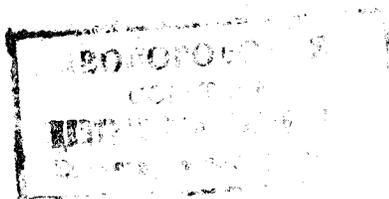
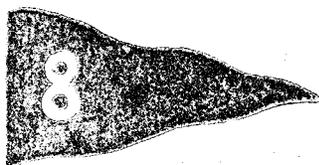


ԵՐԵՎԱՆԻ ԱՐԽԻՎՆԵՐ



1937



АВГУСТ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

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

8 АВГУСТ
1937

Издательство Главсевморпути

СОДЕРЖАНИЕ

О проекте „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ _____	3
Об утверждении „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ _____	21
Положение о выборах в Верховный Совет СССР _____	22
 ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ	
От победы к победе! _____	34
О награждении участников экспедиции на Северный полюс _____	39
О награждении работников Главсевморпути _____	41
О награждении орденами СССР участников трансарктического перелета _____	42
М. В. Водопьянов. Мировые рекорды — наши _____	43
А. Е. Смирнов. Работать безаварийно _____	54
Н. Н. Комов. Метеообслуживание полярной авиации _____	55
В. Н. Андреев. Самолет в оленеводстве _____	58
Е. П. Миклашевский. Аэрография на Севере _____	62
А. А. Родных. На воздушном шаре к Северному полюсу _____	64
Хронология полетов в Советской Арктике _____	66
 ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСОВ ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ	
К. М. Лурье. Угольные базы Севера _____	68
Н. М. Будтолаев. Портовое строительство в Арктике _____	70
В. А. Губер. О развитии песцового промысла _____	72
 ЛЮДИ СЕВЕРА	
И. Е. Гехтман. Колымская дорога _____	74
С. А. Наговицын. Народный герой Ямала _____	83
Всеволод Новицкий. Трое с мыса Челюскина _____	89
 ПО СЕВЕРНЫМ МОРЯМ И РЕКАМ	
Я. Я. Гаккель. Проходимость льдов на Северном морском пути _____	92
Рейсовые донесения капитана Мелехова _____	99
Б. И. Данилов. В проливах Вилькицкого и Шокальского _____	106
 ПАРТИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО	
А. П. Михайлов и С. А. Володарский. Овладеть большевизмом _____	113
Р. Л. Якубович. Устав партии — нерушимый закон партийной жизни _____	118
 НАМ ПИШУТ	
А. А. Митрошкин. Забытый участок _____	121
С. Давыдов. О сельском хозяйстве на Подкаменной Тунгуске _____	122
Е. Д. Карамышев. Прибор для определения периодов естественного освещения на Севере _____	123
Ф. Ф. Кронгауз. Школа на Ямале _____	124
В. В. Сенкевич. Искусство Крайнего Севера на выставке народного творчества _____	125
М. Е. Сиротин. Создать показательную выставку экспедиционного снаряжения _____	126
Д. А. Рамзаев. Арктика на карте Большого советского атласа мира _____	127
М. А. Кротов. С. П. Мокровский _____	130
А. Н. Дубровский. Фенология в Арктике _____	131
И. К. Калинин. Голубь в Арктике _____	132
 ХРОНИКА	
„Севморпуть -1“ _____	133
Опытный дом для Арктики _____	134
Горная метеорологическая станция в Имтаудже _____	135
Экспедиционные водяные сани _____	135
 БИБЛИОГРАФИЯ	
Проф. В. Ю. Визе. Небрежная работа _____	137
М. С. Державин. Книгу — Северу _____	138
На книжной полке „Полярной библиотеки“ _____	141
 АРКТИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ	
Август _____	142

О ПРОЕКТЕ „ПОЛОЖЕНИЯ О ВЫБОРАХ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР“

ДОКЛАД Т. ЯКОВЛЕВА Я. А. 4-й СЕССИИ ЦИК СССР VII СОЗЫВА

7 июля 1937 года

I

Как обеспечиваются всеобщее, равное и прямое избирательное право и тайное голосование

Чрезвычайный VIII Съезд Советов СССР поручил Центральному Исполнительному Комитету Союза ССР на основе новой Конституции СССР разработать и утвердить „Положение о выборах в Верховный Совет СССР“.

Представляемый Президиумом Центрального Исполнительного Комитета СССР на рассмотрение и утверждение сессии Центрального Исполнительного Комитета проект „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ представляет собою по существу инструкцию к разделу Конституции СССР об избирательной системе. Проект Избирательного закона имеет задачей гарантировать неуклонное выполнение избирательной системы, установленной сталинской Конституцией СССР.

Конституцией СССР установлено всеобщее избирательное право.

Соответственно Избирательный закон обеспечивает каждому гражданину, достигшему ко дню выборов 18 лет, включение его в списки лиц, которые имеют право избирать и быть избранными в Верховный Совет (статья 8). Разумеется, лица, лишённые избирательных прав по судебным приговорам, а также лица, признанные в установленном законом порядке умалишёнными, в избирательные списки не включаются (статья 9).

Никакого ценза оседлости наш Избирательный закон не требует от избирателей, в то время как даже наиболее демократические страны из числа капиталистических государств лишают права участия в выборах граждан, живущих в данной местности меньше определённого срока (три месяца в Великобритании, 6 месяцев в Бельгии и Франции, от трех месяцев до двух лет — по-разному в разных штатах — в Соединённых Штатах Америки).

Гражданину, перебившему место своего пребывания, предоставляется возможность участвовать в выборах по „удостоверению на право голосования“, выданному ему Советом депутатов трудящихся по прежнему месту его жительства (статьи 15 и 79).

Само собой разумеется, что проект Избирательного закона социалистической страны исключает всякое требование имущественного

ценза, как это имеет место, например, по ряду штатов Соединенных Штатов Америки. По отдельным штатам США от избирателей требуется обладание определенной собственностью.

Избирательные законы ряда даже наиболее демократических буржуазных государств лишают возможности участвовать в выборах и быть избранными активную молодежь, состоящую в армии (Франция, Чехословакия). В отличие от таких порядков наш проект в соответствии с Конституцией СССР обеспечивает лицам, находящимся в Красной Армии, действительную возможность участвовать в выборах и быть избранными (статья 12). Не приходится мотивировать этого отличия: для буржуазных армий политическое просвещение равносильно разрушению воинской дисциплины; нашу же Рабоче-Крестьянскую Красную Армию политическое просвещение укрепляет, повышает в ней воинскую дисциплину.

Женщина в ряде буржуазно-демократических стран, даже таких, как Швейцария, Франция, Бельгия, лишена избирательных прав. У нас же женщины пользуются правом избирать и быть избранными наравне с мужчинами.

Наконец, наше „Положение о выборах в Верховный Совет СССР“ обеспечивает всеобщность избирательного права тем, что исключает в какой бы то ни было форме возможность отстранения кого бы то ни было от выборов по национальному признаку. И в этой части проект Избирательного закона не ограничивается одним провозглашением прав, он выясняет все лазейки, через которые могло бы пробиться ограничение избирательных прав для не русской национальности, и закрывает эти лазейки. Вот почему, в частности, проект нашего Избирательного закона предусматривает, что избирательные бюллетени печатаются на языке населения соответствующего избирательного округа (ст. 68). И в этих частностях наш проект отличается от законодательной практики, например, Соединенных Штатов Америки, где южные штаты с большим негритянским населением установили для избирателей требование грамотности в английском языке и на этом основании не менее 2 миллионов негров лишили избирательного права.

Наконец, проект Избирательного закона предусматривает ряд гарантий для избирателей:

список избирателей должен быть выставлен за 30 дней до выборов для всеобщего обозрения и проверки (ст. 13);

исполнительный комитет Совета депутатов трудящихся обязан разрешать не более чем в 3-дневный срок любую жалобу граждан на неправильности в списках избирателей (статьи 16, 17 и 18);

последнее слово по жалобам на неправильности в списке избирателей проект предоставляет народному суду, который обязан в 3-дневный срок в открытом судебном заседании с вызовом заявителя и представителя Совета рассмотреть жалобу гражданина. Решение народного суда обязательно для соответствующего Совета (статьи 18 и 19).

Так дело обстоит с обеспечением принципа всеобщего избирательного права, — такого подлинно всеобщего избирательного права, которое обеспечивает наш Избирательный закон в соответствии со сталинской Конституцией, не знает ни одно буржуазно-демократическое государство. (А п л о д и с м е н т ы.)

Перехожу к вопросу о том, как обеспечивается установленное Конституцией СССР равное избирательное право.

Проект Избирательного закона обеспечивает при выборах в Совет Союза и в Совет Национальностей равенство голоса рабочего и крестья-

нина. Избирательный округ по выборам в Совет Союза составляется по принципу: 300.000 населения на округ — одинаково для города и деревни, одинаково и для рабочих и для крестьян. Каждый избирательный округ по выборам в Совет Союза посылает одного депутата (ст. 21).

Такая организация избирательных округов исключает неравенство избирательных округов, которое имеется, например, во Франции, где 1-й участок буржуазного 6-го округа Парижа с 8.000 избирателей посылает одного депутата, — одного же депутата посылает 2-й участок округа Корбей с 50.000 избирателей, расположенный в пролетарском предместье Парижа.

Так обеспечивается равенство всех граждан СССР при выборах в Совет Союза, где, как указал товарищ Сталин, представлены общие интересы всех трудящихся независимо от их национальности. Избирательный закон обеспечивает равенство всех союзных республик, равенство всех автономных республик, равенство всех автономных областей, равенство всех национальных округов при выборах в Совет Национальностей, который, как указал товарищ Сталин в своем докладе о Конституции СССР, имеет своей задачей отражать о с о б ы е специфические интересы, связанные с национальными особенностями национальностей СССР.

Избирательный округ по выборам в Совет Национальностей составляется по принципу: 25 округов по каждой союзной республике, 11 округов по каждой автономной республике, 5 округов по каждой автономной области и 1 избирательный округ в каждом национальном округе. Каждый избирательный округ по выборам в Совет Национальностей также посылает одного депутата (ст. 22).

Наконец, в целях обеспечения равного избирательного права проект „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ запрещает внесение кого бы то ни было из избирателей более, чем в один избирательный список (ст. 11).

Конституцией установлено прямое избирательное право.

Соответственно Избирательный закон предусматривает, что все депутаты как в Совет Союза, так и в Совет Национальностей избираются путем прямых выборов. Каждый избиратель голосует непосредственно за того или иного кандидата как в Совет Союза, так и в Совет Национальностей.

И в этом отношении наш проект „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ отличается от избирательных порядков в ряде буржуазно-демократических стран, которые организуют обычно одну из палат не демократическим путем, или отказываясь от принципа прямого избирательного права (как, например, во Франции при выборах сената), или же формируя вторую палату не путем избрания, а путем назначения, как это имеет место в Англии в отношении палаты лордов.

Конституцией СССР наконец установлено т а й н о е голосование.

Соответственно Избирательный закон устанавливает такую технику голосования, которая обеспечивает тайну голосования: подача голосов избирателями производится путем опускания в избирательный ящик избирательных бюллетеней, запечатанных в конверты (ст. 76);

для заполнения бюллетеней выделяется особая комната, в которой во время голосования запрещается присутствие кого бы то ни было, в том числе и членов Участковой избирательной комиссии, кроме голосующих (ст. 77);

при допуске в комнату для заполнения бюллетеней одновременно нескольких избирателей комната должна быть оборудована перегородками или ширмами по числу допускаемых одновременно избирателей (ст. 77);

избиратель лично опускает конверт с бюллетенем в избирательный ящик (ст. 80);

бюллетени, поданные без конверта или в конверте неустановленного образца, признаются недействительными (ст. 90).

Так дело обстоит с обеспечением в Избирательном законе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании. В соответствии с текстом и духом сталинской Конституции проект „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ не ограничивается фиксированием формальных прав граждан, а каждой своей статьей проявляет заботу об осуществлении на деле этих прав граждан, которые всеобщим голосованием создают высший орган государственной власти СССР — Верховный Совет СССР. (А п л о д и с м е н т ы.)

II

Как обеспечивается право общественных организаций и обществ трудящихся на выставление своих кандидатов

Перехожу к вопросу о том, как проект Избирательного закона обеспечивает право общественных организаций и обществ трудящихся на выставление своих кандидатов.

Прочитую статью 56-ю Избирательного закона, основанную на статье 141 Конституции СССР:

„Право выставления кандидатов в Верховный Совет СССР обеспечивается за общественными организациями и обществами трудящихся—на основании статьи 141 Конституции СССР: за коммунистическими партийными организациями, профессиональными союзами, кооперативами, организациями молодежи, культурными обществами и другими организациями, зарегистрированными в установленном законом порядке“.

Далее цитирую статью 57-ю:

„Право выставления кандидатов осуществляют как центральные органы общественных организаций и обществ трудящихся, так и их республиканские, краевые, областные и районные органы, равно как общие собрания рабочих и служащих по предприятиям, красноармейцев — по воинским частям, а также общие собрания крестьян по колхозам, рабочих и служащих совхозов — по совхозам“.

Эти статьи имеют огромное значение—они внесены по предложению товарища Сталина — их цель развить, расширить, гарантировать советскую демократию. Предоставляя право выставления кандидатов в депутаты общим собраниям рабочих и служащих по предприятиям, красноармейцев — по воинским частям, а также общим собраниям крестьян по колхозам, рабочих и служащих совхозов — по совхозам, эти статьи обеспечивают подлинный социалистический демократизм на выборах в Верховный Совет СССР.

Предлагаемый проектом Избирательного закона порядок регистрации кандидатов имеет целью облегчить и упростить общественным организациям и обществам трудящихся выставление своих кандидатов в депутаты в Верховный Совет СССР.

На Окружные избирательные комиссии возлагается обязанность регистрировать всех без исключения кандидатов в депутаты в Верховный Совет СССР, которые выставлены общественными организациями и обществами трудящихся с соблюдением требований Конституции СССР и „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ (ст. 60). Отказ Окружной избирательной комиссии в регистрации кандидата в Верховный Совет СССР может быть обжалован в двухдневный срок в вышестоящую Избирательную комиссию (статьи 63 и 64).

Все зарегистрированные кандидаты в депутаты Верховного Совета СССР подлежат обязательному включению в избирательный бюллетень (ст. 66). Избирательные бюллетени с перечнем всех кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР Окружные избирательные комиссии обязаны переслать всем Участковым избирательным комиссиям не позднее чем за 15 дней до выборов (ст. 67).

Для выставления своих кандидатов от общественных организаций и обществ трудящихся требуется лишь представление протокола собрания или заседания, выдвинувшего кандидата по установленной в статье 61 форме.

К кандидатам в депутаты не предъявляется никаких особых требований, кроме указания в протоколе собрания или заседания, выдвинувшего кандидата, фамилии, имени и отчества кандидата, его возраста, места жительства, партийности, занятия, а также личного согласия кандидата в депутаты голосоваться по данному избирательному округу от выставившей его организации (ст. 61).

В подавляющем большинстве буржуазных стран, даже афиширующих демократические начала, граждане делятся на активных и пассивных, активное и пассивное избирательные права не совпадают. Так, даже в Соединенных Штатах Америки не могут быть избраны в нижнюю палату лица моложе 25 лет, а в верхнюю моложе 30 лет; во Франции не могут быть избраны в нижнюю палату лица моложе 25 лет, а в верхнюю—лица моложе 40 лет; в Чехословакии не могут быть избраны в нижнюю палату лица моложе 30 лет, а в верхнюю—моложе 45 лет и в Норвегии не могут быть избраны как в нижнюю, так и в верхнюю палаты лица моложе 30 лет. В отличие от них проект нашего Избирательного закона не знает никаких ограничений по возрасту для кандидатов в депутаты. Лицам, которые не имеют неприятности уже перевалить за 40 лет, наш Избирательный закон предоставляет возможность быть избранными в Верховный Совет, если они заслужат этого личными способностями и полезным трудом для общества. В этом факте находит свое отражение иное отношение к молодежи в советской стране, чем в странах буржуазных. Советская страна дает своей молодежи равные права не только на производстве, но и в управлении государством, не только в праве избирать, но и в праве быть избранной.

Наш проект Избирательного закона не требует для кандидата в депутаты увеличенного ценза оседлости и тем паче исключает такие ограничения демократических принципов, которые применяются, например, в Англии, где требуется внесение залога в 150 фунтов стерлингов за каждого выставленного кандидата, или во Франции и Чехословакии, где на кандидата возлагаются, например, расходы по оплате стоимости избирательных бюллетеней.

Проект нашего „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ в отличие от таких буржуазно-демократических стран предусматривает

оплату всех расходов, в том числе и по печатанию избирательных бюллетеней, за счет государства.

Не имущественное положение, не национальное происхождение, не пол, не служебное положение, не возраст, а личные способности и личный труд каждого гражданина определяют возможность избрания того или иного гражданина в Верховный Совет СССР, равно как в любой Совет депутатов трудящихся. (А п л о д и с м е н т ы.)

Каждой общественной организации и обществу трудящихся, выставившим кандидата, зарегистрированного в Окружной избирательной комиссии, равно как каждому гражданину СССР, проект „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ обеспечивает право и фактическую возможность агитации за этого кандидата на собраниях, в печати и иными способами, указанными в статье 125 Конституции СССР, которая гласит:

„В соответствии с интересами трудящихся и в целях укрепления социалистического строя гражданам СССР гарантируется законом:

- а) свобода слова,
- б) свобода печати,
- в) свобода собраний и митингов,
- г) свобода уличных шествий и демонстраций.

Эти права граждан обеспечиваются предоставлением трудящимся и их организациям типографий, запасов бумаги, общественных зданий, улиц, средств связи и других материальных условий, необходимых для их осуществления“.

Так дело обстоит с вопросом о порядке выставления кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР.

Из всего вышеприведенного видно, что проект Избирательного закона успешно разрешает задачу гарантировать общественным организациям и обществам трудящихся право выставления кандидатов.

Германский же фашистский официоз „Фелькишер беобахтер“ в номере от 3-го июля изображает дело так, что наш Избирательный закон будто бы предоставляет право выставления кандидатур только коммунистической партии и подчиненным ей организациям, при этом этот официоз фашистской германской партии ссылается даже на статью 56 проекта Избирательного закона.

Мы здесь ловим лжецов с поличным!

Сравните это утверждение со статьями 56 и 57 проекта Избирательного закона, мною уже процитированными, которые предоставляют право выставления кандидатов не только коммунистическим партийным организациям, но и профессиональным союзам, кооперативам, организациям молодежи, культурным обществам и другим организациям, зарегистрированным в установленном законом порядке, не только центральным органам этих общественных организаций и обществам трудящихся, но и общим собраниям рабочих и служащих по предприятиям, красноармейцев — по воинским частям, а также общим собраниям крестьян по колхозам, рабочих и служащих совхозов — по совхозам.

Почему же господа фашисты в своем официозе заявляют о том, будто бы статья 56-я запрещает кому бы то ни было, кроме коммунистической партии и подчиненных ей организаций, выставлять своих кандидатов. Ясно из этого одно: они боятся сообщить правду даже членам своей фашистской партии о нашем Избирательном законе. (А п л о д и с м е н т ы.) Они боятся правды, они боятся того, как бы рабочие и

крестьяне и даже некоторые члены их фашистской партии не узнали бы о том, что на выборах высшего органа власти нашей страны любое предприятие, любой колхоз и совхоз, любая воинская часть могут выставить своих кандидатов, за них бороться и агитировать. Они боятся сравнения с Избирательным законом социалистической страны своих избирательных порядков, согласно которых всех кандидатов на выборах по всей стране выставляет один Гитлер за весь народ, или итальянских фашистских порядков, согласно которых весь список кандидатов в 400 человек выставляется „фашистским советом“, то есть опять-таки Муссолини. На этот счет, однако, невредно вспомнить старую русскую поговорку: „Правда — что шило в мешке: не утаишь“. (Продолжительные аплодисменты.) Впрочем: пусть попробуют господа фашисты, именующие себя национал-социалистами, а на деле певцы средневековья, мракобесия и иезуитского ордена, применить нашу избирательную систему. Пусть попробуют предоставить на выборах право выставления кандидатов даже своим фашистским профессиональным союзам. Пусть позволят выставить своих кандидатов коллективам рабочих, батраков помещичьих имений, рядовых служащих их учреждений! Что останется от фашизма?! И пуха не будет!! (Продолжительные аплодисменты.)

На примере того, как будут выставляться кандидаты в Верховный Совет СССР, со всей силой демонстрируется снова и снова тот факт, что советская демократия является демократией неизмеримо более высокой и более широкой, более передовой по сравнению с демократией буржуазной, что советская демократия в отличие от буржуазной не только не боится народа, не только не отделяет себя от народа, но обращается к массам трудящихся, предлагает трудящимся выставлять своих кандидатов на заводах, фабриках, в колхозах, совхозах. Дело здесь в том, что большевики, как указал товарищ Сталин —

„сильны тем, что держат связь со своей матерью, с массами, которые породили, вскормили и воспитали их. И пока они держат связь со своей матерью, с народом, они имеют все шансы на то, чтобы остаться непобедимыми“. (Продолжительные аплодисменты.)

III

Организация выборов

Самая организация выборов и подсчета голосов разработана в проекте „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ таким образом, чтобы гарантировать осуществление демократии на практике и оградить граждан СССР от всех попыток исказить результаты голосования.

Наш проект предусматривает опубликование списков избирательных округов одновременно с назначением дня выборов (статьи 23 и 24), что даст возможность построить избирательные округа в соответствии с тем, как сложится население страны к выборам.

Проект „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ в вопросе об организации избирательных участков руководствуется задачей облегчить каждому гражданину СССР осуществление его избирательного права. Города, промышленные пункты, крупные села и территории сельсоветов, насчитывающие более 2.000 жителей, делятся на избирательные

участки из расчета один избирательный участок на 1.500—2.000 населения.

Территория сельсовета, насчитывающего не более 2.000 жителей, как правило, должна составлять один избирательный участок.

Однако в каждой станице, деревне, кишлаке, ауле, насчитывающем от 500, но не более 2.000 жителей, организуется отдельный избирательный участок.

Для отдаленных северных и восточных районов, где преобладают мелкие поселения—проект Избирательного закона предлагает допустить организацию избирательных участков, начиная со 100 человек населения. Это сделано по просьбе работников северных районов, которые заявили, что в противном случае гражданам, живущим в северных районах, пришлось бы для осуществления своего избирательного права приезжать за десятки километров, что не всегда доступно.

Для судов, находящихся в плавании в день выборов, для больниц, санаториев, родильных домов, домов инвалидов,—проект считает возможным организацию избирательных участков при наличии не менее 50 избирателей.

Для воинских частей и войсковых соединений проект предусматривает организацию избирательных участков с количеством не менее 50 и не более 1.500 избирателей. Таким образом, будет дана возможность принять участие в выборах самым мелким воинским частям, стерегущим рубежи СССР. Лица, состоящие в армии, но не входящие в воинские части и войсковые соединения, как, например, работники Наркомата Обороны, согласно этого проекта, будут принимать участие в голосовании наравне с остальными гражданами СССР по месту своего жительства.

Выборы будут происходить в один из нерабочих дней с 6 часов утра до 12 часов ночи. По всей видимости придется выбрать одно из воскресений, как нерабочий день в деревне. Желательно при этом избрать то воскресенье, с которым совпадал бы выходной день в городе.

Для подсчета голосов, для регистрации кандидатов в депутаты, снабжения избирателей избирательными бюллетенями и в целях обеспечения неуклонного исполнения в ходе выборов Избирательного закона предлагается создать избирательные комиссии: Центральную, Избирательные комиссии союзных и автономных республик, автономных областей и национальных округов по выборам в Совет Национальностей, Окружные по выборам в Совет Союза, Окружные по выборам в Совет Национальностей и Участковые избирательные комиссии.

Чтобы обеспечить действительный народный контроль за проведением выборов и в особенности за подсчетом голосов и исключить всякую возможность злоупотреблений, проект предлагает составлять все избирательные комиссии, начиная от Центральной избирательной комиссии и кончая Участковыми, из представителей общественных организаций и обществ трудящихся с утверждения соответствующего Совета депутатов трудящихся. Таким образом, проект предлагает отказаться от избирательных комиссий, назначаемых Советами. Вместо принципа назначения проект предлагает ввести принцип представительства от общественных организаций и обществ трудящихся.

Функции избирательных комиссий, как видно из предыдущего, ограничены только задачами, вытекающими из необходимости обеспечить неуклонное выполнение Избирательного закона в ходе выборов: зарегистрировать кандидатов, разослать избирательные бюллетени, подсчитать

голоса и следить за выполнением Избирательного закона. Никаких других функций на избирательные комиссии не возлагается и никаких других прав им не предоставляется.

И в этой части распоясавшиеся врали из официоза германской фашистской партии обманывают своих читателей. Они пишут в том же номере „Фелькишер беобахтер“ от 3-го июля, будто бы официальным избирательным комиссиям предоставлено право отклонять без особых трудностей избирательные предложения первичных организаций.

Я не буду затруднять вас опровержением этой лжи. Господа фашисты даже не указывают, из какой статьи вычитали они свое сообщение, — и это не случайно, ибо они изобрели несуществующую статью в Избирательном законе. К подобным методам прибегают люди не от хорошей жизни, видимо, ложь есть условие для их существования.

Не отстают от германских фашистов и их польские лакеи: газета „Иллюстрированы курьер цодзенны“ в сообщении от 4 июля из Москвы, а на деле, видимо, из Берлина, сообщает, что проект Избирательного закона будто бы дает правительственной избирательной комиссии „право изменять кандидатские списки организаций“. Что ж — это нас не удивляет! Видимо, польское фашистское яблочко от германской яблони не далеко падает! (А плоды смех.)

Чтобы ни одна жалоба на те или иные неправильности не ускользнула от общественного контроля, наш проект Избирательного закона устанавливает твердый порядок рассмотрения разного рода жалоб.

От Участковой избирательной комиссии требуется включение в протокол голосования краткого изложения заявлений и жалоб, поданных в Участковую избирательную комиссию и принятых Участковой избирательной комиссией решений (ст. 93). Такое же требование предъявляется к Окружной избирательной комиссии (ст. 102).

На Центральную избирательную комиссию возлагается рассмотрение жалоб на неправильные действия Избирательных комиссий и вынесение по жалобам окончательных решений.

Некоторые формальности при определении результатов выборов, введенные главой VIII проекта Избирательного закона, могут показаться некоторым товарищам излишними и даже бюрократическими, но там, где вопрос идет о создании высшего государственного органа, необходима величайшая тщательность, здесь никакая формальность не будет излишней, если она создает добавочную гарантию точного соблюдения Конституции и Избирательного закона: избирательные бюллетени, включающие всех выставленных по данному округу общественными организациями и обществами трудящихся кандидатов в депутаты, выдаются избирателям в помещении Участковой избирательной комиссии (ст. 78); на каждого кандидата в депутаты ведется счетный лист в 2-х экземплярах секретарем комиссии и уполномоченным на то членом Участковой избирательной комиссии (ст. 89); Участковая избирательная комиссия посылает в Окружную избирательную комиссию не только протокол голосования, но и оба экземпляра счетных листов на каждого кандидата (ст. 95); Совет депутатов трудящихся обязан хранить избирательные бюллетени вплоть до утверждения мандатов Верховным Советом СССР (ст. 97) и т. д.

Задачу обеспечить правильность подсчета голосов преследует преемственная задача проекта публичность подсчета голосов. Эта публич-

ность достигается уже самим составом избирательных комиссий, которые организуются не из лиц, назначенных органами власти, а из лиц, выдвинутых общественными организациями и обществами трудящихся. Проект Избирательного закона, однако, не ограничивается этим и предусматривает право присутствия при подсчете голосов в помещениях как Участковой избирательной комиссии, так и Окружной избирательной комиссии специально на то уполномоченных представителей общественных организаций и обществ трудящихся, а также представителей печати (статьи 85 и 99).

Цель—обеспечить точное волеизъявление трудящихся—преследует предлагаемое проектом Избирательного закона правило, согласно которого избранным считается только кандидат, получивший абсолютное большинство голосов,—если ни один из кандидатов на выборах не получил абсолютного большинства голосов, то обязательна (не позднее, чем в 2-недельный срок) перебаллотировка 2 кандидатов, получивших наибольшее количество голосов (ст. 107).

Ту же цель—обеспечить точное волеизъявление трудящихся преследует правило, согласно которого в тех избирательных округах, где поданное количество голосов по избирательному округу составляет меньше половины избирателей, выборы объявляются недействительными и производятся новые выборы.

Наконец, проект предлагает установить строжайшее наказание для всех, кто попытается нарушить на выборах Конституцию СССР или „Положение о выборах в Верховный Совет СССР“.

Я кончаю характеристику Избирательного закона. Я думаю, что вы согласитесь с тем, что основной особенностью проекта Избирательного закона, в полном соответствии с характером сталинской Конституции, является „его последовательный и до конца выдержанный демократизм“ (Сталин). (А п л о д и с м е н т ы.)

Советский Избирательный закон не только предоставляет избирательные права гражданам, но и создает все необходимые условия для того, чтобы они могли осуществить эти права на деле и активно участвовать в выборах.

Избирательный закон использует все лучшее, что создали в этой области буржуазно-демократические страны, и вместе с тем, превращая формальные права граждан в права действительные, в права гарантированные, делает огромный шаг вперед в соответствии с условиями социалистической демократии, сменяющей демократию буржуазную. (А п л о д и с м е н т ы.)

IV

О недостатках в работе Советов

Товарищи, наши Советы являются формой государственного управления несравненно более высокой и передовой, чем любая наиболее демократическая буржуазная форма управления. Народные массы любят и ценят Советы, как органы своей народной власти. Через Советы осуществляется рабоче-крестьянский союз, через Советы рабочий класс осуществляет руководство крестьянством, через Советы трудящиеся участвуют в управлении страной, в социалистическом строительстве. В Советах и через Советы осуществляется непрерывная, гибкая и прочная связь беспартийных с коммунистами. Советы под руководством

коммунистической партии построили социалистическое общество, превратили отсталую Россию в могущественную державу, отстояли, вопреки проискам империалистов всего мира и их троцкистско-бухаринских агентов и шпионов, независимость страны.

Однако из этого ни в какой мере не следует, что у нас нет учреждений, которые работают плохо,—у нас их немало; из этого не следует, что у нас нет Советов депутатов трудящихся, плохо выполняющих свои обязанности,—у нас их немало; из этого не следует, что у нас нет людей, плохо работающих, оторвавшихся от масс, забюрократившихся,—у нас их, к сожалению, также немало. Значит, и это неуклонно внедряет в наше сознание товарищ Сталин,—ущерб был бы нанесен советской власти, если бы достижения Советов послужили основанием во время подготовки выборов для притупления бдительности и приглушения критики и самокритики недостатков в работе тех или иных руководителей Советов, тех или иных кандидатов в депутаты.

Начну с сельских Советов. Во многих сельских Советах работа по взиманию денежных и натуральных налогов превратилась в основную работу, а все остальные отрасли работы—хозяйственная, культурная и политическая—превратились во второстепенные. Органы Наркомфина и Комитета заготовок незаконно пытаются превратить такие Советы в свой бесплатный подсобный аппарат по взысканию налогов.

Факт, что роль Уполкомзага очень часто сводится к тому, что он снабжает сельсоветы бланками, ставит факсимиле и печать под заполненными сельсоветом обязательствами по поставкам и в случае неудовлетворительного хода заготовок требует через РИК или райком наказания виновного председателя сельсовета. В свою очередь многие РайФО очень удобно для себя свели свою работу к тому, что они напоминают сельсоветам о сроках внесения того или иного налога, вызывают к себе председателей сельсоветов для накачки, предлагают им усилить сбор денежных средств и опять-таки через райком или РИК требуют наказания того или иного председателя сельсовета.

Такая система тем более неправильна, что у налоговых организаций, а также у заготовительных организаций имеется немалый аппарат, оплачиваемый государством.

Неудивительно, что в некоторых сельских Советах потерялось представление о том, что имеются другие отрасли работы, столь же важные, как и налоговая. Факт, например, что из 73 постановлений и распоряжений Кормиловского сельсовета, Кормиловского района, Омской области, нет ни одного о школе, о фельдшере и т. д.

Это не значит, конечно, что Советам надо запретить заниматься налогами. Даже если Наркомфин и Комитет заготовок начнут работать через свой аппарат, как этого требует правительство, то это не снимет с Советов ответственность за своевременный сбор всех налогов. Речь идет о том, чтобы наряду с налоговой работой,—как не менее важной, а в иных случаях и более важной,—Советы вели работу по обслуживанию населения в области торговли, культуры, здравоохранения и т. д.

Практика же сосредоточения отдельных Советов только на налоговой работе вызывает неизбежно отрыв сельских Советов от населения, принижение их роли, как хозяйственных, политических и культурных руководителей.

Вот чем вызвано известное решение СНК СССР и ЦК ВКП(б) об изъятии налоговой работы из Советов и возложении налоговой и заго-

товительной работы непосредственно на аппараты Комитета заготовок и Наркомфина.

Перехожу к недопустимой практике, имеющей место в ряде городов, практике, ведущей к превращению некоторых городских Советов в подсобные аппараты к районным исполкомам. Под предлогом сокращения штатов в ряде пунктов, где город совпадает с районным центром, городские Советы имеют обычно только коммунальный, а иногда и финансовый отделы, а больницы, школы, магазины изъяты из подчинения горсоветов и переданы в прямое подчинение соответствующих отделов районных исполнительных комитетов. Так, в Коломне, где имеется крупный машиностроительный завод и 70.000 населения, школы, больницы, учреждения социального обеспечения, магазины, пекарни, столовые подчинены непосредственно отделам РИК'а и изъяты из подчинения горсовета. Горсовет имеет лишь коммунальный и финансовый отделы. В таком же положении находится Рязань, бывший губернский город, с населением в 70.000, в том числе 20.000 рабочих и служащих. Рязанский горсовет имеет лишь коммунальный и финансовый отделы, причем последний создан лишь недавно.

Нечего говорить, что подобная практика сужения прав горсоветов противоречит Конституции, которая предусматривает подчинение местных хозяйственных и культурно-политических учреждений соответствующим местным Советам и предусматривает, в частности, образование в городских Советах отделов финансового, коммунального хозяйства, внутренней торговли, здравоохранения, народного образования, социального обеспечения, общего, плановой комиссии, сектора кадров при председателе исполкома и, кроме того, в соответствии с особенностями города: отделов местной промышленности и земельного.

Подобная практика особенно вредна в настоящее время, когда города удвоили за одно десятилетие свое население и новые миллионы рабочих и служащих именно через Советы проходят школу государственного управления. Подобная практика особенно недопустима после того, как вопрос о необходимости поднять руководящую роль рабочего класса с такой силой был разъяснен товарищем Сталиным на предыдущем пленуме ЦК ВКП(б).

Отсюда вывод о необходимости устранить имеющиеся недостатки в работе горсоветов, организовать в них отделы, предусмотренные Конституцией, подчинить им местные хозяйственные и культурно-политические учреждения, поднять их значение с тем, чтобы они были для Советов в сельских местностях образцом того, как надо ставить советскую работу, как надо организовывать народный контроль за работой исполнительных органов, как надо сплачивать народную массу вокруг Советов, как надо руководить культурно-политическим и хозяйственным строительством на своей территории.

Мы имеем в Советах такой замечательный аппарат для вовлечения народных масс в управление, каким являются секции Советов. Миллионы депутатов числятся в секциях Советов. С огромной энергией и жадной работать на пользу народа записываются, как правило, депутаты Советов в секции. Проверка, однако, показывает, что нередко члены секций, с воодушевлением приступившие к работе в секциях, быстро к ней охладевают, начинают избегать заседаний секций, — секции разваливаются, остаются на бумаге. Дело здесь в том, что заведующие отделами, руководители соответствующих отраслей хозяйства Советов зачастую превращают секции в свой подсобный аппарат, бессильный что-либо

изменить в работе соответствующего отдела или управления. Дело в том также, что состав секций Советов Советами не избирается,—депутаты Советов расписываются обычно по секциям аппаратом орготделов Советов.

Мало того, в тех многочисленных случаях, когда секции Советов проявляют инициативу, вскрывают недостатки, требуют их исправления, критикуют заведующих,—заведующие нередко начинают их осаживать, игнорировать, перестают ходить на секции, посылают вместо себя на секции пятистепенных работников и тем самым постепенно сводят секции на-нет.

Я мог бы здесь привести многочисленные примеры превосходной работы секций по Москве, по Ленинграду, Днепропетровску, Ташкенту, но, к сожалению, по всем этим пунктам я вынужден был бы одновременно привести многочисленные факты игнорирования секций со стороны тех или иных бюрократов, мнящих себя стоящими выше ответственности перед Советами.

Вот почему следует обсудить вопрос о замене нынешних и никем не избранных секций в Советах комиссиями или же о сочетании секций с комиссиями, избранными Советами по основным вопросам хозяйственной, культурной и политической жизни, например: бюджетной, школьной, здравоохранения, жилищной, коммунальной, по торговле, сельскохозяйственной и других с тем, чтобы комиссиям было предоставлено право контроля за всеми без исключения делами и бумагами соответствующего отдела или управления Совета, а заведующие были обязаны по запросам членов комиссии давать свои объяснения не более, чем в 2-дневный срок.

Встает также вопрос о предоставлении комиссиям Советов следующего права: во всех случаях, когда комиссия признает работу заведующего отделом неудовлетворительной, председатель Совета обязан в недельный срок созвать пленум Совета, который заслушивает доклад комиссии и объяснения заведующего и решает, какие меры необходимы для исправления положения или, в случае неисправимости соответствующего заведующего отделом, вопрос о смещении заведующего.

Некоторые заведующие отделами, мнящие себя незаменимыми монополистами и специалистами по здравоохранению ли, по финансам и по земледелию или по торговле, возможно, почувствуют себя обиженными таким предложением, которое усиливает контроль рядовых депутатов Совета и Совета в целом за их работой. Что ж—пусть себе обижаются!

Все наши работники должны понять, что нет людей, которые могли бы претендовать на бесконтрольность в работе, что подконтрольность любого работника вытекает из основ советской власти, что только с помощью контроля снизу, дополняющего контроль и руководство сверху, можно улучшать работу Советов. (А плодисменты.)

Одним из крупных недостатков в работе Советов является нарушение установленного демократического порядка ведения дел. Бывают, например, такие Советы и их исполнительные комитеты, которые заседают и принимают решения без наличия кворума.

Факт, что все заседания президиума Одесского горсовета за 1936 и 1937 годы, две трети всех заседаний Днепропетровского облисполкома проходили при отсутствии кворума.

Важнейшие решения, касающиеся животрепещущих интересов трудящихся, принимаются нередко „опросом“. Факт, что больше двух третей

всех вопросов, решенных Челябинским облисполкомом, больше 90% Орджоникидзевским крайисполкомом, больше 70% Свердловским облисполкомом и больше 80% Азово-Черноморским крайисполкомом были решены опросом.

С такой практикой решения советских дел президиумами и исполнительными комитетами обычно связывается подмена Советов их исполнительными комитетами, исполнительных комитетов—президиумами и использование пленумов Советов преимущественно для болтовни по тем или иным торжественным случаям.

Факт, что из 9 пленумов Днепропетровского горсовета в 1936 году 4 было „торжественных“, из 10 пленумов Омского горсовета в 1936 г. 5 было „торжественных“, из 15 пленумов Запорожского горсовета— 11 „торжественных“.

Имеются также, правда, сравнительно немногочисленные случаи, когда пленумы Советов подменяются созывом так называемых „Советов с активом“.

К чему приводят так называемые заседания с активом, видно на примере типичного для таких заседаний заседания Закобякинского сельсовета Ярославской области с активом: из 36 депутатов Совета в заседании участвуют 12, зато принимают участие в заседании и голосуют 60 так называемых „активистов“.

Эти и подобные им нарушения демократического порядка ведения дел недопустимы, в особенности потому, что они создают почву для безответственности советских работников, затрудняют контроль за работой советских работников.

Несколько слов о порядке рассмотрения жалоб некоторыми руководителями Советов. Имеются руководители Советов и в особенности заведующие отделами исполкомов, которые месяцами не принимают рядовых граждан и даже не имеют установленных приемных часов. Жалобы рядовых граждан в некоторых исполкомах и отделах месяцами лежат без рассмотрения. Мало того, жалобы нередко пересылаются на усмотрение тех самых органов и лиц, на действия которых поступили жалобы.

Нечего говорить о том, что подобная практика пренебрежительного отношения и игнорирования жалоб рядовых граждан ничего общего не имеет с советской системой. Необходимо, видимо, ввести в обязательную практику установление ежедневных приемных часов (не менее 2-х часов в день) для приема жалоб, заявлений и требований рядовых граждан как у председателей исполкомов, так и у заведующих отделами с запрещением в эти часы проводить какие бы то ни было заседания, отлучаться или принимать работников аппарата.

Необходимость строжайшего соблюдения законов игнорируется некоторыми руководителями исполкомов Советов. Общегосударственная законность подменяется такими руководителями Советов своим собственным усмотрением.

Примером нарушения законов могут служить практика издания обязательных постановлений некоторыми местными Советами, а также практика издания инструкций во исполнение законов некоторыми наркоматами.

Факт также, что эту практику нарушения законов использовали наши враги во всех тех случаях, когда им удавалось пролезть на те или иные посты в Советах. Это и неудивительно, ведь советские законы защищающие рабочих и крестьян, ненавистны господам—реста-

враторам капитализма и агентам германо-японского фашизма, которым нужны законы фашистские, то есть направленные против рабочих и крестьян. Троцкистские бандиты, пролезшие обманным путем в руководство Магнитогорским горсоветом, оштрафовали, например, за один год более 5.500 человек, провоцируя этим путем недовольство населения против советской власти.

Осужденный ныне советским судом председатель Лепельского райисполкома под руководством троцкиста и бандита, пролезшего в руководство Лепельским райкомом, известный из опубликованного в печати отчета о судебном процессе над виновниками лепельских безобразий, сам налагал на крестьян незаконные штрафы и сам же продавал с торгов имущество крестьян за невзнос наложенных им штрафов.

Само собой разумеется, что практика подмена законов усмотрением той или иной группы бюрократов является делом антисоветским, крестьянин, как и любой впрочем гражданин, ведь судит о власти не только по тому, каков закон, — будь закон великолепен, но если исполнитель извращает его в своей деятельности, — крестьянин будет судить о власти в первую очередь на основании действий исполнителя.

Напомню, в связи с этим, известные указания по этому поводу товарища Ленина и товарища Сталина.

Товарищ Ленин в письме на имя товарища Сталина для Политбюро по поводу прокуратуры писал:

„... законность не может быть калужская и казанская, а должна быть единая всероссийская и даже единая для всей Федерации советских республик...“

... законность должна быть одна, и основным злом во всей нашей жизни и во всей нашей некультурности являются попустительство исконно-русского взгляда и привычки полудикарей, желающих сохранить законность калужскую в отличие от законности казанской“.

(Ленин, т. XXVII, стр. 298—299).

У всех в памяти бичующая оценка товарищем Сталиным на XVII съезде партии людей, которые не считают своей обязанностью исполнять решения партии и правительства и которые разрушают, таким образом, основы партийной и государственной дисциплины.

Несомненно, что на выборах недостатки в работе Советов, тех или иных кандидатов, тех или иных учреждений будут подвергнуты суровой критике.

Задача состоит в том, чтобы понять недостатки в работе наших Советов, осознать их и поднять на выборах массы на их устранение.

Задача состоит в том, чтобы народ проверял кандидатов в депутаты, дабы в высший орган нашей власти — Верховный Совет СССР — прошли только люди, преданные делу социализма, преданные делу партии Ленина — Сталина, чтобы в Советы не прошел ни один из замаскированных врагов народа.

Поймать врагов рабочего класса и крестьянства нельзя, действуя только сверху, только одними глазами коммунистов, руководящих теми или иными органами, — врагов надо ловить и снизу и сверху, ибо коммунисты, руководящие теми или иными органами, всего увидеть не могут. Словить и раздавить врагов Советов, врагов рабочих и крестьян можно только развернув демократию во-всю, как этого требует партия, как этого требует товарищ Сталин, как этого требует сталинская Конституция. (А п л о д и с м е н т ы.)

В связи с этим разрешите напомнить слова товарища Сталина в беседе с Рой Говардом:

„... избирательная борьба будет оживленной, она будет протекать вокруг множества острейших вопросов, — главным образом вопросов практических, имеющих первостепенное значение для народа. Наша новая избирательная система подтянет все учреждения и организации, заставит их улучшить свою работу. Всеобщие, равные, прямые и тайные выборы в СССР будут хлыстом в руках населения против плохо работающих органов власти“.

Так сказал товарищ Сталин. Это значит, что выборы будут суровой проверкой, суровым экзаменом для советских работников — кто его не выдержит, полетит, — и по заслугам!

V

О ВЫДВИЖЕНИИ НОВЫХ КАДРОВ

Перехожу к вопросу, имеющему особо существенное значение с точки зрения предстоящих выборов в Советы, — к вопросу о подборе кадров в Советах.

Советы являются организациями, через которые миллионы людей поднимаются к управлению. Несомненно, что в области выдвижения новых кадров через Советы можно, однако, сделать еще больше.

Нередко имеют место факты, достаточно хорошо известные, когда грубо нарушается важнейшее условие укрепления Советов, а именно: непрерывное пополнение Советов и их исполнительных органов новыми молодыми силами, вырастающими в рабочем классе и крестьянстве.

К сожалению, практика недостаточного выдвижения молодых растущих сил имеет место и в таких Советах, где во главе стоят превосходные работники. В таких случаях эта практика вызывается совершенно необоснованной боязнью новых людей. Многие из товарищей, недостаточно выдвигающих новые силы, оправдываются тем, что будто бы нет кадров, а на деле они просто зачастую боятся: как бы эти вновь выдвинутые люди не оказались лучшими работниками, чем они сами.

То, что говорил нам товарищ Сталин на Пленуме Центрального Комитета партии — если бы мы занимались выдвижением людей, то был бы избыток кадров — больше всего, я думаю, относится именно к Советам!

Среди работников фабрик, заводов, транспорта, совхозов, колхозов, МТС, наших советских учреждений имеются сотни и тысячи людей, которые давно переросли ту работу, которую они делают, — надо только подучить их и помочь им, и мы получим настоящих работников, необходимых Советам, людей, способных защитить интересы рабочего класса и крестьянства против любого врага трудящихся, людей деловых, умеющих и желающих работать, а не болтать, людей, преданных делу социализма и интересам трудящихся, — как коммунистов, так и беспартийных.

Далее о беспартийных. В то время, как миллионы беспартийных рабочих, крестьян, интеллигентов стали настоящими непартийными большевиками, о которых говорил товарищ Сталин, число беспартийных в составе исполкомов и, особенно, в составе руководителей отделов и их заместителей совершенно недостаточно. Имеются руководители Со-

тов, которые гордятся, как „достижением“, тем, что у них все руководители отделов и их заместители — члены партии. Следует ли доказывать, что пренебрежительное отношение к беспартийным и затирание беспартийных противоречит традициям и политике ленинско-сталинской большевистской партии. Следует ли доказывать, что во главе многих земельных органов и органов народного образования, к примеру, лучше было бы иметь честных и опытных беспартийных, чем сидящих на этих постах людей, единственным достоинством которых нередко является только то, что у них имеется партийный билет.

Далее о женщинах. В то время, как миллионы женщин в СССР являют образцы преданности делу рабочего класса и колхозного крестьянства, образцы сознательности, личной честности и способности быть руководителями, роль женщины в Советах, и особенно в исполкомах, в результате бюрократических извращений в аппарате недостаточно растет. Конечно, женщин в наших Советах в сто крат больше, чем в буржуазных парламентах, — однако, этого недостаточно.

Характерно, между прочим, что в составе депутатов Советов четверть всего состава депутатов Советов составляют женщины, но в составе председателей РИК'ов женщин только 2%, в составе председателей горсоветов — 6%, в составе председателей сельсоветов — 6%; ни одной почти женщины не избрано в качестве председателя или заместителя председателя край(обл)исполкома. Нужно сказать, что и Москва здесь не служит особо хорошим примером. В составе Московского Совета 578 женщин, а среди руководителей отделов и президиума Совета только две женщины. В 23 районных Советах Москвы нет ни одной женщины председателя Советов и только одна — зам. пред. Совета.

Подобная практика недооценки женщины ничего общего не имеет с программой ленинско-сталинской партии, которая в освобожденной социализмом женщине видит огромный источник сил для укрепления и улучшения работы Советов. Стоит вспомнить любое из колхозных совещаний, проходивших здесь, в Кремле, в этом зале, чтобы не искать иных доказательств наличия огромных резервов, которые вырастила наша страна в лице женщин. (А п л о д и с м е н т ы.)

Я не говорю уже о комсомольцах, среди которых сотни тысяч людей достигли немалого возраста, имеют немалый опыт организационной и политической работы. Сотни и тысячи комсомольцев могут поднять серьезную руководящую работу в Советах.

Необходимо смелее выдвигать беспартийных, комсомольцев и женщин на посты членов Советов, исполкомов Советов и руководителей отделами, памятуя неоднократные указания Ленина и Сталина о том, что не наличие партийного билета, а тем более не принадлежность к мужскому полу делает человека достойным занимать тот или иной пост, а только действительная преданность делу социализма и деловые качества.

Чтобы это дело вышло, чтобы не получилось быстрого разочарования, надо лишь одно — помочь этим людям учиться.

Нужно сказать, что с обучением советских кадров дело обстоит неважно. Имеется огромное количество курсов советских работников, но они учат не председателей сельсоветов и председателей РИК'ов, а людей, зачастую освобожденных с советской работы за негодность, и, кроме того, они учат большей частью не тому, чему надо, лишь ничтожную часть времени посвящая изучению Конституции и организации советской работы.

Задача здесь состоит в том, чтобы учить именно руководителей Советов и помогать им расти.

* * *

Я заканчиваю. Представляемый на ваше рассмотрение проект Избирательного закона дает наиболее действительные гарантии осуществления всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании.

В этих гарантиях еще раз проявляется существо пролетарской демократии, которое, как указывал товарищ Сталин, состоит в том, что пролетарская демократия в отличие от буржуазной не ограничивается только фиксированием формальных прав граждан, а заботится „об условиях осуществления этих прав, о возможности их осуществления, о средствах их осуществления“.

То же самое всеобщее избирательное право, которое значительная часть буржуазно-демократических стран признает в своих конституциях и формально осуществляет при выборах, но которое на деле обкарняется, урезается, отменяется десятками способов самим механизмом капиталистической демократии, исключаяющим и выталкивающим рабочих, бедняков-крестьян и рядовых интеллигентов из активного участия в демократии, — наш проект Избирательного закона превращает в орудие втягивания всей массы трудящихся в политику, в средство вовлечения всего народа в активное участие в демократии, во всеобъемлющее орудие народного контроля за своими избранниками.

Здесь наша партия, Советы руководствуются указанием товарища Сталина на III-м Всероссийском Съезде Советов девятнадцать лет назад:

„Нам, представителям рабочих низов, нужно, чтобы народ был не только голосующим, но и правящим“.

Дело выборов — дело очень серьезное, — к нему надо подготовиться всерьез. До выборов осталось лишь несколько месяцев, а подготовка выборов и самое проведение выборов потребуют величайшей организованности.

У нас еще встречаются такие чудачки, которые понимают демократию, как анархическую распушенность, как торжество безначалия. Нечего говорить о том, что это не наш, не большевистский, не ленинско-сталинский взгляд. Демократия не есть безначалие, наоборот, демократия означает наличие организованного государства, наличие правительства, наличие работоспособных центров общественных организаций. Демократия не есть отказ от организованности, наоборот, демократия есть высшая организованность, можно сказать, — завершение организованности. Наша пролетарская демократия означает и требует, в первую очередь, максимальной организованности от рабочего класса, который руководит рабоче-крестьянским союзом, от его авангарда — коммунистической партии.

Неуклонное осуществление Конституции СССР и вытекающего из сталинской Конституции Избирательного закона несомненно обеспечит дальнейшее развертывание советской демократии, расширение базы пролетарской диктатуры. Неуклонное осуществление сталинской Конституции и Избирательного закона несомненно обеспечит на основе критики недостатков работы Советов и выдвижения в Советы новых людей улучшение работы Советов сверху донизу. Силу народной поддержки Советов проверяли на своей шкуре наши враги не раз. Что весь народ стоит стеной за Советы — в этом лишний раз недавно убедились гер-

мано-японские фашисты в троцкистской или бухаринской личине, — наша рабоче-крестьянская страна раздавила их, как клопов. (Аплодисменты.)

Неуклонное осуществление новой Конституции СССР и вытекающего из сталинской Конституции Избирательного закона обеспечит еще большее сплочение вокруг Советов народных масс и избрание такого Верховного Совета СССР и таких Советов депутатов трудящихся, которые под руководством коммунистической партии, под руководством товарища Сталина проведут в жизнь сталинскую Конституцию и поведут народы СССР, сокрушая всех и всяческих врагов рабочего класса и крестьянства, к новым победам в деле строительства социализма. (Продолжительные аплодисменты. Все встают.)

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ 4-й СЕССИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР VII СОЗЫВА**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ „ПОЛОЖЕНИЯ О ВЫБОРАХ
В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР“**

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

Утвердить „Положение о выборах в Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик“.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР

А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 9 июля 1937 г.

ПОЛОЖЕНИЕ О ВЫБОРАХ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР

Глава I

Избирательная система

Статья 1. На основании статьи 134 Конституции СССР выборы депутатов в Верховный Совет СССР производятся избирателями на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании.

Статья 2. На основании статьи 135 Конституции СССР выборы депутатов являются всеобщими: все граждане СССР, достигшие 18 лет, независимо от расовой и национальной принадлежности, вероисповедания, образовательного ценза, оседлости, социального происхождения, имущественного положения и прошлой деятельности, имеют право участвовать в выборах депутатов и быть избранными в Верховный Совет СССР, за исключением умалишенных и лиц, осужденных судом с лишением избирательных прав.

Статья 3. На основании статьи 136 Конституции СССР выборы депутатов являются равными: каждый гражданин имеет один голос; все граждане участвуют в выборах на равных основаниях.

Статья 4. На основании статьи 137 Конституции СССР женщины пользуются правом избирать и быть избранными наравне с мужчинами.

Статья 5. На основании статьи 138 Конституции СССР граждане, состоящие в рядах Красной Армии, пользуются правом избирать и быть избранными наравне со всеми гражданами.

Статья 6. На основании статьи 141 Конституции СССР кандидаты при выборах выставляются по избирательным округам.

Глава II

Списки избирателей

Статья 7. Списки избирателей составляются в городах городским Советом депутатов трудящихся, а в городах с районным делением — районным Советом; в сельских местностях — сельским (станции, деревни, хутора, кишлака, аула) Советом депутатов трудящихся.

Статья 8. В списки избирателей включаются все граждане, имеющие избирательное право и проживающие (постоянно или временно) к моменту составления списков на территории данного Совета, достигшие ко дню выборов 18 лет.

Статья 9. Не вносятся в списки избирателей лица, лишенные избирательных прав по судебным приговорам в течение всего установленного в приговоре срока лишения избирательных прав, а также лица, признанные в установленном законом порядке умалишенными.

Статья 10. Списки избирателей составляются по каждому избирательному участку в алфавитном порядке с указанием фамилии, имени, отчества, возраста и места жительства избирателя и подписываются председателем и секретарем Совета депутатов трудящихся.

Статья 11. Никто из избирателей не может быть внесен более, чем в один избирательный список.

Статья 12. Списки избирателей, состоящих в воинских частях и войсковых соединениях, составляются командованием за подписями командира и военного комиссара. Все прочие военнослужащие вносятся в списки избирателей по месту жительства соответствующими Советами депутатов трудящихся.

Статья 13. За 30 дней до выборов Совет депутатов трудящихся вывешивает списки избирателей для всеобщего обозрения или обеспечивает избирателям возможность ознакомиться с этими списками в помещении Совета.

Статья 14. Подлинник списков избирателей хранится соответственно в Совете депутатов трудящихся и в воинской части или в войсковом соединении.

Статья 15. При перемене избирателем места своего пребывания в срок между опубликованием списка избирателей и днем выборов соответствующий Совет депутатов трудящихся выдает ему по форме, установленной Центральной избирательной комиссией, „удостоверение на право голосования“ и отмечает в списке избирателей — „выбыл“; в пункте нового местожительства — постоянного или временного — избиратель вносится в список избирателей при предъявлении удостоверения личности, а также „удостоверения на право голосования“.

Статья 16. Заявление о неправильности в списке избирателей (невключение в списки, исключение из списков, искажение фамилии, имени, отчества, неправильное включение в списки лиц, лишенных избирательных прав) подается в Совет депутатов трудящихся, опубликовавший списки.

Статья 17. Исполнительный комитет Совета депутатов трудящихся обязан рассмотреть каждое заявление о неправильности в списке избирателей в трехдневный срок.

Статья 18. По рассмотрении заявления о неправильности в списке избирателей, исполнительный комитет Совета депутатов трудящихся обязан либо внести необходимые исправления в список избирателей, либо выдать заявителю письменную справку о мотивах отклонения его заявления; при несогласии с решением Совета депутатов трудящихся заявитель может подать жалобу в народный суд.

Статья 19. Народный суд в течение трех дней обязан в открытом судебном заседании с вызовом заявителя и представителя Совета рассмотреть жалобу на неправильность в списке и свое решение немедленно сообщить как заявителю, так и Совету. Решение народного суда окончательно.

Глава III

Избирательные округа по выборам в Совет Союза и Совет Национальностей

Статья 20. На основании статьи 34 Конституции СССР Совет Союза избирается гражданами СССР по избирательным округам.

Статья 21. Избирательный округ по выборам в Совет Союза составляется по принципу: 300.000 населения — на округ. Каждый

избирательный округ по выборам в Совет Союза посылает одного депутата.

Статья 22. На основании статьи 35 Конституции СССР Совет Национальностей избирается гражданами СССР по избирательным округам. Избирательный округ по выборам в Совет Национальностей составляется по принципу: 25 округов по каждой союзной республике, 11 округов по каждой автономной республике, 5 округов по каждой автономной области и 1 избирательный округ в каждом национальном округе. Каждый избирательный округ по выборам в Совет Национальностей посылает одного депутата.

Статья 23. Образование избирательных округов по выборам в Совет Союза и Совет Национальностей производится Президиумом Верховного Совета СССР.

Статья 24. Список избирательных округов по выборам в Совет Союза и Совет Национальностей публикуется Президиумом Верховного Совета СССР одновременно с назначением дня выборов.

Глава IV

Избирательные участки

Статья 25. Для приема избирательных бюллетеней и подсчета голосов территория городов и районов, входящих в избирательные округа, делится на избирательные участки, общие для выборов в Совет Союза и Совет Национальностей.

Статья 26. Образование избирательных участков производится в городах городскими Советами депутатов трудящихся, в городах с районным делением — районными Советами депутатов трудящихся; в сельских местностях — районными Советами депутатов трудящихся.

Статья 27. Образование избирательных участков производится не позднее, чем за 45 дней до выборов.

Статья 28. Территория сельсовета, насчитывающего не более двух тысяч жителей, составляет, как правило, один избирательный участок; в каждой станице, деревне, кишлаке, ауле, насчитывающем от 500, но не более 2.000 жителей, организуется отдельный избирательный участок.

Статья 29. В отдаленных северных и восточных районах, где преобладают мелкие поселения, допускается организация избирательных участков с количеством не менее 100 человек населения.

Статья 30. Города, промышленные пункты, а также села и территория сельсовета, насчитывающие более 2.000 жителей, делятся на избирательные участки из расчета один избирательный участок на 1.500—2.500 человек населения.

Статья 31. Войские части и войсковые соединения составляют отдельные избирательные участки с количеством не менее 50 и не более 1.500 избирателей, которые входят в избирательный округ по месту нахождения части или войскового соединения.

Статья 32. Суда, с количеством избирателей не менее 50, находящиеся в плавании в дни выборов, могут составить отдельные избирательные участки, входящие в избирательные округа по месту приписки судна.

Статья 33. При больницах, родильных домах, санаториях, домах инвалидов с количеством избирателей не менее 50 создаются отдельные избирательные участки.

Глава V

Избирательные комиссии

Статья 34. Центральная избирательная комиссия по выборам в Верховный Совет СССР составляется из представителей общественных организаций и обществ трудящихся и утверждается Президиумом Верховного Совета СССР одновременно с опубликованием дня выборов.

Статья 35. Центральная избирательная комиссия образуется в составе председателя, заместителя председателя, секретаря и 12 членов.

Статья 36. Центральная избирательная комиссия:

а) наблюдает на всей территории СССР за неуклонным исполнением в ходе выборов „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“;

б) рассматривает жалобы на неправильные действия избирательных комиссий и выносит по жалобам окончательные решения;

в) устанавливает образцы избирательных ящиков, форму „удостоверения на право голосования“, форму и цвет избирательных бюллетеней и конвертов для них, форму списка избирателей, форму протоколов по подсчету голосов, форму удостоверений об избрании;

г) регистрирует избранных депутатов в Верховный Совет СССР;

д) сдает мандатным комиссиям Совета Союза и Совета Национальностей делопроизводство по выборам.

Статья 37. В каждой союзной и автономной республике, автономной области и национальном округе создаются Избирательные комиссии союзной и автономной республики, автономной области и национального округа по выборам в Совет Национальностей.

Статья 38. Избирательные комиссии по выборам в Совет Национальностей составляются из представителей общественных организаций и обществ трудящихся и утверждаются Президиумами Верховных Советов союзных и автономных республик, Советами депутатов трудящихся автономных областей и национальных округов не позднее, чем за 50 дней до выборов.

Статья 39. Избирательные комиссии союзной и автономной республик, автономной области и национального округа по выборам в Совет Национальностей образуются в составе председателя, заместителя председателя, секретаря и 6—10 членов.

Статья 40. Избирательная комиссия союзной, автономной республики, автономной области и национального округа по выборам в Совет Национальностей:

а) наблюдает на территории республики, автономной области, национального округа за неуклонным исполнением в ходе выборов в Совет Национальностей „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“;

б) рассматривает жалобы на неправильные действия по выборам в Совет Национальностей.

Статья 41. В каждом округе по выборам в Совет Союза создается Окружная по выборам в Совет Союза избирательная комиссия.

Статья 42. В республиках, имеющих краевое или областное деление, Окружные по выборам в Совет Союза избирательные комиссии составляются из представителей общественных организаций и обществ трудящихся и утверждаются Советами депутатов трудящихся краев и областей, в республиках, не имеющих областного или краевого деле-

ния.— Президиумами Верховных Советов республик — не позднее, чем за 55 дней до выборов.

Статья 43. Окружная по выборам в Совет Союза избирательная комиссия образуется в составе председателя, заместителя председателя, секретаря и 8 членов.

Статья 44. Окружная по выборам в Совет Союза избирательная комиссия:

а) наблюдает за своевременной организацией избирательных участков соответствующими исполнительными комитетами Советов депутатов трудящихся;

б) наблюдает за своевременным составлением и доведением до всеобщего сведения списков избирателей;

в) регистрирует выставленных с соблюдением требований Конституции СССР и „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ кандидатов в депутаты в Совет Союза;

г) снабжает Участковые избирательные комиссии избирательными бюллетенями по выборам в Совет Союза и конвертами по установленной форме;

д) производит подсчет голосов и устанавливает результаты выборов по округу;

е) представляет в Центральную избирательную комиссию делопроизводство по выборам;

ж) выдает избранному депутату удостоверение об избрании.

Статья 45. В каждом округе по выборам в Совет Национальностей создается Окружная по выборам в Совет Национальностей избирательная комиссия.

Статья 46. Окружные по выборам в Совет Национальностей избирательные комиссии состояются из представителей общественных организаций и обществ трудящихся и утверждаются Президиумами Верховных Советов союзных и автономных республик и Советами депутатов трудящихся автономных областей — не позднее, чем за 50 дней до выборов.

Статья 47. Окружная по выборам в Совет Национальностей избирательная комиссия образуется в составе председателя, заместителя председателя, секретаря и 8 членов.

Статья 48. Окружная по выборам в Совет Национальностей избирательная комиссия:

а) регистрирует выставленных с соблюдением требований Конституции СССР и „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ кандидатов в депутаты в Совет Национальностей;

б) снабжает Участковые избирательные комиссии избирательными бюллетенями по выборам в Совет Национальностей по установленной форме;

в) производит подсчет голосов и устанавливает результаты выборов по округу;

г) представляет делопроизводство по выборам в Центральную избирательную комиссию и соответственно в Республиканскую избирательную комиссию по выборам в Совет Национальностей или в Избирательную комиссию автономной области по выборам в Совет Национальностей;

д) выдает избранному депутату удостоверение об избрании.

Статья 49. Участковые избирательные комиссии состояются из представителей общественных организаций и обществ трудящихся и

утверждаются в городах городскими Советами депутатов трудящихся, а в городах с районным делением — районными Советами депутатов трудящихся; в сельских местностях — районными Советами депутатов трудящихся — не позднее, чем за 40 дней до выборов.

Статья 50. Участковая избирательная комиссия образуется в составе председателя, заместителя председателя, секретаря и 4—8 членов.

Статья 51. Участковая избирательная комиссия:

а) производит по избирательному участку прием избирательных бюллетеней;

б) производит подсчет голосов по каждому кандидату в депутаты Совета Союза и Совета Национальностей;

в) передает делопроизводство по выборам соответственно в Окружную по выборам в Совет Союза и в Окружную по выборам в Совет Национальностей избирательные комиссии.

Статья 52. Заседания Центральной избирательной комиссии, Республиканской избирательной комиссии по выборам в Совет Национальностей, Избирательных комиссий автономных областей и национальных округов по выборам в Совет Национальностей, Окружной по выборам в Совет Союза избирательной комиссии и Окружной по выборам в Совет Национальностей избирательной комиссии, а равно Участковых избирательных комиссий считаются действительными, если на них участвует больше половины общего состава комиссий.

Статья 53. Все вопросы в избирательных комиссиях решаются простым большинством голосов; при равенстве голосов — голос председателя дает перевес.

Статья 54. Расходы, связанные с производством выборов в Верховный Совет СССР, производятся за счет государства.

Статья 55. Центральная избирательная комиссия, Республиканские избирательные комиссии по выборам в Совет Национальностей, Избирательные комиссии автономной области, национального округа по выборам в Совет Национальностей, Окружная по выборам в Совет Союза избирательная комиссия, Окружная по выборам в Совет Национальностей избирательная комиссия и Участковые избирательные комиссии имеют свою печать по образцу, установленному Центральной избирательной комиссией.

Глава VI

Порядок выставления кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР

Статья 56. Право выставления кандидатов в Верховный Совет СССР обеспечивается за общественными организациями и обществами трудящихся — на основании статьи 141 Конституции СССР: за коммунистическими партийными организациями, профессиональными союзами, кооперативами, организациями молодежи, культурными обществами и другими организациями, зарегистрированными в установленном законом порядке.

Статья 57. Право выставления кандидатов осуществляют как центральные органы общественных организаций и обществ трудящихся, так и их республиканские, краевые, областные и районные органы, равно как общие собрания рабочих и служащих по предприятиям, красноармейцев — по воинским частям, а также общие собрания крестьян по колхозам, рабочих и служащих совхозов — по совхозам.

Статья 58. Кандидаты в депутаты не могут состоять членами Окружных по выборам в Совет Союза и в Совет Национальностей избирательных комиссий, а также Участковых избирательных комиссий того округа, где они выставлены кандидатами в депутаты.

Статья 59. Не позднее, чем за 30 дней до выборов, все общественные организации или общества трудящихся, выдвигающие кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР, обязаны зарегистрировать кандидатов в депутаты соответственно или в Окружной по выборам в Совет Союза избирательной комиссии, или в Окружной по выборам в Совет Национальностей избирательной комиссии.

Статья 60. Окружные по выборам в Совет Союза и по выборам в Совет Национальностей избирательные комиссии обязаны зарегистрировать всех кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР, выставленных общественными организациями и обществами трудящихся с соблюдением требований Конституции СССР и „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“.

Статья 61. Общественная организация или общество трудящихся, выдвигающие кандидата в депутаты Верховного Совета СССР, обязаны представить в окружную избирательную комиссию следующие документы:

а) протокол собрания или заседания, выдвинувшего кандидата в депутаты, подписанный членами Президиума, с указанием их возраста, местожительства, наименования организации, выдвинувшей кандидата, указания о месте, времени и количестве участников собрания или заседания, выдвинувшего кандидата в депутаты, причем в протоколе должны быть указаны фамилия, имя, отчество кандидата в депутаты, его возраст, местожительство, партийность, занятие;

б) заявление кандидата в депутаты об его согласии баллотироваться по данному избирательному округу от выставившей его организации.

Статья 62. Кандидат в депутаты Верховного Совета СССР может голосоваться только в одном округе.

Статья 63. Отказ Окружной по выборам в Совет Союза избирательной комиссии в регистрации кандидата в депутаты может быть обжалован в двухдневный срок в Центральную избирательную комиссию, решение которой является окончательным.

Статья 64. Отказ Окружной по выборам в Совет Национальностей избирательной комиссии в регистрации кандидата может быть обжалован в двухдневный срок в Избирательную комиссию союзной, автономной республики, автономной области, а решение последней—в Центральную избирательную комиссию, решение которой является окончательным.

Статья 65. Фамилия, имя, отчество, возраст, занятие, партийность каждого зарегистрированного кандидата в депутаты Верховного Совета СССР и наименование общественной организации, выдвинувшей кандидата, опубликовываются соответственно Окружной по выборам в Совет Союза избирательной комиссией и Окружной по выборам в Совет Национальностей избирательной комиссией не позже, чем за 25 дней до выборов.

Статья 66. Все зарегистрированные кандидаты в депутаты Верховного Совета СССР подлежат обязательному включению в избирательный бюллетень.

Статья 67. Окружная по выборам в Совет Союза избирательная комиссия и Окружная по выборам в Совет Национальностей изби-

рательная комиссия обязаны не позднее, чем за 15 дней до выборов в Верховный Совет СССР, напечатать и разослать всем Участковым избирательным комиссиям избирательные бюллетени.

Статья 68. Избирательные бюллетени печатаются на языках населения соответствующего избирательного округа.

Статья 69. Избирательные бюллетени печатаются по форме, установленной Центральной избирательной комиссией, и в количестве, обеспечивающем снабжение всех избирателей избирательными бюллетенями.

Статья 70. Каждой организации, выставившей кандидата, зарегистрированного в Окружной избирательной комиссии, равно как каждому гражданину СССР, обеспечивается право беспрепятственной агитации за этого кандидата на собраниях, в печати и иными способами, согласно статьи 125 Конституции СССР.

Глава VII

Порядок голосования

Статья 71. Выборы в Верховный Совет СССР производятся в течение одного дня—общего для всего СССР.

Статья 72. День выборов в Верховный Совет СССР устанавливается Президиумом Верховного Совета СССР, согласно статьи 54 Конституции СССР не позднее, чем за 2 месяца до срока выборов. Выборы производятся в нерабочий день.

Статья 73. Ежедневно в течение последних 20 дней перед выборами Участковая избирательная комиссия публикует или широко оповещает избирателей каким-либо иным способом о дне выборов и месте выборов.

Статья 74. Подача голосов избирателями производится в день выборов от 6 часов утра до 12 часов ночи.

Статья 75. В 6 часов утра в день выборов председатель Участковой избирательной комиссии в присутствии ее членов проверяет избирательные ящики и наличие составленного по установленной форме списка избирателей, после чего закрывает и опечатывает ящики печатью комиссии и приглашает избирателей приступить к подаче голосов.

Статья 76. Каждый избиратель голосует лично, являясь для этого в помещение для голосования, причем подача голосов избирателями производится путем опускания в избирательный ящик избирательных бюллетеней, запечатанных в конверте.

Статья 77. В помещении для выборов выделяется для заполнения бюллетеней особая комната, в которой во время голосования запрещается присутствие кого бы то ни было, в том числе и членов Участковой избирательной комиссии, кроме голосующих; при допуске в комнату для заполнения бюллетеней одновременно нескольких избирателей, она должна быть оборудована перегородками или ширмами по числу допускаемых одновременно избирателей.

Статья 78. Явившийся в избирательное помещение избиратель предъявляет секретарю Участковой избирательной комиссии либо паспорт, либо колхозную книжку, либо профсоюзный билет, либо иное удостоверение личности и после проверки по списку избирателей и отметки в списке избирателей получает избирательные бюллетени и конверт установленного образца.

Статья 79. На лиц, явившихся в помещение для выборов с „удостоверением на право голосования“, согласно статьи 15 настоящего „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“, Участковая избирательная комиссия ведет особый список, который прилагается к списку избирателей.

Статья 80. Избиратель в комнате, отведенной для заполнения избирательных бюллетеней, оставляет в каждом избирательном бюллетене фамилию того кандидата, за которого он голосует, вычеркивая остальных; заклеив бюллетени в конверт, избиратель переходит в комнату, где помещается Участковая избирательная комиссия, и опускает конверт с избирательными бюллетенями в избирательный ящик.

Статья 81. Избиратели, не имеющие возможности в силу неграмотности или какого-нибудь физического недостатка самостоятельно заполнить избирательные бюллетени, вправе пригласить в комнату, где заполняются избирательные бюллетени, любого другого избирателя для заполнения избирательных бюллетеней.

Статья 82. Выборная агитация в избирательном помещении во время подачи голосов не допускается.

Статья 83. Ответственность за порядок в избирательном помещении несет председатель комиссии, и его распоряжения для всех присутствующих обязательны.

Статья 84. В 12 часов ночи дня выборов председатель Участковой избирательной комиссии объявляет подачу голосов законченной, и комиссия приступает к вскрытию избирательных ящиков.

Глава VIII

Определение результатов выборов

Статья 85. В помещении, где Участковая избирательная комиссия производит подсчет голосов, при подсчете голосов имеют право присутствовать специально на то уполномоченные представители общественных организаций и обществ трудящихся, а также представители печати.

Статья 86. Участковая избирательная комиссия, вскрыв ящики, сверяет число поданных конвертов с числом лиц, участвовавших в голосовании, и результаты сверки заносит в протокол.

Статья 87. Председатель Участковой избирательной комиссии вскрывает конверты и оглашает в присутствии всех членов Участковой избирательной комиссии результаты голосования по каждому бюллетеню.

Статья 88. Запись результатов голосования ведется отдельно по выборам в Совет Союза и Совет Национальностей.

Статья 89. На каждого кандидата в депутаты ведется счетный лист в 2-х экземплярах секретарем комиссии и уполномоченными на то членами Участковой избирательной комиссии.

Статья 90. Признаются недействительными бюллетени:

- а) неустановленного образца и цвета;
- б) поданные без конверта или в конверте неустановленного образца;
- в) с количеством кандидатов, превышающим число избираемых депутатов.

Статья 91. При возникновении сомнений в действительности избирательного бюллетеня вопрос разрешается Участковой избирательной комиссией путем голосования, что отмечается в протоколе.

Статья 92. Участковая избирательная комиссия составляет по установленной форме протокол голосования в трех экземплярах, подписываемых всеми членами Участковой избирательной комиссии, в том числе обязательно председателем и секретарем.

Статья 93. В протоколе голосования Участковой избирательной комиссией должно быть указано:

- а) время начала и окончания подачи голосов;
- б) число избирателей, подавших голоса по списку избирателей;
- в) число избирателей, подавших голоса по „удостоверениям на право голосования“;
- г) число поданных конвертов;
- д) краткое изложение заявлений и жалоб, поданных в Участковую избирательную комиссию, и принятые Участковой избирательной комиссией решения;

е) результаты подсчета голосов по каждому кандидату.

Статья 94. После окончания подсчета голосов и составления протокола, председатель комиссии оглашает результаты голосования в присутствии всех членов комиссии.

Статья 95. Один экземпляр протокола голосования, составленного Участковой избирательной комиссией, с обоими экземплярами счетных листов на кандидатов в депутаты Совета Союза направляется с нарочным в течение 24 часов в Окружную по выборам в Совет Союза избирательную комиссию; второй экземпляр протокола голосования, составленного Участковой избирательной комиссией, с обоими экземплярами счетных листов на кандидатов в депутаты Совета Национальностей направляется с нарочным в течение 24 часов в Окружную по выборам в Совет Национальностей избирательную комиссию.

Статья 96. Все избирательные бюллетени (отдельно действительные и отдельно признанные недействительными) отдельно по Совету Союза и отдельно по Совету Национальностей должны быть опечатаны печатью Участковой избирательной комиссии и вместе с третьим экземпляром протокола голосования и печатью сданы председателем Участковой избирательной комиссии на хранение: в городах—городским Советам депутатов трудящихся, а в городах с районным делением—районным Советам депутатов трудящихся; в сельских местностях—районным Советам депутатов трудящихся.

Статья 97. На Советы депутатов трудящихся возлагается обязанность хранить избирательные бюллетени впредь до утверждения мандатов депутатов от соответствующего округа Верховным Советом СССР.

Статья 98. Окружная избирательная комиссия производит подсчет голосов на основании протоколов, представленных Участковыми избирательными комиссиями.

Статья 99. В помещении, где Окружная избирательная комиссия производит подсчет голосов, имеют право присутствовать при подсчете голосов специально на то уполномоченные представители общественных организаций и обществ трудящихся, а также представители печати.

Статья 100. На каждого кандидата Окружной избирательной комиссией ведется в 2-х экземплярах счетный лист, в котором отмечается количество голосов, полученных каждым кандидатом в депутаты.

Статья 101. Окружная избирательная комиссия составляет протокол голосования в 2-х экземплярах, подписываемых всеми членами

Окружной избирательной комиссии, в том числе обязательно председателем и секретарем.

Статья 102. В протоколе Окружной избирательной комиссии должно быть указано:

- а) общее число избирателей по округу;
- б) общее число избирателей, принявших участие в голосовании;
- в) число голосов, поданных за каждого кандидата в депутаты;
- г) краткое изложение заявлений и жалоб, поданных в Окружную избирательную комиссию, и принятые Окружной избирательной комиссией решения.

Статья 103. Не позднее 24 часов после окончания подсчета голосов председатель Окружной по выборам в Совет Союза, а также председатель Окружной по выборам в Совет Национальностей избирательной комиссии обязаны переслать первый экземпляр протокола с приложенными счетными листами в запечатанном виде через нарочного в Центральную избирательную комиссию, второй экземпляр протокола — в Избирательную по выборам в Совет Национальностей комиссию союзной республики, автономной республики, автономной области.

Статья 104. Кандидат в депутаты Верховного Совета СССР, получивший абсолютное большинство голосов, т. е. больше половины всех голосов, поданных по округу и признанных действительными, считается избранным.

Статья 105. После подписания протокола председатель Окружной по выборам в Совет Союза избирательной комиссии оглашает результаты выборов и выдает избранному кандидату в депутаты Совета Союза удостоверение об избрании.

Статья 106. После подписания протокола председатель Окружной по выборам в Совет Национальностей избирательной комиссии оглашает результаты выборов и выдает избранному кандидату в депутаты Совета Национальностей удостоверение об избрании.

Статья 107. Если ни один из кандидатов не получил абсолютного большинства голосов, соответствующая Окружная избирательная комиссия отмечает об этом особо в протоколе и сообщает: в Центральную избирательную комиссию и Избирательную комиссию республики, автономной области или национального округа по выборам в Совет Национальностей и одновременно объявляет перебаллотировку двух кандидатов, получивших наибольшее количество голосов, а также назначает день перебаллотировки не позднее, чем в двухнедельный срок по истечении первого тура выборов.

Статья 108. Если поданное количество голосов по округу составляет меньше половины избирателей, имеющих право голосовать по этому округу, Окружная избирательная комиссия по выборам в Совет Союза или по выборам в Совет Национальностей отмечает об этом особо в протоколе и сообщает немедленно в Центральную избирательную комиссию и в Избирательную комиссию республики, автономной области по выборам в Совет Национальностей, причем в этом случае Центральная избирательная комиссия назначает новые выборы не позднее, чем в двухнедельный срок после первых выборов.

Статья 109. Перебаллотировка кандидатов в депутаты, равно как новые выборы взамен признанных недействительными производятся по спискам избирателей, составленным для первых выборов, и в полном соответствии с настоящим „Положением о выборах в Верховный Совет СССР“.

Статья 110. В случае выбытия депутата из состава Верховного Совета СССР Президиум Верховного Совета СССР в 2-недельный срок назначает в соответствующем избирательном округе срок выборов нового депутата, но не позднее, чем в 2-месячный срок после выбытия депутата из состава Верховного Совета СССР.

Статья 111. Всякий, кто путем насилия, обмана, угроз или подкупа будет препятствовать гражданину СССР в осуществлении его права избирать и быть избранным в Верховный Совет СССР, — карается лишением свободы на срок до 2-х лет.

Статья 112. Должностное лицо Совета или член избирательной комиссии, совершившие подделку избирательных документов или заведомо неправильный подсчет голосов, — караются лишением свободы на срок до 3-х лет.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР

А. ГОРКИН.

Москва. Кремль. 9 июля 1937 г.

ОТ ПОБЕДЫ К ПОБЕДЕ!



Герой Советского Союза В. П. Чкалов

Народы Советского Союза ежегодно отмечают свой всенародный праздник — День авиации. На фоне успехов прошлых лет День авиации этого года особенно знаменателен. Он празднуется в условиях, когда советская авиация сделала огромный скачок вперед, оставив далеко позади себя многие авиационные рекорды капиталистических стран.

Летать выше, скорее и дальше всех, на самых совершенных самолетах! — эти требования с каждым днем воплощаются в наше „сегодня“. На земном шаре существует пока лишь одно государство — Со-

ветский Союз, — которое способно смело и решительно в самые короткие сроки осуществлять предприятия поистине мирового исторического значения.

Всего лишь месяц тому назад красная столица нашей родины встречала отважных завоевателей Северного полюса тт. Шмидта, Спирина, Шевелева, Водопьянова, Молокова, Головина, Алексеева, Мазурука, Бабушкина и др. Партия и правительство во главе с товарищами Сталиным и Молотовым, Красная армия, трудящиеся всего Советского Союза отметили этот исторический день всенародным ликованием. Ведь на примере завоевания Северного полюса наша страна еще раз демонстрирует могущество советского строя, создавшего лучшую в мире авиацию и воспитавшего достойных своей родины героев-летчиков. За

образцовое выполнение задания правительства, за проявленный героизм участники экспедиции получили высокие награды.

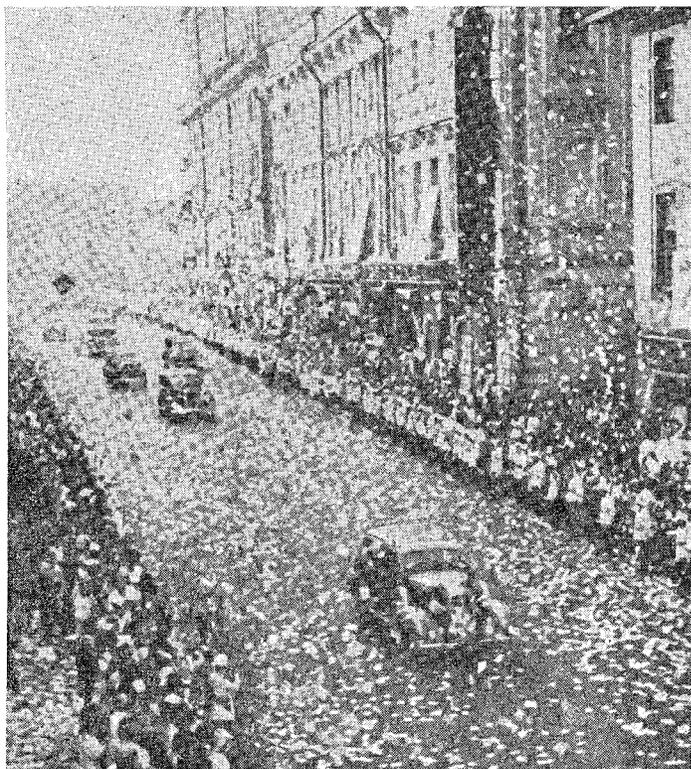
Большевики завоевали ту крепость, к которой на протяжении многих десятилетий стремились исследователи всего мира. Большевистский воздушный полюсный десант показал, что решение такой задачи под силу только Советскому Союзу, стране, где победил социализм.

На вершине мира — Северном полюсе — гордо реет знамя СССР. Его охраняют своей неутомимой работой четыре отважных зимовщика — Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов. Их научная работа в труднодоступных районах полюса не забудется веками.

Достижением Северного полюса возможности нашей авиации далеко еще не исчерпались. Вскоре после высадки на полюсе воздушного десанта по всему земному шару мгновенно разнеслась новая весть. Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой новый беспосадочный перелет по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка. Легендарный „АНТ-25“, ни на мгновение не останавливаясь в пути, метеором пролетел огромное расстояние в 10 тысяч с лишним километров.

Долетев до вершины земли — Северного полюса, экипаж самолета распрощался с советской территорией и перешел на другое полушарие мира.

Дальше от полюса в направлении к Америке никогда еще не появлялись самолеты. Ни трудности неизведанного пути над Северным



Москва встречает участников экспедиции на Северный полюс



Герой Советского Союза Г. Ф. Байдуков

Ледовитым океаном, ни суровые атмосферные условия над территорией Канады и Скалистых гор, ни штормы Тихого океана не остановили трех отважных советских летчиков. Мотор „АНТ-25“ замолк лишь, когда самолет благополучно снизился на аэродроме г. Портленда в Северной Америке.

В лице руководителей нашей партии и правительства трудящиеся Советского Союза дали заслуженно-высокую оценку совершенному перелету. В своем приветствии экипажу самолета „АНТ-25“ товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Каганович, Калинин, Жданов, Ежов, Микоян, Андреев пишут:

„Горячо поздравляем Вас с блестящей победой. Успешное завершение геройского беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки вызывают любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза. Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели. Обнимаем Вас и ждем Ваши руки!“

Не успел смолкнуть мотор самолета Чкалова, как вслед за ним с Московского аэродрома поднялся другой „АНТ-25“. Он взял курс к Америке также через Северный полюс. Экипаж самолета в составе Героя Советского Союза Громова, пилота Юмашева и штурмана Данилина, блестяще завершив перелет, установил новый мировой рекорд дальности полета по прямой.

Новые беспосадочные перелеты „АНТ-25“ внесли огромный вклад в наш опыт по изысканиям трансарктических путей между материками. Вслед за завоеванием Северного полюса эти перелеты непосредственно проложили воздушный путь от Москвы через полюс к Соединенным Штатам Америки.

„Казалось бы, что проще и надежнее: организовать воздушную связь между СССР и Америкой через Западную Европу и Атлантический океан, — пишет Герой Советского Союза А. В. Беляков. — Однако самое простое измерение расстояний воздушных маршрутов показывает, что кратчайший путь по воздуху из СССР в Америку проходит через Арктику. В самом деле, — продолжает далее Беляков, — от Москвы до Сан-Франциско через Тихий океан около 18 тысяч километров, через Атлантический океан — около 14 тысяч километров, через Северный полюс — 9605 километров. Наши сведения об Арктике за последние десять лет, благодаря усилиям советских полярников, настолько обогатились, что полярный район перестает быть загадкой“.

Прямой воздушный путь из СССР в Америку через Северный полюс проложен. Теперь уже яснее видны контуры будущих трансарктических воздушных поездов, покрывающих в минимально короткое время огромные расстояния между полушариями. И совсем недалеко то время, когда на место эпизодических трансарктических перелетов станет регулярная сверхдальняя систематическая связь при помощи авиации.



Герой Советского Союза А. В. Беляков

Это доказано и трансарктическим перелетом на самолете „Н-120“ Фариха, который после полета Молокова в 1936 году вторично, но уже в зимних условиях 1937 года, на деле подтвердил возможность сверхдальних трансарктических связей. Фарих пролетел по маршруту Москва—Красноярск—Якутск—Верхнеколымск—Анадырь—мыс Шмидта—мыс Челюскина—о. Диксона—Амдерма—Архангельск—Москва, всего протяжением около 24 тысяч километров. Несмотря на трудности, этот перелет совершен с исключительным мастерством и выдержкой.

Спрашивается, что же лежит в основе всех этих достижений советской авиации? Решение таких грандиозных задач стало возможным по многим причинам. Здесь, как и на всех других участках социалистического строительства, выступает строгая плановость, глубокая продуманность этого плана до мельчайших деталей. Такого масштаба победы стали возможны благодаря выросшей технике, созданной нашими предприятиями, нашими советскими рабочими, из советских материалов.

Но в основе этих основ лежит главное, определяющее успех, — это люди, воспитанные нашей партией, нашим правительством. Советские летчики ставят один рекорд за другим, оставляя позади себя достижения вчерашнего дня.

Какой путь прошла советская авиация за период своего существования — ярко показано в публикуемой ниже статье Героя Советского Союза М. В. Водопьянова. Сейчас советские летчики, обладая могучей техникой, способны решить любую задачу, как бы она ни была трудна.

Достижения советской авиации имеют огромное значение особенно сейчас, когда за границей фашистские самолеты смертоносным огнем



Начальник
экспедиции
О. Ю. Шмидт
и парторг
экспедиции
А. А. Догмаров
в Амдерме

сжигают города и села Испании, уничтожают накопленную человечеством культуру, рушат труд мирного населения. Летчики фашистских самолетов покрыли себя несмываемым позором.

Совсем другое — люди нашей страны. Герои Советского Союза — отважные водители стальных птиц — это верные сыны трудового народа, готовые по первому зову партии и правительства полететь в любом направлении с любым заданием. Сталинское племя советских летчиков идет от победы к победе.

О НАГРАЖДЕНИИ УЧАСТНИКОВ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

За образцовое выполнение задания Правительства и героизм наградить участников Северной экспедиции, достигшей Северного полюса и основывшей полярную станцию на дрейфующем льду у полюса:

**Званием Героя Советского Союза, со вручением ордена
Ленина:**

1. Шмидта О. Ю.—начальника экспедиции.
2. Спирина И. Т.—майора, флаг-штурмана экспедиции.
3. Шевелева М. И.—зам. начальника экспедиции.
4. Папанина И. Д.—начальника станции „Северный полюс“.
5. Алексеева А. Д.—командира самолета „Н-172“.
6. Мазурука И. П.—командира самолета „Н-169“.
7. Головина П. Г.—командира самолета „Н-166“.
8. Бабушкина М. С.—пилота самолета „Н-170“.

Вторым орденом Ленина:

1. Водопьянова М. В.—Героя Советского Союза, командира отряда и самолета „Н-170“.
2. Молокова В. С.—Героя Советского Союза, командира самолета „Н-171“.

Орденом Ленина:

1. Козлова М. И.—второго пилота самолета „Н-169“.
2. Орлова Г. К.—второго пилота самолета „Н-171“.
3. Мошковского Я. Д.—капитана, второго пилота самолета „Н-172“.
4. Догмарова А. А.—парторга экспедиции.
5. Кренкеля Э. Т.—радиста станции „Северный полюс“.
6. Ширшова П. П.—научного сотрудника станции „Северный полюс“.
7. Федорова Е. К.—научного сотрудника станции „Северный полюс“.
8. Ритсланда А. А.—штурмана самолета „Н-171“.
9. Жукова Н. М.—штурмана самолета „Н-172“.
10. Бассейна Ф. И.—первого бортмеханика самолета „Н-170“.
11. Сугрובהва К. Н.—первого бортмеханика самолета „Н-172“.
12. Ивашину В. Л.—первого бортмеханика самолета „Н-171“.
13. Кекушева Н. Л.—первого бортмеханика самолета „Н-166“.

14. Шекурова Д. П.—воентехника 1-го ранга, первого бортмеханика самолета „Н-169“.
15. Стромиллова Н. Н.—радиотехника и бортрадиста самолетов „Н-171“, „Н-166“ и „Н-169“.
16. Иванова С. А.—бортрадиста самолета „Н-170“.

Орденом Красной Звезды

1. Крузе Л. Г.—командира разведывательного самолета „Н-128“.
2. Дзержевского Б. Л.—синоптика экспедиции.
3. Морозова К. И.—второго бортмеханика самолета „Н-170“, представителя завода № 24 в экспедиции.
4. Петенина П. П.—воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета „Н-170“.
5. Гутовского В. Н.—инженера экспедиции.
6. Шмандина И. Д.—второго бортмеханика самолета „Н-172“.
7. Фрутецкого С. К.—второго бортмеханика самолета „Н-171“.
8. Терентьева В. Д.—второго бортмеханика самолета „Н-166“.
9. Тимофеева Д. А.—второго бортмеханика самолета „Н-169“.
10. Гинкина В. Г.—воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета „Н-172“.
11. Аккуратова В. И.—штурмана самолета „Н-169“.
12. Волкова А. С.—лейтенанта, штурмана самолета „Н-166“.
13. Трояновского М. А.—кинооператора экспедиции.

Орденом Трудового Красного Знамени:

1. Рубинштейна Л. М.—штурмана-радиста разведывательного самолета „Н-128“.
2. Кистанова И. Г.—техника, представителя завода „Авиаприбор“.
3. Брезина Я.—механика разведывательного самолета „Н-128“.
4. Радоминова Е. Г.—военинженера 3-го ранга.
5. Бронтман Л. К.—спец. корреспондента газеты „Правда“.
6. Виленского Э. С.—спец. корреспондента газеты „Известия“.

Выдать денежную премию:

а) В размере 25.000 рублей каждому—т.т. Водопьянову, Молокову, Шмидту, Спирину, Шевелеву, Папанину, Алексееву, Мазуруку, Головину и Бабушкину.

б) В размере 15.000 рублей каждому—т.т. Козлову, Орлову, Мошковскому, Догмарову, Кренкель, Ширшову, Федорову, Ритсланд, Жукову, Бассейн, Сугрбову, Ивашине, Кекушеву, Шекурову, Стромиллову и Иванову.

в) В размере 10.000 рублей каждому—т.т. Крузе, Дзержевскому, Морозову, Петенину, Гутовскому, Шмандину, Фрутецкому, Терентьеву, Тимофееву, Гинкину, Аккуратову, Волкову и Трояновскому.

г) В размере 5.000 рублей каждому—т.т. Рубинштейн, Кистанову, Брезину, Радоминову, Бронтман и Виленскому.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР

И. АКУЛОВ.

Москва, Кремль. 27 июня 1937 года.

О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР **постановляет:**

За отличную работу по освоению Крайнего Севера и в особенности за обеспечение подготовки и обслуживания экспедиции на Северный полюс наградить работников Главного Управления Северного Морского Пути:

Орденом Красной Звезды:

1. Бергавинова С. А.—начальника Политуправления Главсевморпути.
2. Янсона Н. М.—заместителя начальника Главсевморпути.
3. Бурке А. К.—капитана ледоколов „Русанов“ и „Садко“.
4. Махоткина В. М.—командира самолета, участника разведывательной экспедиции на Землю Франца-Иосифа.
5. Либина Я. С.—начальника авиабазы на острове Рудольфа.

Орденом Трудового Красного Знамени:

1. Самойлову В. А.—старшего синоптика Бюро Погоды.
2. Жигалева Н. А.—зам. начальника полярной авиации.
3. Уралова Н. А.—пом. начальника полярной авиации.
4. Скворцова И. Ф.—командира Беломорского отряда.
5. Ходеева Н. В.—авиаинженера, парторга авиабазы о. Рудольфа.
6. Мельникова И. В.—старшего техника авиабазы о. Рудольфа.
7. Чернышева Е. И.—бортмеханика самолета „Н-128“.
8. Бесфамильного Ю. А.—бортмеханика самолета „Н-128“.
9. Храмова И. Д.—начальника зимовки в Амдерме.
10. Матюшкина В. П.—нач. приемного пункта радиоцентра Диксон.
11. Ананьева В. В.—нач. полярной станции Челюскин.
12. Михайлова А. А.—нач. радиоцентра о. Диксон.

Орденом Знак Почета:

1. Новодерешкина Н. Н.—врача авиабазы о. Рудольфа.
2. Сторожко В. С.—ст. механика о. Рудольфа.
3. Латыгина В. М.—авиатехника авиабазы о. Рудольфа.
4. Курбатова В. В.—повара авиабазы о. Рудольфа.
5. Богданова В. Ф.—радиотехника о. Рудольфа.
6. Пурманцева В. Д.—строительного рабочего авиабазы о. Рудольфа.
7. Ходова М. И.—диспетчера радиобюро Главсевморпути.
8. Вознесенского М. М.—радиотехника полярной станции б. Тихая.
9. Чивилева И. П.—диспетчера радиорайона Амдермы.
10. Снегирева Ф. П.—нач. радиостанции Амдерма.
11. Трофименко Т. П.—инженера полярной авиации.
12. Коваленко И. Ф.—инженера полярной авиации.
13. Каратаева—бортмеханика тренировочных самолетов.
14. Шоломова П. А.—начальника полярной станции Маточкин Шар.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР

И. АКУЛОВ.

Москва, Кремль. 27 июня 1937 г.

О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНАМИ СССР УЧАСТНИКОВ ТРАНСАРКТИЧЕСКОГО ПЕРЕЛЕТА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

За исключительное мастерство, проявленное при перелете в труднейших условиях по маршруту Москва—Красноярск—Якутск—Верхне-Колымск—Анадырь—Мыс Шмидта—Мыс Челюскин—о. Диксон—Амдерма—Архангельск—Москва, всего протяжением около 24 тысяч километров, наградить экипаж самолета Н-120 орденами СССР:

1. Командира корабля Н-120, пилота т. **Фарих** Фабия Бруновича — ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени — орденом **Ленина**.

2. Второго пилота т. **Пацынко** Владимира Александровича — орденом Трудового Красного Знамени.

3. Штурмана т. **Штепенко** Александра Павловича — орденом Трудового Красного Знамени.

4. Первого бортмеханика т. **Чагина** Михаила Ивановича — орденом Трудового Красного Знамени.

5. Второго бортмеханика т. **Демидова** Виктора Александровича — орденом **Знак Почета**.

6. Помощника начальника Политуправления Главсевморпути т. **Басс** Абрама Григорьевича — орденом **Знак Почета**.

7. Корреспондента „Правды“ т. **Нюрнберг** Шера Израилевича — орденом **Знак Почета**.

8. Кинооператора т. **Ефимова** Евгения Ивановича — орденом **Знак Почета**.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР

И. АКУЛОВ.

Москва, Кремль. 17 июня 1937 года.

М. В. ВОДОПЬЯНОВ

Герой Советского Союза

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ — НАШИ ¹

I

О рекордах ли было мечтать царской России?

„История нашей России, — говорил товарищ Сталин на Первом Всесоюзном совещании хозяйственников, — состояла, между прочим, в том, что ее непрерывно били за отсталость. Били монгольские ханы. Били турецкие беки. Били шведские феодалы. Били польско-литовские паны. Били англо-французские капиталисты. Били японские бароны. Били все — за отсталость. За отсталость военную, за отсталость культурную, за отсталость государственную, за отсталость промышленную, за отсталость сельскохозяйственную. Били потому, что это было доходно и сходило безнаказанно“...

Раньше, когда говорили о передовой технике, всегда ссылались на Германию, Англию, Америку. За Америкой даже закрепилось лестное звание „страны чудес техники“.

Авиационная техника — самая сложная, самая передовая техника мира — зародилась на западе незадолго до мировой войны 1914—1918 годов и достигла своего расцвета только в послевоенные годы. Само собой разумеется, что никакой авиационной промышленности в старой России не было. Лишь в военные годы концессионный велосипедный завод „Дукс“ в Москве был спешно приспособлен для сборки примитивных самолетов из зарубежных частей.

Мысль об использовании самолетов для перевозки почты и пассажиров, идея организации регулярного воздушного сообщения возникла в Западной Европе сразу же после мировой войны. У нас же в то время не было ни того, ни другого, и осуществление этой идеи неизбежно оттянулось до того времени, когда мы, покончив с многочисленными фронтами гражданской войны, получили возможность спокойно заняться восстановлением разрушенного народного хозяйства. Много лет подряд мы все силы отдавали на то, чтобы построить мощную социалистическую промышленность, чтобы укрепить свою страну и в любую минуту быть готовыми к отпору.

Нам самолет стал необходим для того, чтобы быстро преодолевать огромные пространства своей страны; воздушное сообщение родилось как неотъемлемая часть

общего плана восстановления и социалистической реконструкции народного хозяйства.

У нас не было своей авиационной промышленности, не было своих самолетов и моторов, не было даже достаточного количества своих пилотов. Поэтому нет ничего удивительного в том, что первые шаги в организации воздушного сообщения в стране нам пришлось делать на иностранной материальной части.

Я отлично помню 1923 год — год рождения нашей гражданской авиации. Только что созданное Общество воздушных сообщений „Добролет“ собиралось эксплуатировать единственную на всю страну воздушную линию Москва—Нижний, закупив для нее самолеты у немецкой фирмы „Юнкерс“. Когда эти „варяги“ прибыли на территорию Советского Союза, оказалось, что на них некому летать... Кадры пилотов рождающегося Гражданского воздушного флота состояли исключительно из военных летчиков, умевших летать лишь на маленьких одномоторных самолетах и не имевших понятия о тяжелых пассажирских машинах. Немногие из них — лучшие пилоты — смогли быстро освоить „Юнкерс“. Для вождения остальных „варягов“ пришлось пригласить немецких пилотов и оплачивать их труд золотом.

Одновременно с открытием первой воздушной линии „Добролет“ организовал подготовку своих летных кадров. Этому делу многим помог опытный пилот-инструктор, бывший командир одного из авиационных отрядов на южном фронте, товарищ Иеске. Он в рекордные сроки подготовил и выпустил на самолете „Ю-13“ (Юнкерс) таких прекрасных пилотов, как Гальшев, Семенов, Шварц, Баранов, Ахриев и другие. Дорогостоящие немецкие летчики были вытеснены, и уже в 1924 году на эксплуатировавшихся воздушных линиях в экспедиционных и агитационных полетах самолеты водили исключительно советские пилоты.

Развитие сети воздушных сообщений в нашей стране шло в основном по двум линиям: организация связи крупнейших промышленных центров с Москвой и организация связи с теми окраинами, в которых слабо развита сеть железных дорог. Таких окраин было две — Север и Средняя Азия. По многим причинам, в том числе и по той, что на юге летать значительно легче, чем на Севере, среднеазиатские республики первыми покрылись сетью воздушных линий.

До тех пор, пока мы не наладили собственной авиационной промышленности,

¹ Глава из книги М. В. Водопьянова „Полеты“, выпускаемой в свет Издательством Главсевморпути.

наша гражданская авиация развивалась не так быстро, как это было необходимо стране. И только после того, как на наших воздушных линиях появились советские самолеты, снабженные советскими моторами, стало стремительно расти не только количество самолетов на линиях, но и количество самих линий. Скоро в стране не осталось ни одного уголка, где бы не побывал самолет.

За небольшой исторический отрезок времени, за девятнадцать лет, мы далеко ушли вперед, навсегда покончив с отсталостью. Под руководством ленинско-сталинской партии большевиков, под руководством своего любимого вождя товарища Сталина советский народ построил мощное социалистическое хозяйство и достиг исключительных успехов.

Небывало выросла культурно и окрепла экономически наша страна. На всех участках народного хозяйства вооружилась передовой техникой. Выросли люди, кадры, в совершенстве овладевшие передовой техникой. Теперь мы можем не только мечтать о мировых рекордах, но и бороться за них. И боремся! С каждым годом советские люди одно за другим завоевывают первые места в мире во всех областях техники и экономики, культуры и спорта, поднимая знамя достижений своей родины на недостижимую высоту...

Вместе с бурным подъемом Советской страны переживает бурный подъем и ее авиация. Она помогает преодолевать огромные расстояния, экономит время и средства трудящихся, она стала неотъемлемой частью социалистического строительства. И страна любит свое детище. Недаром авиационный спорт у нас стал национальным спортом, недаром такой невиданной любовью и заботой окружены у нас работники авиации. За все это они платят своей родине беззаветной преданностью и отличной работой.

Авиационную промышленность нам пришлось создавать заново в послереволюционные годы. И мы создали ее первоклассной. Об этом говорят многочисленные перелеты, совершенные за последние годы советскими летчиками на самолетах и моторах советской конструкции, построенных на советских заводах.

В начале 1934 года, раздавленный льдами Чукотского моря, погиб пароход „Челюскин“. Сто две жизни лучших людей нашей страны висели на волоске. Казалось, не было такого средства, применив которое можно было бы спасти героических челюскинцев. Правительство послало им на помощь летчиков. Никто в мире не верил, что наши пилоты на машинах отечественной конструкции и постройки, на советских моторах, без иностранной помощи смогут пролететь зимой по труднейшему маршруту и вырвать из ледяного плена

сто две жизни. Затаив дыхание, люди следили за этой небывалой в истории экспедицией. И она закончилась блестяще, показав всему миру высокое качество советских машин, исключительное мужество советских людей.

Осенью того же года Герой Советского Союза М. М. Громов и его самоотверженные товарищи Филин и Спиринов летали без посадки дальше и дольше всех в мире. На самолете „РД-АНТ-25“ они продержались в воздухе семьдесят пять часов, покрыв без посадки расстояние в двенадцать тысяч четыреста одиннадцать километров по замкнутой кривой. Это были первые, нигде не зарегистрированные, но всеми признанные мировые рекорды советской авиации.

Невидимые нити воздушных линий протянулись и в северную часть Советского Союза. Пионерами северных полетов были известные летчики Чухновский, Галышев, Кальвице и Лухт. Эти старые опытные пилоты, за исключением Кальвице, до сих пор продолжают летать в Арктике.

Арктика перестала быть необитаемой страной, в которой не может жить и работать человек. Арктика перестала быть пугалом. Советские люди, по инициативе великого Сталина, не только покоряют, но и осваивают ее. Там, на Крайнем Севере, на безлюдных островках и побережье морей, кипит бурная жизнь. Маленькие зимовки за несколько лет вырастают в города, а необитаемые островки украшаются высокими радиомачтами новых зимовок. В обе стороны Великого Северного морского пути каждый год проходят десятки судов, перевозящих сотни тысяч тонн полезного груза.

Никогда еще не развертывалась так широко научно-исследовательская работа в Арктике, никогда еще человечество не получало такого обильного материала об этой таинственной стране, как в наше время. Таких результатов мы добились только потому, что в Арктику пошел новый человек, вооруженный могучей техникой, закаленный в эпоху гражданской войны, безгранично любящий родину, ради нее готовый в любую минуту пожертвовать жизнью.

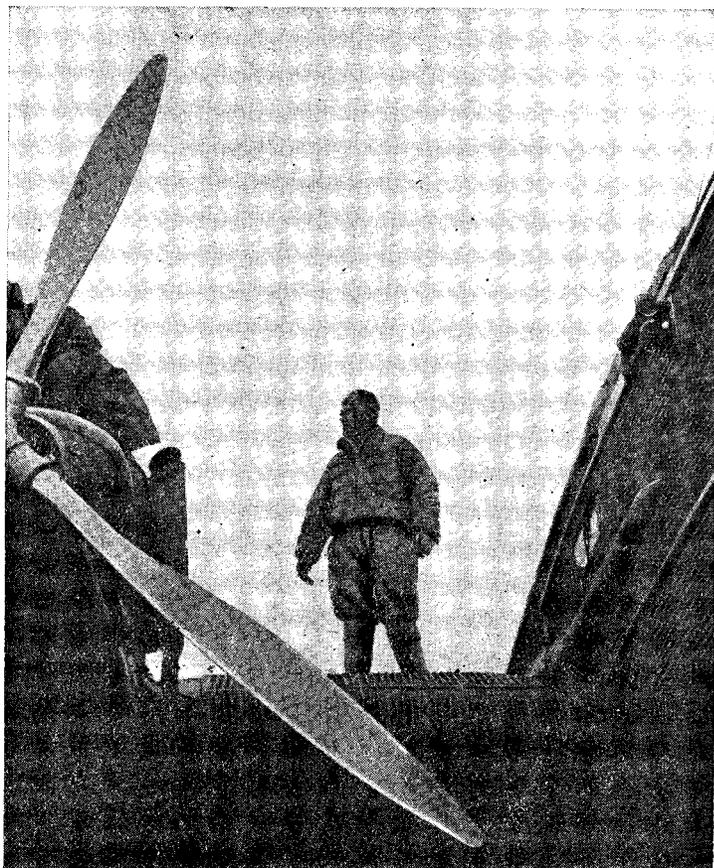
Среди многообразия техники, которой вооружены советские полярники, особое место занимает самолет. Он помогал завоевывать Арктику, а теперь помогает осваивать ее. С каждым годом расширяется его применение, растет его роль. Советский Север покрывается густой сетью авиалиний. Гигантскими темпами растет количество арктических перелетов. В 1934 году, например, советские самолеты сделали всего тридцать два полета в Заполярье, а в 1935 году — почти в двадцать раз больше — пятьсот двадцать четыре полета, налетав около миллиона километров. За десять месяцев:

1936 года самолеты полярной авиации сделали два миллиона двести тридцать восемь тысяч километров, перевезли пять тысяч четыреста пассажиров и девятьсот тонн грузов. Эти скудные цифры достаточно ярко характеризуют собой огромную роль самолета в деле освоения Арктики. Сейчас полярники не могут себе представить, как бы они стали работать без помощи самолета. В связи с этим хочется вспомнить о том, как он завоевывал свои теперешние позиции.

Как ни странно, но царская Россия первой применила на практике самолет за полярным кругом. В 1913—1914 годах в составе Северной гидрографической экспедиции на ледоколах „Таймыр“ и „Вайгач“ впервые находился самолет „Фарман-16“. Летчику Александру не удалось на нем подняться в воздух, и он, превратив свою машину в аэросани, прошел на ней несколько десятков километров по льду. Первым же человеком, летавшим в поляр-

ных странах на самолете, был русский летчик Нагурский.

1913 год оказался неблагоприятным для полярных исследований. В этот год не вернулись из Арктики русские экспедиции Русанова и Брусилова. Летом 1914 года на их поиски было отправлено три корабля. В составе одной из экспедиций находился летчик Нагурский с гидросамолетом „Фарман“. На этом самолете Нагурский провел несколько полетов в районе Новой Земли, налетав в общей сложности около десяти часов. Все его полеты, несмотря на весьма неблагоприятные метеорологические условия, закончились благополучно. Самолет выдержал испытание и завоевал всеобщее признание как надежное средство для преодоления огромных расстояний Арктики. Крупнейшие полярные исследователи того времени сулили ему блестящее будущее. Даже убежденный сторонник собачьего транспорта для арктических экспедиций, американец Роберт Пири, выступая в



М. В. Водопьянов осматривает свой самолет „Н-170“ перед отлетом на Северный полюс

1919 году в Национальном географическом обществе Америки, вынужден был признать, что „будущие полярные исследователи, вероятно, используют механические средства передвижения, появившиеся за последние годы. Я лично думаю, что в Арктику будут летать по воздуху“.

Между тем, самолет продолжал свое наступление на Арктику. В том же 1919 году летчик Вальтер Бруно составил проект большого арктического перелета по маршруту Амстердам — Копенгаген — Ленинград — Ном на Аляске. Ни Вальтер Бруно, ни тем более самолет совершенно неповинны в том, что этот замечательный перелет не состоялся. В этом повинна только капиталистическая система хозяйства. У Вальтера Бруно был прекрасный проект, но не было денег. И ни одно из капиталистических государств не взялось финансировать это предприятие. Не нашлось и богатых меценатов, обычно приходящих на помощь в таких случаях.

Дальше благих пожеланий дело не двинулось вплоть до 1923 года, до тех пор, пока выдающийся полярный исследователь Руал Амундсен не попытался на практике осуществить идею дальних перелетов в Арктике. Его самолет „Юнкерс“ был доставлен в бухту Уенрайт (Америка). Оттуда Амундсен рассчитывал вылететь на Шпицберген через Северный Ледовитый океан. К сожалению, во время пробного полета самолет потерпел аварию, и перелет не состоялся.

Более счастливым оказался швейцарский летчик Миттельгольцер. Тем же летом он вылетел со Шпицбергена на металлическом гидросамолете „Ледяная птица“, в течение шести часов сорока минут кружил над Шпицбергом и благополучно опустился на него, покрыв расстояние около тысячи километров.

В нашей стране после Нагурского первый полет на самолете в Арктике был проведен только в 1924 году. Энтузиаст полярной авиации летчик Чухновский совершил летом этого года несколько полетов над Новой Землей с целью аэрофото съемки и ледовой разведки. На опыте этих полетов был составлен план использования самолетов в Советском секторе Арктики. С этого времени начинается расцвет полярной авиации в нашей стране.

Самолет долго использовывался в Заполярье главным образом для ледовых разведок и разведок лежбищ морского зверя. Старые моряки скептически относились к новой идее, не верили в самолет и его значение для арктических плаваний. Капитаны многих судов считали самолет на борту лишней обузой, не давали с летчиками, третируя их как белоручек и профанов в морском деле. К счастью, это продолжалось недолго. По мере того как полярные летчики овладевали техникой поле-

тов над замерзшим морем, приобретали навыки в ледовой разведке и проводке судов, скептицизм моряков испарялся, и они, сами того не замечая, становились горячими сторонниками авиации. Теперь полярные моряки неохотно идут в плавание, если знают, что им придется обходиться без ледовой разведки с воздуха.

Советские летчики научились хорошо летать на Севере. Они возят грузы и пассажиров, разыскивают рыбаков, отнесенных в открытое море на оторвавшихся льдинах, привозят врачей к тяжело больным и больных к врачам, поднимают в воздух ученых и поднимаются сами с научными приборами, изыскивают и прокладывают трассы новых почтово-пассажирских линий и т. д. Последнее обстоятельство имеет большое значение не только для полярной, но и для всей гражданской авиации нашей страны. Не даром, оценивая значение экспедиционного перелета моего звена на Землю Франца-Иосифа, начальник Управления гражданского воздушного флота комкор Ткачев заявил:

„Северные перелеты, которые Главсевморпуть организует каждый год, имеют громадное исследовательское и техническое значение. Летчики СССР каждый год осваивают новые воздушные пути на Севере. Перелеты, совершаемые в различные времена года, накапливают опыт для организации регулярного воздушного сообщения с отдаленными районами Севера. Опираясь на такие исследовательского характера полеты, мы уже освоили ряд ответственных авиалиний на Севере и Дальнем Востоке“.

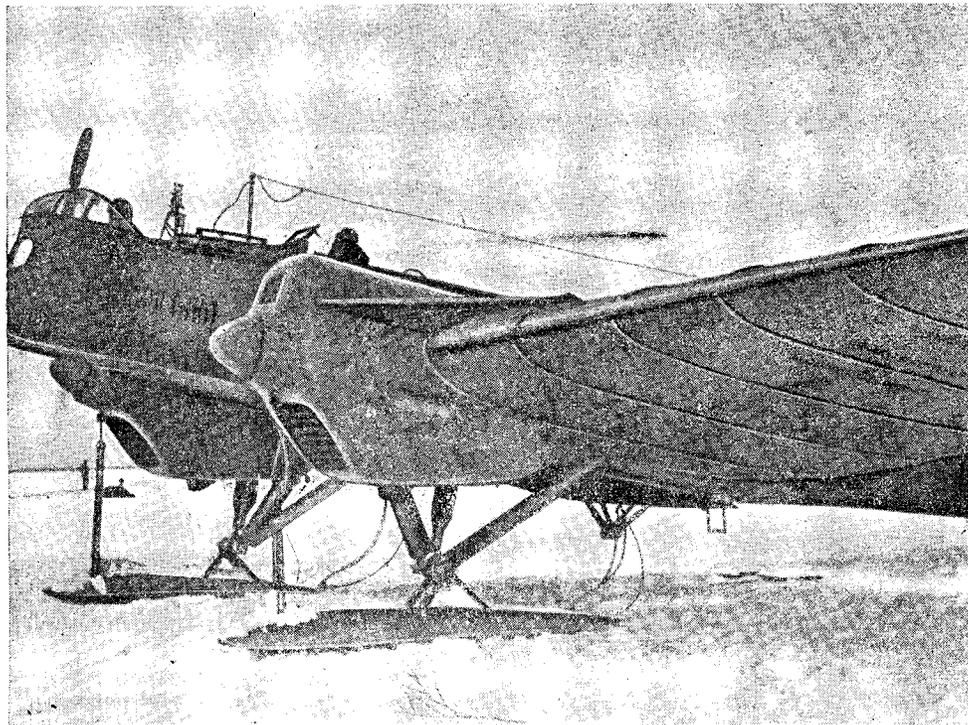
* * *

Полярные воздушные линии работают регулярно. Теперь перед полярной авиацией встала более сложная, но не терпящая отлагательства задача — открытие и освоение трансарктических линий.

Теперь уже мало связать Арктику с центром страны, мало освоить полеты в Арктике. Теперь надо связать кратчайшим путем отдельные пункты Советского Союза, научиться летать через Арктику. Нельзя забывать и о том, что кратчайший путь из Европы в Америку проходит также через Арктику, а важнейшая воздушная линия ближайшего будущего — линия Москва — Сан-Франциско — пролегает почти прямо через Северный полюс. Таким образом сейчас перед полярной авиацией во весь рост стала проблема трансарктических перелетов.

Решением этой проблемы заняты не только полярные летчики. Используя богатейший опыт, накопленный за последние годы полярной авиацией, над этим вопросом сейчас работают виднейшие летчики и авиационные специалисты страны.

Долгое время решение проблемы трансарктических перелетов упиралось в мате-



Самолет П. Г. Головина „АН-166“ перед отлетом со звеном полюсной экспедиции

риальную часть. У нас не было самолетов, способных, несмотря на резкую смену температур и метеорологических условий, покрыть без посадки значительные расстояния, пролететь над всей Арктикой.

Существует несколько понятий, которые вкладываются в слово „Арктика“. Мы возьмем одно из них — то, которое принято у советских полярников, и станем называть Арктикой все земли и моря, лежащие к северу от полярного круга. Диаметр полярного круга проходит через Северный полюс и в абсолютных цифрах составляет немногим более пяти тысяч километров. Таким образом, теоретически нам нужен самолет, способный на большой высоте, над мешающими полету облаками и туманами, пройти без посадки пять тысяч километров. При этом самолет должен быть оборудован такими приборами, которые позволяли бы летчику держать в полете правильный курс, вне зависимости от магнитного полюса, так как обычный периодический компас становится весьма ненадежным в высоких широтах.

Блестящий перелет Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова по „Сталинскому маршруту“, совершенный летом 1936 года, показал, что такой само-

лет у нас есть. „АНТ-25“ в труднейших условиях Арктики прошел не пять тысяч, а около девяти с половиной тысяч километров и мог пройти больше. Этим перелетом было испытано качество материальной части, построенной целиком на советских заводах и из советских материалов, положено начало практического разрешения проблемы трансарктических перелетов.

Товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков — новые люди в борьбе за освоение Арктики. Их дерзкий перелет был, в известной степени, неожидан для полярной авиации. Он является ценнейшим вкладом в сокровищницу опыта полярной авиации. Вместе с тем их перелет является не только мировым рекордом беспосадочного перелета в Арктике, но и труднейшим перелетом из всех, которые знала когда-либо история авиации.

Они летели по пути, указанному любимым вождем всех трудящихся — товарищем Сталиным. Недаром сам товарищ Чкалов называет свой маршрут „Сталинским“ и пишет: „Имя Сталина, его забота о людях, его любовь к людям была двигательной силой в этом перелете. Сталин был почетным штурманом нашего корабля. Его

ния давало нам отдых и энергию для совершения перелета».

Их путь проходил от Москвы, через весь Север нашей страны, вплоть до сурового Баренцова моря, через это море до архипелага Франца-Иосифа, снова через Баренцово море, но уже по другому направлению, через Карское море до Северной Земли, затем над мало исследованной частью нашего материка — над высокими горами Якутии, через Становой хребет, через богатейший, но дикий Колымский край до города Петропавловска на Камчатке. Героический экипаж „АНТ-25“ превысил задание партии и правительства, опустился не в Петропавловске на Камчатке, а на тысячу с лишним километров дальше, в районе Николаевска на Амуре, покрыв таким образом расстояние в девять тысяч триста семьдесят четыре километра.

Одно только это расстояние, не считая трудностей арктического перелета, лишний раз ставит авиацию нашей родины на первое место в мире.

До 22 июля 1936 года, до посадки товарища Чкалова и его экипажа на маленьком острове Удд, кстаи сказать — теперь переименованном в остров Чкалов, мировой рекорд беспосадочного перелета по прямой держали французские летчики Росси и Кодос, пролетевшие в августе 1933 года девять тысяч сто четыре и семь десятых километра из Бенетта (США) в Райяк (Сирия).

Советские пилоты Чкалов, Байдуков и штурман Беляков побили официальный мировой авиационный рекорд, установленный в свое время французскими пилотами. Между этими двумя мировыми рекордами огромная принципиальная разница.

Французские пилоты летели на побитие рекорда на свой страх и риск. Они шли на рекорд ради рекорда, стремясь только к одному — заставить газеты кричать о себе, прославиться, заработать на славе кругленькую сумму и — все. Больше их ничто не интересовало и интересоваться не могли. Видимо поэтому они и выбрали наиболее легкий маршрут, пролегающий в южных широтах, где это время года отличается устойчивой солнечной погодой.

Наши летчики далеки от подобного годового рекордсменства. Не для личной славы и выгоды добивались они разрешения товарища Сталина и советского правительства на свой перелет. Ими двигала одна мысль: отдать свой опыт и знания на помощь своей родине в важнейшем деле освоения Арктики. Отсюда и выбор маршрута. Товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков пошли по тому пути, который сейчас наиболее важен для дальнейшего развития воздушной связи в стране. Они продолжили первую трассу трансарктических перелетов, несмотря на то, что этот маршрут был наиболее труден

и сулил массу опасностей как для самолета, так и для его экипажа.

Трудности, с которыми пришлось встретиться во время своего перелета героическому экипажу „АНТ-25“, необычайно велики. Мне лично они особенно понятны, потому что я — полярный летчик и мне неоднократно приходилось не только испытывать те же трудности, но даже и пролетать в тех местах, где пролетали герои.

Самая ответственная часть „Сталинского маршрута“ проходила далеко за полярным кругом. Арктика и прилегающие к ней области характерны тем, что погода здесь меняется чуть ли не на глазах. Мало того, Арктика уже давно известна как непрерывно действующая „фабрика туманов“. Нетрудно представить, сколько неожиданностей метеорологического характера им пришлось встретить на своем почти десяти тысячекилометровом пути. От самого Баренцова моря, например, им пришлось идти слепым полетом, не видя под собой ни земли, ни воды. Им преградили путь трехъярусные облака. Налетевший циклон покрыл льдом крылья самолета, и летчики дали знаменательную радиограмму: „Мы убедились сегодня в коварстве Арктики, какие трудности она несет. Неуклонно выполняем сталинское задание. Трудности нас не пугают“. Тем не менее — долгие часы вести самолет слепым полетом при встречном ветре, достигающем семидесяти километров в час, под силу немногим.

На последнем участке пути коварная Арктика применила против смелых советских летчиков свое самое сильное средство — обледенение. Это страшный враг самолета. Страшный потому, что мировая авиация еще не знает настоящего средства борьбы с ним. Обледенение почти всегда ведет к вынужденной посадке, а иногда и к гибели самолета...

Сквозь снежные бури и штормы, сквозь непроницаемый полярный туман и обледенение провели свою чудесную машину Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков. Они с честью завершили свой перелет по „Сталинскому маршруту“. Это поистине небывалое событие в истории человечества стало возможным только благодаря тому, что отважные советские летчики имели в своем распоряжении прекрасный советский самолет и в совершенстве владели не только техникой пилотирования, но и техникой радио и штурманского дела.

Советская авиация завоевала новый мировой рекорд. Но он у нас не долго останется рекордом. Полярная авиация получила в свое распоряжение самолет исключительных качеств. На нем полярные летчики смогут разрешить и разрешат в ближайшее время проблему трансарктических перелетов. Великий Северный воздушный путь, по которому первым прошел самолет героев, станет

трассой регулярных линий, по которым будут изо дня в день ходить самолеты рядовых полярных летчиков.

От чужеземных „Юнкерсов“ с чужеземными же пилотами на борту до легендарного „АНТ-25“ с его героическим экипажем — огромная дистанция. И эту дистанцию наша страна пробежала в небывало короткие исторические сроки, создав за какие-нибудь десять—двенадцать лет свою первоклассную авиационную промышленность, собственные конструкции самолетов и моторов, воспитав сталинское племя летчиков, в совершенстве владеющих крылатыми машинами. Такие чудеса возможны только в нашей стране. Так организовать дело под силу только большевистской партии, руководимой любимым вождем всех трудящихся — товарищем Сталиным.

II

Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков своим небывалым в истории перелетом положили начало крупнейшим достижениям, которые показала авиация нашей родины летом 1936 года.¹ Вскоре после Чкалова, закончив свой замечательный перелет, вернулся в Москву Герой Советского Союза Леваневский со своим штурманом-орденоносцем Левченко. За месяц с небольшим они преодолели огромное расстояние в восемнадцать тысяч километров, проложив новый воздушный путь между СССР и США по маршруту: Лос-Анжелос — Сан-Франциско — Сиэттль — Джюно — Фербенкс — Ном на Аляске — Узлен — мыс Отто Шмидта — бухта Амбарчик — Булун — Якутск — Киренск — Красноярск — Омск — Свердловск — Москва.

Большая часть рейса Леваневского проходила в Арктике, при неблагоприятной для полетов погоде.

Трудности преодоления сложных метеорологических условий на рядовой пассажирской машине были чрезвычайно велики. Но вооруженный недюжинным опытом полярных полетов, вооруженный знанием своей материальной части, упорный и осторожный Леваневский и его верный спутник штурман Левченко с честью вышли из борьбы и благополучно закончили свой путь.

Впервые за много лет советские летчики совершили большой эпизодический перелет на иностранной материальной части. Для советского человека, привыкшего к тому, что крупнейшие перелеты нашей авиации совершены на самолетах и моторах отечественного производства, это звучит немного странно.

¹ Статья написана автором до того, как тт. Чкалов, Байдуков и Беляков совершили новый героический перелет по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка.

Ред.

Но история перелета Леваневского несколько необычна. Ранней весной 1936 года он приехал в США, чтобы ознакомиться с современной авиационной техникой Америки. Ездил по заводам, встречался с крупнейшими авиационными специалистами и промышленниками, разговаривал с конструкторами и летчиками, обменивался мнениями с видными государственными чиновниками и министрами. Он убедился, что в деловых кругах США царит необычайный интерес к Советскому Союзу, что наша авиация и наши летчики пользуются большим авторитетом в Америке. Леваневский, как летчик, почувствовал, что открытие прямой трансарктической линии, кратчайшим путем связывающей СССР и США, становится жизненной необходимостью и Америка ждет, когда мы сделаем первый шаг.

В недалеком прошлом как с той, так и с другой стороны было сделано несколько попыток проложить эту воздушную трассу. Еще в 1929 году советские летчики Шестаков и Болотов с штурманом Стерляговым на советском самолете совершили первый в истории полет из Москвы в Нью-Йорк через Дальний Восток и Аляску. Этот перелет был совершен на пределье тогдашних возможностей нашей авиации. Позднее, в 1933 году, по этому же маршруту летел американский летчик Джемс Маттерн. Он разбил свою машину на Чукотке под Анадырем. По поручению правительства Леваневский вылетел на помощь. С присущим ему упорством он не только разыскал разбитый самолет Джемса Маттерна, но и доставил летчика в Ном на Аляске. В прошлом году за попытку пролететь по этому маршруту заплатил своей жизнью известный американский летчик Вилли Пост. Он разбился у берегов Аляски, даже не долетев до северных окраин Советского Союза.

Несмотря на довольно „мрачное“ прошлое воздушного пути из Америки в СССР, Леваневский решил пролететь по нему еще раз, несколько изменив его направление, и провести окончательное исследование трассы. В начале лета 1936 года он попросил разрешить ему такой полет и прислать для него советский самолет. При этом он подчеркнул, что никаких рекордов ставить не собирается и преследует исключительно научно-исследовательские цели. Правительство полет разрешило, но предложило лететь на американском самолете, поручив Леваневскому купить машину по своему усмотрению.

Леваневский заказал фирме „Вельти“ самолет — обычный пассажирский лимузин, целиком построенный из металла, с одним мотором „Райт-Циклон“ в восьмьсот девяносто лошадиных сил. Как известно, самолет строился под непосредственным наблюдением самого Леваневского, который внес в его конструкцию ряд изменений. В част-

ности, обычный для этого типа самолетов двухлопастный деревянный винт был заменен трехлопастным металлическим, отдельные американские приборы для вождения самолета были заменены советскими и т. д.

Впервые в истории самолет должен был за один рейс пересечь американские штаты: Калифорнию, Орегон и Вашингтон, а потом Канаду, Аляску, Чукотку, Якутию и Сибирь. Маршрут Леваневского был опубликован в американской печати, которая, кстати сказать, уделяла исключительное внимание перелету.

Известный полярный исследователь Стефанссон, пешком и на собаках исходивший маршрут, прислал письмо Леваневскому. Указывая на трудности, которые ждут летчиков на этом пути, он предлагал более южный, более легкий, но зато и более длинный вариант маршрута. Леваневский хорошо знает Арктику, много полетал за полярным кругом. Он широко известен как настойчивый, упрямый в полете пилот. Его не пугали трудности, и он отклонил любезное предложение Стефанссона.

В чем состояла сложность перелета Леваневского? Прежде всего в том, что его самолет мог взять на борт слишком мало — с точки зрения современной авиации — горючего, слишком небольшие расстояния мог пролететь без посадки. Да, это был не „АНТ-25“, способный провести в воздухе около ста часов! Затем трудности рождала сама задача рейса. Леваневскому нужно было самым тщательным образом изучить трассу и условия полета на ней. Поэтому он вполне сознательно выбрал именно такой тип самолета, который совершенно не приспособлен для трансарктических перелетов. Он был вынужден рисковать собой и машиной, но все же большую часть своего пути прошел бредущим полетом под туманом и облаками. Леваневский прекрасно владеет слепым полетом, но он почти не пользовался им. „Лететь вслепую я не хотел, — писал он. — Ведь мы не собирались ставить никаких рекордов. Мы должны не только лететь, но изучить наш путь“. И действительно, на всем пути от Лос-Анжелоса до Якутска экипаж вел хронологические наблюдения, изучал условия посадок, температуру воздуха, влажность, количество осадков и т. п.

Со стороны метеорологических условий перелет Леваневского следует признать очень тяжелым. Значительную часть пути ему пришлось пройти бредущим полетом, едва не касаясь поплавками воды или прибрежных скал, приходилось садиться в море на большую волну и подолгу сидеть на месте, ожидая подходящей для взлета погоды.

Для трансарктических перелетов нужны самолеты типа „АНТ-25“, располагающие большим радиусом действия. На самолетах с относительно небольшим радиусом действия — а машина Леваневского относится

к их числу — очень трудно бороться с постоянно меняющейся погодой Заполярья. Ведь летчику особенно важно иметь хорошую погоду в местах взлета и посадок. Лететь при плохой погоде не так уж страшно: мы, советские летчики, неплохо владеем слепым полетом. Но зато взлететь или сесть, не покалечив самолета, при плохой видимости, в шторм или в туман, крайне трудно.

Этот полет стоит многих рекордов. Ведь всего несколько лет назад мы не смели даже мечтать о перелете по маршруту Леваневского, считая трудности его непреодолимыми...

Не успел телеграф разнести весть об этом изумительном рейсе, как советская авиация заставила вновь заговорить о себе весь мир: завершился свой перелет Герой Советского Союза Молоков. Он первый проложил воздушный путь по всему северному побережью нашей страны, провел свою машину от Красноярска до Камчатки, и с Камчатки, через Командорские острова по побережью Чукотки на остров Врангеля, через бухту Тикси, мыс Челюскина, остров Вайгач и Архангельск — до Красной столицы. Весь этот огромный путь, общим протяжением в двадцать пять тысяч километров, проделан на двухмоторной, цельнометаллической летающей лодке, снабженной советскими моторами „М-17“.

22 июня 1936 года товарищ Молоков поднялся над Красноярском и взял курс на северо-восток. В этот день был начат замечательный рейс, по своей протяженности не имеющий равных. И тем не менее, это был не рекордный, а рядовой оперативный полет.

Перелет был организован для выполнения двух задач: авиационной и хозяйственно-политической. Первая заключалась в том, чтобы пройти с востока на запад по всей трассе Великого Северного морского пути, проложить путь для регулярных воздушных рейсов по этому маршруту. Над разрешением ее работал экипаж летающей лодки — пилот Василий Молоков, штурман Алексей Ритслянд, бортмеханик Григорий Побежимов и его помощник Владимир Мишенков. Выполнение второй задачи — проверки работы хозяйственных и партийных организаций Арктики — ложилось на плечи находившихся на борту самолета начальника Политуправления Главсевморпути товарища Бергавинова и его сотрудников.

Инспектируя работу крупнейших полярных станций Главсевморпути, расположенных по маршруту перелета, товарищ Бергавинов провел обмен партийных документов у коммунистов-зимовщиков, ознакомился с рядом арктическихстроек, зимовок, культбаз и факторий. Особенно большая работа была проделана на острове Врангеля.

Всей стране известно гнусное дело бывшего начальника острова Врангеля Се-

менчука и его компании. Несколько месяцев тому назад пролетарский суд до конца разоблачил и жестоко покарал врагов, обманным путем пробравшихся на ответственнейший участок Советской Арктики и пытавшихся там возродить политику царских колонизаторов. Самолет товарища Молокова привез на остров Врангеля первых людей, разъяснивших подлостью сущность „семенчуковщины“. До тех пор, отрезанные сотнями и тысячами километров моря и снежных пустынь Чукотки от всей страны, зимовщики и коренные жители острова о деле Семенчука и о суровом приговоре над ним и его сообщниками знали только по отрывочным сообщениям радио.

Прилет товарищей Молокова и Бергавинова совпал с празднованием десятилетия

присоединения острова Врангеля к территории Советского Союза. Участие людей с „Большой земли“ в этом радостном празднике еще больше подчеркнуло политическое значение славного перелета.

Молокову пришлось совершать свой перелет в чрезвычайно тяжелых условиях. От Красноярска до Охотского побережья ему пришлось пройти на своей летающей лодке над сушей, следуя течению рек; пройти над скалистыми горами Джуг-Джурского хребта. Опытом, выдержкой и смелостью победив эти трудности, Молоков благополучно вышел к морю. Казалось, что здесь-то морская машина будет чувствовать себя в родной стихии, трудности кончились. Не тут-то было!

Здесь лететь оказалось еще труднее. Приходилось брать с бою каждый кило-



Кинооператор
М. А. Трояновский
налаживает съемоч-
ный аппарат на
борту самолета
полюсной
экспедиции

метр, преодолевая обычные для этих мест штормы и туманы. Приходилось частенько лететь вслепую, не видя ни моря под собой, ни неба над собой: они были скрыты густым туманом. Только высокая летная квалификация пилота и безупречная работа штурмана позволили вести машину там, где, казалось, вести ее было невозможно.

На побережье Чукотки и дальше—вплоть до самого Архангельска—товарищ Молоков каждую минуту убеждался в правильности ледового прогноза, данного Арктическим институтом на всю нынешнюю навигацию в полярном бассейне. Ледовая обстановка была исключительно тяжела. Многочисленные суда, следующие Великим Северным морским путем, изнемогали в непосильной борьбе с десятибалльным льдом. То там, то здесь лед оказывался победителем, крепко приковывая к месту судно.

Несмотря на сложность метеорологических условий полета в Арктике в этом году, несмотря на тысячи трудностей—товарищ Молоков благополучно завершил свой огромный перелет и, проведя несколько дней в Москве, возвратился в Красноярск, заключив тридцатитысячекилометровый круг и значительно перевыполнив полученное задание. Все это свидетельствует о том, что наша советская авиация располагает исключительными кадрами и возможностями, свидетельствует о том, как велика ее роль в важнейшем деле освоения Арктики. . .

* * *

Освоение Советского сектора Арктики идет большевистскими темпами. Сейчас можно смело сказать, что девяносто процентов ее территории обследовано более или менее детально, а значительная часть освоена в буквальном смысле этого слова. В Арктике осталось единственное место, где никогда не был человек—ее сердце—Северный полюс. Об освоении этой точки, этого самого загадочного места на земном шаре мечтает не один десяток летчиков. Они страстно хотят долететь до сердца Арктики и опуститься на нем. И я верю, что этот перелет будет осуществлен силами советских летчиков.¹

Наши летчики идут к сердцу Арктики не ради нового мирового рекорда. Рекорд—сам по себе, от него мы не откажемся. Но главное не в нем. Главное—в проведении большой научно-исследовательской работы, главное—в выполнении государственного плана освоения Арктики.

Перелетами товарищей Чкалова, Леваневского, Молокова советская авиация бле-

стяже доказала, что наши летчики и наши самолеты могут летать дальше всех. Но это не все.

Советские летчики доказали, что их самолеты летают не только дальше всех, но и выше всех, могут поднять груз больше всех. Я говорю о замечательных полетах Коккинаки и Юмашева.

Упорный Коккинаки стяжал себе мировую известность и славу национального героя, методически побивая один за другим мировые рекорды высотных полетов.

В июле минувшего года Коккинаки дважды побил мировой рекорд высотного полета с грузом в полтонны, установленный еще в 1932 году французским летчиком Синьорен, поднявшимся на высоту десять тысяч двести восемьдесят пять метров. Коккинаки поднял этот груз на тринадцать тысяч семьдесят восемь метров, превывсив мировой рекорд почти на три тысячи метров. Через несколько дней он завоевал для нашей родины второй мировой рекорд высотного полета с грузом в одну тонну. И наконец 7 сентября Коккинаки опять почти на три тысячи метров превзошел результат рекордного полета итальянских пилотов Маури и Оливари, подняв груз в две тонны на высоту одиннадцать тысяч двести восемьдесят пять метров.

Все полеты этого изумительного летчика были совершены на советском двухмоторном самолете „ЦКБ-26“, конструкции инженера Ильюшина. И они явились первыми советскими мировыми рекордами, официально зарегистрированными Международной авиационной федерацией.

На этом не закончился перечень славных достижений советской авиации. Его продолжил летчик-испытатель майор Юмашев. Он доказал своими полетами, какие огромные неиспользованные ресурсы таятся в советских самолетах сравнительно старых конструкций. Вместе со своим борттехником Калашниковым на рядовой машине „АНТ-6“ товарищ Юмашев буквально за несколько дней завоевал три новых мировых рекорда высотных полетов. 11 сентября 1936 года он поднялся на своем самолете с коммерческой нагрузкой в пять тонн на высоту восемь тысяч сто два метра (мировой рекорд до тех пор принадлежал французскому летчику Люссиену Купэ, поднявшему в 1934 году этот груз на высоту шесть тысяч шестьсот сорок девять метров). Через пять дней на том же самолете он поднял груз в десять тонн на высоту шесть тысяч шестьсот пять метров (мировой рекорд до тех пор принадлежал итальянскому пилоту Антонини, поднявшему в 1930 году этот груз на высоту три тысячи триста двадцать один метр). Еще через четыре дня Юмашев побил последний рекорд—поднял на высоту почти трех километров огромный груз—двенадцать тонн.

¹ Как известно, Северный полюс уже завоеван. Мечта стала реальностью. Флагманский самолет Водопьянова „Н-170“ первым из звена воздушной экспедиции О. Ю. Шмидта сел на Северном полюсе 21 мая 1937 года. *Ред.*



Самолеты в Игарке

Этот рекорд поистине самый изумительный во всей истории авиации. В Спортивном своде Международной авиационной ассоциации он именуется так: „Наибольший груз, поднятый на две тысячи метров“. До недавнего времени этот рекорд также принадлежал итальянскому пилоту Антонини. Еще в 1930 году он поднял на высоту две тысячи метров груз в десять тонн, пользуясь самолетом „Капрони Са-90“ с шестью моторами по тысяче сил каждый. Товарищ Юмашев поднял двенадцать тонн на высоту две тысячи семьсот метров на самолете „АНТ-6“, снабженном всего четырьмя моторами по восемьсот сил каждый.

Полетами Юмашева пока что заканчивается список необычайных достижений советской авиации за лето 1936 года.

Достижения, показанные в этом году, — не предел наших возможностей, а лишь начало выявления их.

Кривая достижений нашей авиации круто поднимается и будет подниматься вверх.

Рекорды, установленные советскими летчиками, знаменуют собой не только необычайный рост нашей авиационной техники, не только необычайный рост авиационных кадров, рост сталинского племени летчиков, в совершенстве владеющих этой сложной техникой, но и рост авиационной культуры в нашей стране. Рекорды совершены на советской материальной части. Это значит, что мы умеем строить свои самолеты и моторы не хуже, а лучше заграничных: они летают выше и дальше, чем заграничные самолеты. Это значит, что мы построили лучшую в мире авиационную промышленность, что она опирается на прекрасную металлургическую промышленность, дающую высоко-

качественный металл для постройки самолетов и моторов; что она опирается на прекрасную индустрию точной механики, дающую сложные и безотказно действующие приборы для вождения самолетов, в том числе и приборы для слепого полета; что она опирается на передовых ученых, конструкторов, инженеров и рабочих, сумевших рассчитать, сконструировать и построить такие чудесные самолеты. А все это вместе означает, что мы, если не стали, то становимся страной передовой технической культуры, способной конструировать и строить на своих заводах и из своих материалов самые передовые, технически совершенные машины. Это не самовары царской России!

Старая Россия сотни лет плелась в хвосте всех стран мира. Трудно было найти настоящего патриота в нищей полудикой стране. Русский „квасной“ патриотизм долгое время служил всеобщим посмешищем. Теперь не то! Теперь мы прочно завоевываем первенство в мире. Теперь мы — граждане и хозяева великой страны — имеем право гордиться и гордиться ее необыкновенными успехами. Мы с радостью сознаем себя настоящими патриотами своего социалистического отечества. Это чувство овладело каждым. Оно становится всесильным.

Народ стал хозяином своей жизни, своего счастья, своей страны, стал ее подлинным патриотом. И мы, летчики, вместе со всем своим народом — самые горячие патриоты своей родины.

Мы ставим рекорды на своих гражданских самолетах. Но если понадобятся, мы пересядем на боевые машины. Искусство советских пилотов велико, и мы отдадим его полностью на защиту границ своей родины.

А. Е. СМИРНОВ

Помполит Обской авиагруппы

РАБОТАТЬ БЕЗАВАРИЙНО

(На Обской авиалинии)

Стахановцы советской авиации и одной из передовых ее частей — полярной авиации — должны прежде всего обеспечить безаварийную работу. Обская авиагруппа за последнее время насчитывала 20 ударников и 8 стахановцев. Но это только одиночки, которые подлинным социалистическим отношением к труду показали отличные результаты работы.

Стахановские методы работы не стали всеобщими. Обская авиагруппа в целом работает плохо.

За зимнюю навигацию 1937 года итог позорный: 9 вынужденных посадок, 12 мелких поломок, 4 самолетных аварии, 1 моторная авария и 1 катастрофа. Не обеспечено даже нормальное безопасное движение наших самолетов. Причины столь позорных итогов в основном кроются в забвении стахановского движения, в притуплении революционной бдительности, в недооценке партийно-политической работы. Вокруг летных происшествий работы с летным составом не велось. Сказалось настроение беспечности и самодовольства после безаварийной одиннадцатимесячной работы в 1936 году.

Руководство авиагруппы не сумело побольшевистски руководить работой и преодолевать препятствия, тормозящие стахановское движение. Эти препятствия заключаются прежде всего в несоответствии системы заработной платы уровню стахановского движения (работаем по тарифному

соглашению 1934 года), а Управление полярной авиации в этом вопросе проявляет худший вид консерватизма. На все наши запросы оно отвечает только обещаниями прислать новое тарифное соглашение по заработной плате.

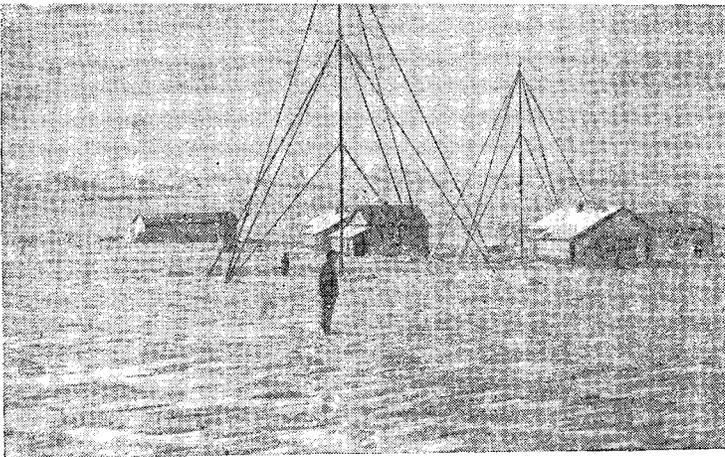
Другим тормозом стахановского движения является несоответствие земного оборудования нормальной и безопасной работе наших самолетов.

Имеет место недооценка стахановского движения со стороны руководящих работников. Она выражается в слабом руководстве работой стахановцев и ударников, в необеспечении их участка необходимыми материалами. Не передавался опыт стахановцев и ударников другим работникам и т. д. Важнейший участок работы был предоставлен самотеку.

Все недостатки, отмеченные февральским Пленумом ЦК ВКП(б) в области партийно-политической работы, целиком и полностью относятся и к нашей партийной организации. Особенно это подтвердили отчетно-перевыборное партийное собрание и совещание актива партийных и беспартийных большевиков.

Для ликвидации аварийности и налаживания стахановского движения мы считаем необходимым провести ряд мероприятий.

Надо пересмотреть все наши кадры, которые в значительной степени засорены чуждыми и случайными людьми. Пересмотреть их на основе указаний товарища



Жилые дома
на Чукотке

Сталина, то есть с точки зрения политической, заслуживают ли они политического доверия, и с деловой — соответствуют ли они занимаемым должностям.

Необходимо по-серьезному взяться за учебу наших кадров.

Отделу кадров Управления полярной авиации необходимо тщательно проверять специалистов перед посылкой их в группы. Ведь большая часть засоренности штатного состава происходит от отсутствия этой предварительной проверки.

Нужно создать по всей полярной авиации единую систему заработной платы, которая соответствовала бы требованиям стахановского движения и стимулировала бы стахановскую и безаварийную работу. В полярной авиации нужно осуществить социалистический принцип — оплачивать по качеству труда.

Проведение одних лишь этих мероприятий значительно оздоровит работу, создаст условия для безаварийной работы наших самолетов.

Н. Н. КОМОВ

МЕТЕОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

Условия полетов в Арктике во много раз тяжелее и сложнее, чем в других, более южных широтах. Если для современной аэронавигационной техники в умеренном поясе условия погоды для полетов уже не являются непреодолимыми, то на Севере и в Арктике они еще очень и очень часто представляют самые опасные препятствия. Туманы, метели, морозы, осадки и сильные ветры на просторах тундры и тайги приводят нередко к тяжелым вынужденным посадкам и катастрофам. Совсем уже не приходится говорить о значительной зависимости самолетовождения от условий погоды над водными или ледовыми пространствами северных морей.

Все эти обстоятельства придают заботе об укреплении и развитии службы погоды в системе Главсевморпути особую значительность.

Более пятидесяти метеостанций открыто за последние три-четыре года и при том на таких местах, которые раньше были на карте земного шара белыми пятнами.

Можно без преувеличения сказать, что временная передача метеосети на Севере Главсевморпути себя оправдала. Только на базе самой жизненной артерии Севера — Северного морского пути — и около нее можно было создать и укрепить действующую теперь сеть полярных метеостанций. Полярный летчик теперь не летит вслепую. На отдельных участках трасс он имеет сведения о погоде по всем основным узловым пунктам, а также предсказания погоды на ближайшие дни и часы. Это уже достигнуто и достигнуто там, где несколько лет тому назад можно было ездить лишь на собаках или оленях и то с большим трудом.

Понятно, на достигнутом останавливаться нельзя. Метеобслуживание должно быть значительно расширено по своему объему и качеству. Недостатков у нас в этой области еще очень много, и вызываются они далеко не всегда объективными причинами или, как часто любят говорить, «особыми трудностями Севера».

Чем, как не инертностью, методическим консерватизмом, отрывом теории от запросов практики, можно объяснить тот факт, что мы до сих пор не изучили с точки зрения интересов авиации полярные и арктические туманы. Процессы туманообразования и обледенения в условиях Арктики нами еще недостаточно проанализированы. Научной классификации туманов и хороших методов их предсказания мы еще не имеем. Шкалы методов высот облачных форм для условий Арктики мы тоже еще не составили. Метеонаблюдатели пользуются совершенно нереальной для Севера шкалой высот облаков, составленной для местностей значительно более южных широт. Поэтому метеостанции дают авиации часто нереальную (преувеличенную) высоту облаков, что может вести к авариям. Техника и методика определения видимости совершенно не разработаны. Дают то лучшую, то наихудшую видимость, то определяют степень прозрачности воздуха, то просто дальность видения. Летчики поэтому получают несравнимые и часто ложные данные по видимости.

Фактический материал для разрешения этих практически важных вопросов накоплен нашими полярными метеостанциями уже в достаточном количестве, а Геофизический сектор Арктического института — методический центр нашей гидрометеослужбы — до сих пор еще не разработал этих весьма важных вопросов и не дал по ним необходимых методических указаний.

Не лучше обстоит дело и с методикой обработки метеонаблюдений. Существующая и общепринятая в настоящее время система обработки (методом выведения годовых и месячных осередненных данных) авиацию в должной степени не удовлетворяет. Ей нужны реальные, а не осередненные данные. Арктическому институту нужно было учесть и проверить с точки зрения запросов авиации все существующие на сегодняшний день методы обработки метеоданных и предложить в разработанном виде наилучшие из них.

Оперативных климатологических описаний условий полетов на наших полярных авиатрассах тоже пока еще нет. Необходимо в кратчайший срок и наиболее подходящими для авиации методами такие описания дать. Эту работу тоже необходимо проработать Арктическому институту. Геофизическому сектору института необходимо лицом повернуться к Полярной авиации и удовлетворить ее запросы.

Особое внимание нужно обратить на барометрическую нивелировку наших метеостанций. В Сибири большинство метеостанций не знает своей высоты над уровнем моря, а это приводит к тому, что использование барометрических данных на синоптических картах не может быть полноценным. Это, понятно, снижает качество прогнозов погоды. Барометрическую нивелировку нужно провести в первую очередь и как можно скорее.

Плохо обстоит также с использованием данных аэрологии при анализе синоптических карт. Наши синоптики не в достаточной степени научились еще использовать аэрологические вертикальные разрезы атмосферы, что понижает качество прогнозов.

Слепое и часто не совсем умелое подражание методам фронтологической школы Бергерона ведет к ухудшению эффективности в предсказаниях погоды. Нашим синоптикам необходимо внимательно учесть последние достижения приемов предсказаний погоды в мировой научной мысли и все лучшее применить на пользу нашей авиации, учитывая и особые условия Арктики.

Должное внимание необходимо уделить регулярным подъемам метеорографов на

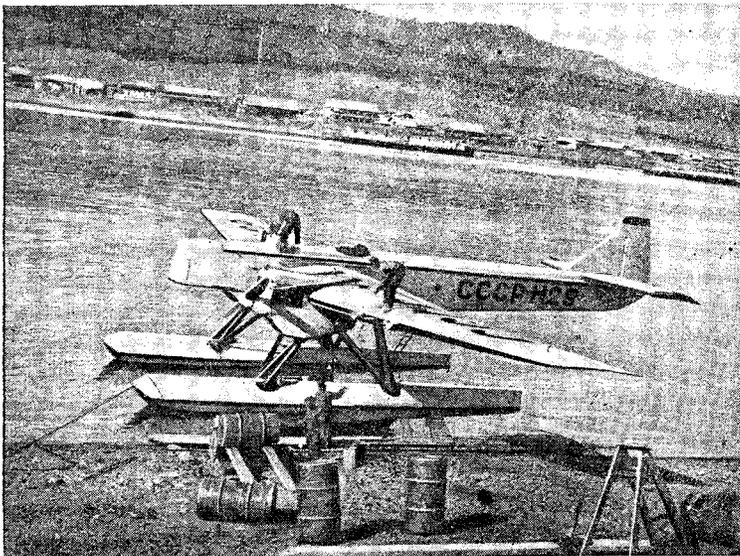
самолетах в определенных стационарных пунктах (аэропорты, авиабазы). Данные таких подъемов значительно улучшат качество прогнозов погоды. А это у нас пока еще почти совсем не делается.

Расширить аэрологию на метеостанциях постоянно и умело применять ее данные, при анализе синоптических карт — вот этого настойчиво требуют интересы авиации на сегодняшний день.

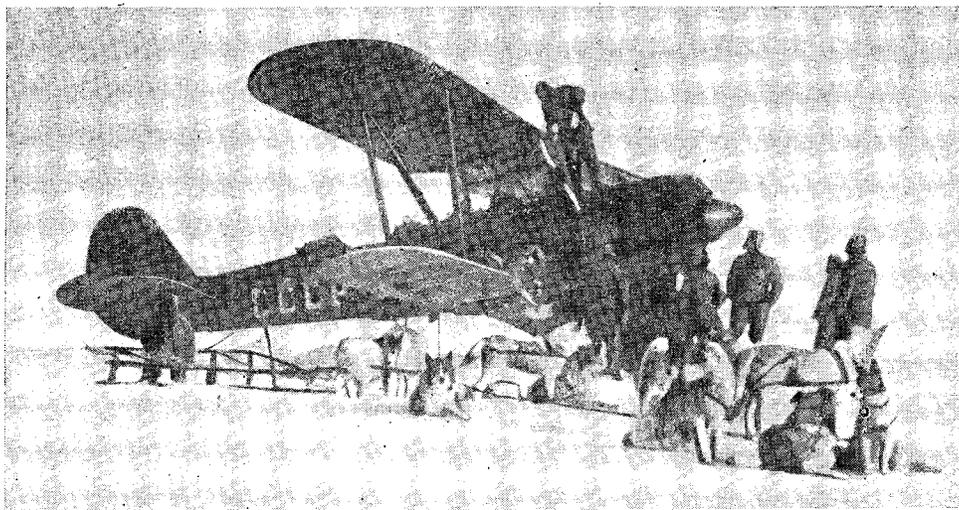
* * *

По сети метеостанций необходимо подчеркнуть два основных момента. Первое — это недостаточная густота станций, особенно в Азиатской части СССР. Там одна метеостанция приходится в среднем на 70—80 тысяч квадратных километров, что очень отрицательно влияет на качество прогнозов погоды (на Украине одна метеостанция приходится, примерно, на 3000 квадратных километров). При такой редкости станций, какую мы имеем в Сибири, правильность предсказания погоды ставится под большую угрозу. Увеличение сети метеостанций в Сибири и на побережье Ледовитого океана, особенно от Оби до мыса Шмидта — задача первостепенной важности на ближайшую пятилетку. Все аэропорты необходимо окружить кольцом метеостанций в радиусе 100—150 километров, а по трассам их расположить с промежутками в 50—80 километров. В настоящее же время расстояние между метеостанциями по авиатрассам в среднем от 300 до 500 километров.

Месторасположение многих старых станций, а также и метод их работы ни в коей мере не удовлетворяют запросы авиации



Заправка самолета горючим (река Лена).
Фото Н. И. Черевичного



Заправка самолета горючим (остров Диксона)

Многие станции расположены в большой отдаленности от самой трассы и совсем не освещают погоды на аэродромах.

Неблагополучно обстоит дело и с кадрами метеороботников. Существовавшая заниженная зарплата не позволяет привлекать на работу квалифицированных людей и вызывает текучесть. Подготовка метеокadres для авиации неудовлетворительна, так как строится по программам климатологической сельскохозяйственной метеорологии и при том еще в научном отношении устаревшей. Необходимо перейти к подготовке настоящих работников авиационных аэрометеорологических станций, владеющих достаточным минимумом знаний как в области динамической метеорологии, аэрологии, так и в основах аэронавигационных дисциплин.

Нельзя обойти молчанием и некоторую недооценку значения метеорологии и синоптики со стороны самих работников авиации.

Не весь летный состав в нужной мере знаком с основами метеорологии. Данными метеоинформацией пилоты и штурманы не всегда умеют хорошо пользоваться. Шифровальный код передачи метеосведений не всеми из них твердо усвоен, что приводит к необходимости давать метеоинформацию открытым текстом и тем самым загружать рации преувеличенным количеством слов.

Руководящие работники авиалиний часто, недоучитывая важность метеообслуживания, держат вверенную им метеосеть и службу погоды „в черном теле“, на положении бедного родственника. Нужно перестать иронически расценивать метеорологию,

как забавное „ветродуйство“. Такое отношение к метеорологии является лишь запоздалым отзвуком уже изжитого „авиалихачества“, когда некоторые говорили: „плевать мне на погоду, я летаю при всех условиях“. Но мы теперь уже знаем, к чему такие рассуждения на практике приводят. Частично в культивировании таких взглядов, правда, виновата и сама метеослужба, когда она плохо обслуживает авиацию и тем самым теряет свой авторитет. Чем больше разумных требований к метеорологии и службе погоды будут предъявлять сами работники авиации, чем больше они будут интересоваться метеообслуживанием, тем скорее метеорология станет на путь действительной и своевременной помощи самолетовождению.

Мы твердо уверены, что все эти недостатки общими усилиями работников как Полярной авиации, так и метеослужбы будут изжиты. Уже недалеко то время, когда службы погоды будут не только давать информации о погоде по трассе, но и своевременно указывать, на какой высоте и каким курсом лучше всего пройти самолету до намеченной цели. Стахановские методы работы в первую очередь обещают нам достижения этих задач и ликвидацию недостатков. Будем твердо помнить слова т. Ворошилова: „Только при заботливом отношении к работе метеорологов и повседневному учете метеорологических факторов, как важнейшего элемента обстановки полетной работы, можно избежать аварий, поломок по причине метеорологических условий как на земле, так и в полете“.

В. Н. АНДРЕЕВ

САМОЛЕТ В ОЛЕНЕВОДСТВЕ

I

Первые попытки использовать авиацию в оленеводстве были сделаны в Северной Америке для характеристики некоторых территорий Аляски. Наблюдения, произведенные во время облетов, не сопровождались научно-обоснованными методами учета пастбищ и кормов, ограничивались лишь общим обзором.

Непосредственно в оленеводстве самолет используется в Северной Аляске. При помощи самолета там производятся розыски оленей и соби́рание их в табуны. Пилот, применяя бреющий полет, заставляет ушедшие группы оленей возвращаться к центру стада. Известны случаи заброски самолетами сена для подкормки голодающих оленей и лосей в национальных парках Соединенных Штатов, когда наземные виды транспорта из-за сильных снегопадов не могли быть применены.

Большим препятствием использованию авиации в зарубежном оленеводстве является частновладельческий характер последнего. Отдельным фермерским хозяйствам не под силу освоить такую совершенную и дорогую технику, несмотря на ее очевидную пользу. Совершенно иначе ставится вопрос в условиях советского оленеводства. Здесь возможности в применении самолета очень велики.

„Являясь образцом передовой техники, самолет, став средством скоростных сообщений, способом связи и производственной машиной в земледелии, лесном хозяйстве, промышленности, способствует ускорению темпов хозяйственного и культурного развития Союза“, писал В. В. Куйбышев в приветствии Гражданскому воздушному флоту СССР в день его десятилетнего юбилея.

Становясь фактором хозяйственного и культурного развития Крайнего Севера, самолет должен сделаться и производственной машиной в области оленеводства.

Особенно большое значение в настоящее время имеет самолет в процессе исследований и учета пастбищных угодий оленеводства.

Несмотря на то, что простейшее землеустройство Крайнего Севера подходит к концу, наши представления о кормовых ресурсах должны быть значительно уточнены и исправлены. Особенно это относится к районам, где организуются машинно-промышленные станции Главсевморпути и интенсивно происходит коллективизация оленеводческих хозяйств.

Неполноценность проводившихся до настоящего времени пастбищных обследований в основном происходила из-за поверх-

ностного рекогносцировочного характера работы. Небольшие отряды специалистов с ограниченными транспортными возможностями должны были в короткие сроки обследовать миллионы гектаров пастбищных площадей. В результате фактически обследовалось не более 5% площади, а остальные 95% заполнялись по распросам местного населения, по догадкам и другими не совсем надежными способами.

Более точные пастбищные обследования могут быть проведены тремя способами: во-первых, путем сплошной геоботанической контурной съемки пастбищной территории, на основании которой может быть дана карта в масштабе 1:200 000; во-вторых, путем сплошной аэрофотосъемки, на основе которой может быть составлена карта в масштабе от 1:5000 до 1:35 000; в-третьих — путем аэровизуального (воздушно-глазомерного) обследования.

Несомненно, будущее принадлежит аэрофотосъемке. В настоящем же следует отдать предпочтение аэровизуальному методу, с помощью которого при минимальных наземных геодезических работах возможно в кратчайший срок получить необходимые данные по кормовым ресурсам оленеводства.

Показателен опыт экспедиции Арктического института, которая под начальством автора летом 1936 года в Ямальском округе произвела воздушно-глазомерное обследование пастбищных территорий. Было установлено, что все типы пастбищных угодий имеют достаточно хорошо распознаваемые признаки различия, руководствуясь которыми возможно производить с воздуха таксацию пастбищных площадей. Структура поверхности растительного покрова, ее окраска и еще ряд дополнительных признаков позволяют опытному геоботанику безошибочно определять типы пастбищ и отмечать состояние, в котором они находятся.

Перед взором исследователя, находящегося на самолете, раскрывается исключительно яркая и красочная картина растительного покрова. С небольших высот (400—600 метров) могут быть различены даже небольшие по площади растительные ассоциации. Лишайниковые тундры, представляющие основные пастбища тундрового оленеводства в зимнее время, выступают своими светлыми белесыми тонами. Отдельные виды лишайников придают определенный оттенок основному фону: клядонии (альпийская и лесная) снежно-белый; оленья клядония — сероватый; стереокаулон — пепельно-серый; алектории — сизо-зеленый; бриологон — коричнево-черный и т. д.

Даже степень потравленности лишайникового пастбища при известной натренированности глаза может быть оценена по трехбалльной системе.

Моловые тундры имеют зеленовато-буроватые тона и мелкоячеистую структуру поверхности: наличие разнотравных кормов на них выделяется зелеными оттенками, наличие ерника (полярной березки)—темно-зеленым оттенком.

В области лесотундры, где появляются древесные породы, признаки различия пастбищных угодий становятся еще более резкими.

Во время полетов экспедиция имела возможность зафиксировать различия свыше 70 растительных группировок. Зарисовка топографической и пастбищной ситуации с борта самолета производилась нами при помощи технических приемов, разработанных Трестом лесной авиации. Воздушные маршруты прокладывались обычными аэронавигационными методами. Инструментальное вождение самолета осуществлялось находившимся на борту летчиком-наблюдателем, который отчасти принимал участие в глазомерной зарисовке. Топографическим и геоботаническим закартыванием по маршруту был занят специалист-геоботаник, который своей зарисовкой охватывал полосу шириной в 5—6 километров (по 2,5—3 километра в стороны от маршрута) при высоте полета в 500 метров. За час полета таким образом охватывалась площадь в 900—1000 квадратных километров.

В результате полученные по аэромаршрутам материалы, аналогичные материалам маршрутно-глазомерных съемок, могут быть использованы для составления крупномасштабной карты.

В виде первого опыта экспедицией было произведено воздушно-глазомерное об-

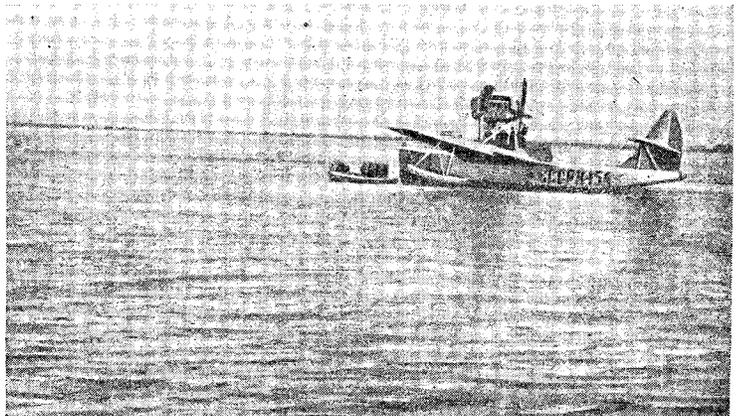
следование южной части территории Ныдинского оленеводческого совхоза. За один рекогносцировочный и три съемочных полета получено полное представление о пастбищных угодиях территории в 700 тысяч гектаров. На основе собранных материалов составлена карта пастбищ в масштабе 1:200 000, подготавливаемая в данное время к печати в масштабе 1:500 000. Составление карты стало возможным в силу того, что на территории совхоза были проведены геодезические работы, сопровождавшие в 1933/34 году внутрихозяйственное устройство его территории.

В результате землеустроительных работ была составлена пастбищная карта (масштаб 1:200 000). Составленная на основе редкой сети наземных маршрутов, она страдает схематизмом и неточностями.

Сравним данные по пастбищным обследованиям указанной территории, проведенным различными методами.

	Аэровизуальный метод	Наземный метод (землеустройство)
Длина маршрутов	1800 км	1000 км
Продолжительность обследования	10,5 ч. (за 5 дней)	10 мес. (за 2 года)
% обследованности территории	130%	6%

Сравнение явно не в пользу наземного обследования.



Самолет перед вылетом на съемку в Обской губе

Сравним также качество пастбищных карт масштаба 1:200 000.

	Карта, составленная по данным аэровизуального обследования	Карта, составленная по данным наземных землеустроительных работ
Количество пастбищных типов	34	11
Количество контуров	316	112
Средний размер контуров	2995 га	6897 га

Карта, составленная по материалам аэровизуального обследования, оказывается более детальной и более полной.

Таким образом основные моменты, определяющие применимость аэровизуального метода к обследованию пастбищных территорий оленеводства (различимость типов пастбищных угодий, возможность их качественной оценки и картографирования с самолета), работами экспедиции разрешены в положительном смысле.

По скорости и полноте охвата территории аэровизуальное обследование во много раз превосходит наземное. Отметим еще, что обзор сверху дает более объективное представление о составе и конфигурации площадей, нежели наземные наблюдения. В равнинных местностях у наземного наблюдателя картина растительного покрова, даже на близких расстояниях, искажается перспективой; в условиях расчлененного рельефа условия для обзора на земле становятся еще хуже. Лишенный недостатков аэровизуальный метод заслуживает таким образом внимания с точки зрения не только темпов, но и качественных показателей.

Однако не следует и переоценивать значение нового метода: полученные при его помощи карты могут быть, очевидно, по точности не крупнее масштаба 1:500 000 или 1:400 000, карты же масштаба 1:200 000 и 1:100 000 следует расценивать лишь как схемы. Материалы аэровизуального обследования могут иметь значение лишь в случае проверки их в известной части наземными маршрутами и корректирования таксационной работы спусками в некоторых пунктах на землю; в силу пестроты тундровых покровов неизбежны схематизация и обобщение пестрых мелких участков в более крупные выделы. Расшифровка последних производится глазомерно, что понижает точность обследования. Выходом из этого положения являются аэрофотосъемка небольших пестрых участков и установление по снимкам процентного соотношения типов пастбищ.

Следует заметить, что экспедицией был произведен с небольших высот (500—600 метров) ряд фотоснимков аппаратом „ФЭД“, на которых исключительно хорошо выступают отличия мельчайших растительных группировок. Их дешифрирование для опытного геоботаника не представляет затруднений. Аэрофотосъемка в тундре и лесотундре может наиболее точно отобразить пастбищную ситуацию.

Итак, обследование с участием самолета должно строиться комплексно. Наибольший удельный вес должен получить аэровизуальный метод, которым обследуется вся территория. Наиболее пестрые участки (но не более 3—5% от всей площади) аэрофотографируются. Наземные работы сводятся к геодезическому обоснованию съемки путем определения нескольких астрономических пунктов и полуинструментальной съемки ряда ориентиров, а также к проверке пастбищной ситуации по одному или нескольким линейным маршрутам, по которым должно быть одновременно произведено тщательное пастбищно-геоботаническое изучение всех типов угодий.

Стоимость подобного комплексного обследования в конечном итоге должна быть меньше, нежели стоимость работ, проводимых в настоящее время.¹

Успешное развитие в СССР за последние годы авиационных лесообследовательских работ, в основу которых положена комбинация аналогичных методов, говорит о правильности намеченного пути.

II

Второй вид применения самолета в оленеводстве—учет животных с воздуха—не представляет чего-либо принципиально нового. Успешные подсчеты лесей с самолета—глазомерные и путем фотографирования—производились в Америке. У нас в Союзе путем фотографирования подсчитывался морской зверь и котики на лежбищах. Были также опыты глазомерного подсчета диких оленей.

Нашей экспедицией в 1936 году установлено, что самолет, летящий на высоте 600 метров, не пугает оленей. На глубоких виражах возможно произвести глазомерный пересчет небольшого стада (до 150—250 голов) на открытой местности за 3—5 минут.

Большое значение может иметь аэрофотографирование стада. Аппаратом ФЭД с высоты 600 м при небольшом отклонении (до 30°) оси аппарата от вертикали захватывается площадь не менее 8 гектаров. На ней свободно может разместиться стадо

¹ По предварительным данным, аэровизуальное обследование с наземным обоснованием без аэрофотосъемки обойдется в 3—5 копеек за гектар.

в 2—3 тысячи голов. Наилучшим фоном является снег, в летнее время—ягельная тундра или низинное осоковое болото. При увеличении снимков олень получается в виде удлиненной точки. Конечно, указанными способами аэроинвентаризации можно учесть лишь общее количество голов без выделения половозрастных групп. Однако этот прием может иметь значение особенно для учета поголовья в единоличном секторе, сведения о котором до сих пор страдают неточностями. Аэрофото-снимки стад являются объективными документами учета, устраняющими невольные просчеты.

Учет оленей с воздуха может производиться довольно часто. Он не требует тех больших трудовых затрат, с которыми связана инвентаризация в корралях, и не сопровождается беспокойством стад. Он может найти применение в промежуточные сроки между основными просчетами в корралях, а также как метод контроля или единовременных переписей.

Третий вид применения самолета в оленеводстве—разведка предполагаемых маршрутов кочевий. В культурно поставленном социалистическом хозяйстве производственный план предусматривает определенный маршрут кочевания каждого стада. План кочевания исходит из общего плана использования пастбищ хозяйства. Однако, в силу трудности предусмотреть ход погоды и местных особенностей на новых территориях совхозов, план пастбы нарушается. При ограниченных транспортных средствах почти невозможно заблаговременно произвести рекогносцировку намеченных маршрутов. Между тем крайне желательно, например, просмотреть выделенные места зимовок поздней осенью перед снегопадом; выяснить, не произошли ли гари за летнее время, не имели ли места хищнические отравы ягельников и т. д. Важно заранее произвести рекогносцировку отдельных пастбищ, выяснить состояние на них снегового покрова, определить состояние ледового покрова на реках, через которые предстоит переход на места летовок; выяснить состояние развития зеленых кормов на летних пастбищах и дать указания о темпах подвозки стад с мест отела к северу.

Все это легко осуществимо при помощи самолета, который во многих случаях окажется единственно возможным средством. Нет сомнения, что пастух—начальник стада—осмотрев пастбища с самолета по своему маршруту, сумеет лучше и полнее организовать их использование, а специалист совхоза или колхоза (технический директор, зоотехник и т. п.) после подобного просмотра сумеет лучше руководить организацией пастбы.

Четвертый возможный вид применения самолета в оленеводстве—проверка выполнения плана использования пастбищ

и расположения стад отдельных хозяйств. Во время полетов над Ямальскими тундрами мы замечали чумы на расстоянии до 4 километров в сторону от маршрута, выпасающееся стадо в 2—3 километрах; следы оленьих троп как на снегу, так и на болотах прекрасно заметны с высоты 400—600 метров.

Нужно отметить, что проекты землеустройства оленеводческих территорий осуществляются на практике не полностью. Группы кочевых хозяйств не придерживаются выделенных им пастбищных территорий, нередко нарушаются границы пастбищ, отведенных совхозам и колхозам. При отсутствии быстрых транспортных средств представители районных и окружных органов лишены физической возможности проверить и точно установить пути кочевий и расположение оленеводческого населения, а землеустройство оказывается проведенным чисто формально. Воздушное патрулирование может за короткий срок выяснить расположение стад и установить случаи нарушения.

Остановимся еще на вопросе применения самолета для борьбы с хищниками оленеводства. Активные методы борьбы с волками, наносящими огромный ущерб оленеводству, до сих пор применяются крайне слабо. Уничтожению волков в известной мере также препятствует ограниченность транспорта.

Использовать самолет в этом деле надо, во-первых, для учета волков, во-вторых, для быстрой переброски в места появления волков охотничьих бригад. Разбрасывание в известных местах отравы (отравленного стрихнином мяса, стеариново-восковых гильз и пр.) в условиях Севера едва ли осуществимо, это может повлечь отравление ценного пушного зверя, в первую очередь песца, а также собак.

Наконец, шестой вид применения самолета в оленеводстве—использование для живой связи с кочующими стадами и хозяйствами. Самолет в большинстве случаев явится наиболее удобным, быстрым, а часто и единственно возможным средством связаться со стадами, уходящими в отдаленные маршруты, особенно в летнее время. Самолет, вылетевший из центра округа или района, или из совхоза, снижаясь в расположении базы, может доставлять почту, газеты, директивные материалы, завозить людей и необходимые грузы. В августе 1936 года на самолете экспедиции из Ныдинского оленеводческого совхоза в промежуточную базу совхоза на расстоянии 200 километров была заброшена в два рейса бригада Сельхозотдела Главсевморпути. Одновременно перевезены почта и свежий хлеб, в котором пастухи испытывали сильный недостаток. Этот местный рейс, также как и все маршруты экспедиции, совершенные в местностях, где впервые

появлялся самолет, прошел благополучно. Появление самолета в тундре наряду с выполнением непосредственных заданий улучшает моральное состояние кочующих в тундре людей, связывая их живыми нитями с „Большой Землей“.

Все летные работы, связанные с обслуживанием оленеводческого хозяйства Крайнего Севера, должны проводиться в районах тундры и лесотундры — районах, с аэронавигационной стороны мало изученных. Воздушные трассы Севера пролегают вдоль рек (Обь, Енисей, Лена) и морских побережий, в силу чего в летнее время используются почти исключительно гидросамолеты. В распоряжении экспедиции Арктического института находились самолеты типа „ЛП-5“ и „МП-1“. Оба типа отличаются рядом неудобств, в частности непригодностью к посадке на сушу, большой воздушной скоростью, излишней мощностью моторов и др. Наилучшим типом самолета для выполнения рассматриваемых работ являлась бы амфибия типа „Ш-2“, с несколько более мощным мотором и более прочной конструкцией.

Значительные трудности, в частности на Обском Севере, представляет обслуживание самолетов радиостанциями. В силу того, что в районе Обской губы кроме станций Главсевморпути часть станций находится в ведении Наркомсвязи и Рыбтреста, по-

лучается полнейший разноречивый в их работе. Радиотелеграмма, посланная через станцию Наркомсвязи в Се-яга, передается, например, на соседнюю станцию Главсевморпути, в Новый Порт, через ряд промежуточных станций и приходит к месту назначения с запозданием на 2—3 суток. В силу этого затруднилось получение метеорологических сводок, а появление самолета на большинстве станций и баз оказывалось неожиданным. Это является большим препятствием внедрению самолета в северное хозяйство.

Одновременно встает вопрос об организации авиационных баз. Нам кажется, что в организационном отношении лучше всего обслуживаться самолетами, имеющими свою базу вблизи, а не прилетающими издалека. Однако передача самолетов отдельным хозяйствам Главсевморпути по техническим и экономическим соображениям едва ли целесообразна. Отдельный оленеводческий совхоз, или промыслово-охотничья станция, или полярная зимовка, имея один самолет, не смогут его как следует обслужить и в то же время не смогут дать ему постоянной и равномерной нагрузки. Правильнее создать при организуемых машинно-промысловых станциях (аналогичных МТС) специальные авиабазы, самолеты которых могли бы на договорных началах обслужить все местные специальные потребности совхозов, колхозов и экспедиций.

Е. П. МИКЛАШЕВСКИЙ

Ст. инженер Полярного отдела
Аэрографического института,
Аэрофлота

АЭРОГРАФИЯ НА СЕВЕРЕ

Большинство крупных завоеваний на Севере неразрывно связано с работой полярной авиации. За одну только арктическую навигацию 1936 года самолеты Главсевморпути налетали 10 900 часов и покрыли за это время более 2 миллионов километров. Перевозка авиацией массовых грузов и людей становится явлением нормальным.

Еще более высоко поднимется роль северной авиации в третьем пятилетии. Сейчас надо решить ряд вопросов, имеющих большое значение для перспектив третьего пятилетнего плана.

Выдающаяся роль авиации на Севере несомненно требует того, чтобы ее работа протекала в условиях, гарантирующих безопасность полетов.

Несмотря на большое число проведенных исследовательских работ, Север остается еще областью мало изученной. Особенно низка картографическая изученность Севера. Значительная часть территории его или совсем не имеет карт крупного масштаба, или имеет карты самого первого прибли-

жения, содержащие в себе большие погрешности. Работающий в этих местах пилот не имеет, таким образом, самого основного пособия для самолетовождения. Многие районы Севера очень слабо изучены и в метеорологическом отношении. Очень скудны сведения о магнитном склонении в Арктике. Далеко не достаточны сведения о местах, годных для посадки самолетов, о гидрологическом режиме тех водоемов, которые могут служить местами посадки для гидросамолетов.

И вот, в то время, когда на службу обеспечения безопасности кораблевождения в морях и реках Арктики поставлено специальное Гидрографическое управление Главсевморпути, аэрографическая служба в системе Главсевморпути — почти пустое место.

Делами авиации на Севере ведает Управление полярной авиации, сокращенно именуемое Авиаарктикой. У работников Авиаарктики нельзя отнять целого ряда крупных заслуг. Но до сих пор недооце-

нено большое значение для авиации земного оборудования и пособий, создаваемых для облегчения самолетовождения.

Многие работники Авиаарктики еще рассуждают так: пролетели на самолете по какому-нибудь маршруту — значит открыли новую воздушную линию. Они не чувствуют, как много надо поработать над новой трассой воздушного пути, чтобы действительно можно было считать новый воздушный путь открытым.

Начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт правильно заметил:

„Нелепо требовать от авиатора напряженного героизма в таких условиях, где можно создать нормальное положение, когда можно летать без героизма. Пусть они проявляют героизм тогда, когда они перелетают через океан, но почему с героизмом нужно летать из Енисейска в Турханск — это непонятно“.

Ярким выражением недопонимания руководством Авиаарктики значения нормальных условий для полетов служит его отношение к аэрографическим работам на Севере.

В Авиаарктике существует аэрографическая часть, находящаяся в подчинении оперативного отдела. Но она не справляется с поставленными задачами. Работа сдается на сторону. В 1936 году на Обь едут сотрудники Института инженеров гражданского воздушного флота. Какие-то работы на Обской линии сдаются Мелиоводстрою. В работу включается Гидрографическое управление Главсевморпути. Что-то делает кооперативная Художественная мастерская.

Отпускаются большие средства, но они распылены и попадают в неопытные руки. Только Гидрографическое управление, имеющее большой опыт в родственных аэрографии гидрографических работах, дает хорошую продукцию. Мелиоводстрой дает брак. Институт инженеров гражданского воздушного флота возвращается с пустыми руками. Большие средства вылетают на ветер.

Надо положить конец имеющему место нетерпимому состоянию аэрографических работ на Севере. Ведь ни для кого не секрет, что скверное состояние работ по обеспечению безопасности самолетовождения на Крайнем Севере, вызвало уже не одну аварию, стоившую государству немалых денег, а иногда и жизни людей.

Каковы же пути к решению этой проблемы?

Надо создать солидный орган, который объединил бы в своих руках всю аэрографическую работу на Севере. Север надо систематически изучать, с точки зрения аэрографии, тщательно изучать результаты каждого полета. Нужно иметь исчерпывающий учет всех северных авиабаз, с подробной их характеристикой. Нужно подбирать имеющийся картографический материал

по Северу, а также множество описательных материалов, которые, после соответствующей обработки, могут быть поставлены на службу аэрографии.

Особенное значение имеют систематический подбор и обработка данных всех северных метеорологических станций. Совершенно нетерпимо такое положение, когда ценнейшие метеорологические наблюдения полярных станций по несколько лет лежат необработанными. Это до настоящего времени еще имеет место (например: метеостанции Чукотского полуострова).

Северный аэрографический орган, помимо систематического изучения Севера, должен проводить и экспедиционные аэрографические работы по детальному изучению отдельных трасс или районов.

Вопросы методики аэрографических работ на Севере тоже требуют специальной разработки. Краткость северного лета и плохая изученность Севера требуют применения каких-то особенно эффективных методов аэрографических работ.

Нужно создать, по типу гидрографического судна, специальный аэрографический самолет. На таком самолете, помимо обычного комплекта приборов, должно быть установлено специальное аэрографическое оборудование. В состав его должны входить: фотоаппараты для плановой и перспективной аэрофотосъемки, пеленгаторы и бортовизеры для производства визуальной съемки с самолета, воздушные эхолоты и целый ряд других приборов, частично ждущих еще своих конструкторов. Заманчивой представляется идея применения для аэрографических работ небольшого дирижабля.

Необходимость создания специального северного аэрографического органа уже назрела. Трудно предсказать, где должен быть создан такой орган. Этим должно заняться руководство Главсевморпути, совместно с руководством Аэрофлота. Но ясно одно: аэрографический орган не может быть придатком оперативного отдела Управления полярной авиации.

Одним из возможных вариантов будет создание при Главном управлении Севморпути Аэрографического управления, образованного по типу Гидрографического управления.

Другой возможный вариант — это сохранение и развитие существующего Полярного отдела Аэрографического института Аэрофлота.

Можно быть твердо уверенным, что, если аэрографическая работа на Севере найдет правильное разрешение, результаты этого не замедлят сказаться на всей работе полярной авиации и мы быстро добьемся того, что героизм наших славных полярных летчиков не будет распыляться по мелочам, а сможет быть сконцентрирован на тех участках, где он действительно необходим.

А. А. РОДНЫХ

НА ВОЗДУШНОМ ШАРЕ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

(Экспедиция Андрэ 11 июля 1897 года)

11 июля исполнилось 40-летие отлета экспедиции Андрэ с его спутниками Стриндбергом и Френкелем к Северному полюсу на воздушном шаре „Орнел“ (орел).

Мысль о достижении Северного полюса воздушным путем явилась у шведского инженера Андрэ еще задолго до полета. 13 февраля 1895 года Андрэ в Стокгольмской академии наук изложил свой проект полярного путешествия на воздушном шаре, который затем был повторен 15 февраля в Шведском географическом обществе. 18 июля он делал доклад в Парижском воздухоплавательном обществе. Наконец на Географическом конгрессе в Лондоне им был подробно доложен „Проект полярного путешествия на воздушном шаре“ на заседании 29 июля 1895 года.

Интерес к проекту Андрэ был огромен. Получив от людей науки одобрение, он по своим чертежам заказал в Париже Лашамбру воздушный шар.

В начале 1896 года шведское правительство известно России, Англию, Данию и Соединенные Штаты об отправлении экспедиции Андрэ с просьбой принять все зависящее от них меры к оказанию помощи и содействию отважным путешественникам на обратном пути.

От Русского географического общества было тогда по всему северу России разослано для расклейки объявление, в котором говорилось: „Ветры могут занести шар этот в Россию или в Сибирь, где в таком случае люди, находящиеся в корзине шара, дадут ему опуститься на землю... Воздушный шар не может причинить вреда даже и малым детям. Не только не надо, значит, опасаться шара, а тем более людей, находящихся в корзине, но следует оказать людям этим помощь при спуске... Если бы иностранцы с шара не могли немедленно заплатить за услуги, им оказанные, это не должно удерживать от подания им помощи и всякого содействия, так как все издержки, какие будут при этом сделаны, будут возвращены, а лица, оказавшие услуги, будут награждены шведским королем. Всякого, кто увидит шар с людьми пролетающим далее того места, с которого он замечен, просит сообщать о том всем встречным-поперечным, чтобы дошла весть о пролете шара до начальства...“

Сарай для строившегося в Париже воздушного шара был возведен на Датском острове у Шницбергена.

Шли приготовления к отлету на Северный полюс. Однако погода 1896 года не благоприятствовала совершенно путеше-

ствия, и его пришлось перенести на следующий год.

За это время шар был увеличен в объеме на 300 куб. метров и стал уже объемом в 4800 куб. метров. Материалом для оболочки служил китайский шелк. Цилиндрической формы гондолою, сплетенная из прутьев, крытая крышей, имела внутри два спальных места. Запас пищи был рассчитан на три с половиной месяца. Над гондолою находился парус, а с гондолы свешивались три гайдропы длиной по 450 метров. Кроме того воздушный шар был снабжен 8 балластными 70-метровыми веревками, парусиновой лодкой и тремя санями.

11 июля 1897 года около 3 часов дня Андрэ со своими спутниками — физиком Стриндбергом и метеорологом Френкелем — тронулся в путь при небольшом количестве свидетелей. Среди них находился один из строителей воздушного шара француз Машюрон.

Воздушный шар стремительно поднялся вверх, затем под влиянием действия воздушного потока он стал быстро опускаться. Коснувшись воды, шар поднялся вновь и пришел в равновесие на высоте около 50 метров.

Первой вестью от Андрэ явилась третья депеша голубиной почтой. Голубь прилетел на норвежское судно „Алкен“, был застрелен, и при нем была найдена голубеграмма Андрэ от 13 июля, извещавшая редакцию шведской газеты „Афтонбладет“, что он и все его спутники здоровы и что это третья голубиная почта. Очевидно первые две пропали из-за гибели голубей.

Время шло, а дальнейших вестей от Андрэ не поступало, что вызвало в Швеции тревогу за участь полярной экспедиции.

В Северную Сибирь на поиски Андрэ была организована спасательная экспедиция в составе Стаддингга, Нильсена и Германа Френкеля, брата воздушного путешественника Кинга Френкеля. Экспедиция отправилась из Стокгольма через Петербург в Северную Сибирь 20 апреля 1898 года. Однако поиски эти в Сибири остались безрезультатными.

В 1900 году рыбаками и китоловами были найдены плавающие буйки Андрэ за №№ 3 и 8. Но в буйках ничего не оказалось.

Гибель воздушных путешественников становилась очевидной. В начале 1913 года был извлечен из воды Шницбергена другой буюк за № 10. Знаток северных течений доктор Наторст, судя по местонахождению буйков, высказал предположение, что окон-

чательная гибель экспедиции Андрэ произошла между Землей Франца-Иосифа и Новой Землей.

С 1909 по 1925 год появлялись по временам слухи о воздушном шаре Андрэ и о судьбе воздушных путешественников. Такие слухи впервые были получены в ноябре 1909 года от эскимосов, живших на крайнем севере Канады у Берингова моря. Затем прошел слух в мае 1914 года из Якутска от одного инженера, работавшего на золотых приисках и узнавшего от кочевников-тунгусов якобы о найденной ими в тайге „летучей лодке“. Наконец в декабре 1925 года через датского полярного исследователя Кунд Расмуссена прошел слух о гибели экспедиции Андрэ от рук эскимосов, принявших членов экспедиции за „сынов дьявола“. Дальнейшие данные показали, что слухи были далеки от истины и остаются лишь характерными показателями разноречивых предположений того времени.

Гибель экспедиции Андрэ стала уже забываться, как вдруг 6 августа 1930 года норвежской научно-промышленной экспедицией случайно был обнаружен лагерь Андрэ на острове Белом, на северо-востоке от Шпицбергена. Сначала были найдены трупы Андрэ и Стриндберга. Обнаружены запис-

ные книжки и фотографические пленки (часть которых удалось проявить). Палатка была из баллонной материи воздушного шара. Неподалеку от Андрэ лежал примус в нем был еще керосин.

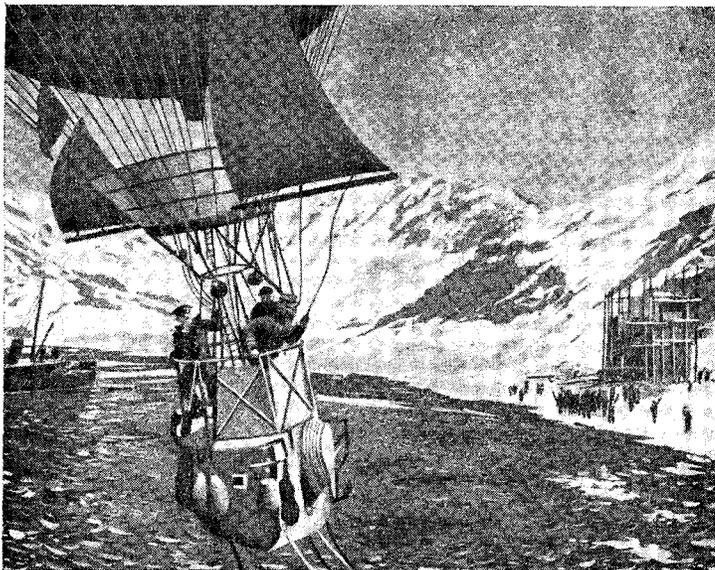
Когда в Швеции стало известно, что найден лагерь Андрэ, от шведской прессы был командирован журналист Стубендорф на остров Белый для производства дальнейших поисков. Ему удалось найти труп и третьего участника экспедиции Андрэ, Френкеля.

9 октября останки Андрэ, Стриндберга и Френкеля были преданы огню в крематориуме в Осло.

Оставшийся дневник Андрэ дает некоторую возможность представить картину полета и его прекращения. Воздушный шар, терявший постепенно газ, к утру 13 июля 1897 года окончательно отяжелел от сырости и, несмотря на большое количество выброшенного балласта, не смог больше подняться выше длины своего гайдроба, опустился и стал прикасаться гондолой ко льду. На следующий день, 14 июля, в 7 часов 30 минут утра пришлось уже совершить посадку на лед и начать санную экспедицию по дрейфующим льдам. После ряда тягостных приключений экспедиция Андрэ закрепилась 5 октября на твердой земле — не-



Участники полета на аэростате „Орнен“. Стоят Стриндберг (слева), Френкель (справа), сидит Андрэ



Старт аэростата
„Орлен“ на
Шпицбергене

большом островке Белом. Точных сведений о дне гибели Андрэ не осталось, так как последняя разборчивая запись в дневнике относится к 7 октября. Смелая попытка Андрэ достигнуть Северного полюса воздушным путем не удалась.

Полет к Северному полюсу стал возможным только в условиях нашей страны. Завоевание Северного полюса с воздуха уже совершено. На полюсе водружен флаг Союза советских социалистических республик.

ХРОНОЛОГИЯ ПОЛЕТОВ В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

1914

Полеты Нагурского у берегов [Новой Земли. Первый самолет в Арктике.

1924

Полеты Б. Г. Чухновского в Карском море. Первый опыт применения самолета для разведки льдов.

1925

Перелет Б. Г. Чухновского и О. А. Кальвица из Ленинграда на Новую Землю через Архангельск.

1926

Полеты М. С. Бабушкина в Белом море. Участие самолета на зверобойных промыслах. Первый опыт посадки самолета на лед.

Перелет В. Л. Галышева из Красноярска до Дудинки вдоль Енисея.

1927

Полет Э. М. Лухта и Е. М. Кошелева на остров Врангеля. Первый самолет в восточном секторе Советской Арктики.

1928]

Героическое участие Б. Г. Чухновского и М. С. Бабушкина в операциях по спасению участников экспедиции Нобиле.

Организация первой постоянной воздушной линии на Севере между Иркутском и Якутском.

1929

Начало систематической работы самолетов по разведке льдов для обслуживания Карских операций (Чухновский, Страубе и др.).

Дальнейшее развитие деятельности самолетов на Белом море в составе зверобойных экспедиций.

1930

В. Л. Галышев перевозит пассажиров зазимовавшего во льдах у Чукотки парохода „Ставрополь“.

М. Т. Слепнев принимает участие в розысках погибших на Чукотке американских летчиков Эйельсона и Борланда и перевозит их тела на Аляску.

1931

Перелет И. В. Михеева из Москвы в Обдорск зимой. Первый опыт применения самолета для перевозки пушнины.

Первые зимние полеты вдоль Енисея от Красноярска до Дудинки (летчик Ф. Б. Фарих).

1932

Перелет А. Д. Алексеева на Северную Землю.

Организация регулярной рейсовой работы на Енисее.

1933

Воздушная разведка льдов в Восточно-сибирском море (С. А. Леваневский, Ф. К. Кукуанов).

1934

Героические полеты В. С. Молокова, М. В. Водопьянова, С. А. Леваневского, А. В. Ляпидевского, М. Т. Слепнева, Н. П. Каманина, И. В. Доронина в лагерь Шмидта. Эвакуация челюскинцев с дрейфующей льдины.

Полеты М. Я. Линделя у восточного побережья Таймыра зимой. Начало „зимовочных“ полетов.

Первая авиационная зимовка на Земле Франца-Иосифа в бухте Тихой (летчик М. А. Кошелев).

Полеты П. Г. Головина в море Лаптевых и К. Г. Неронена по реке Пясине (Таймырский полуостров).

Воздушная разведка льдов на Чукотском побережье (Ф. Б. Фарих). Первые полеты в Арктике на колесах.

Организация постоянной авиалинии на Оби (летчик Антюшев).

1935

Зимний перелет В. С. Молокова по маршруту Москва — остров Диксона.

Зимний перелет В. Л. Галышева и К. Г. Неронена по маршруту Москва — бухта Тикси.

Перелет М. В. Водопьянова и М. Я. Линделя по маршруту Москва — мыс Шмидта.

Организация Чукотской авиагруппы (летчик Каминский).

1936

Героический беспосадочный полет Чкалова, Байдукова и Белякова по Сталинскому маршруту.

Круговой арктический перелет В. С. Молокова.

Перелет С. А. Леваневского и Левченко Лос-Анжелос — Москва через Аляску, Чукотку, Якутию.

Перелет М. В. Водопьянова и В. М. Махоткина по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа.

Перелет М. Я. Линделя с мыса Челюскина на острова Каменева зимой.

Полет И. И. Черевичного на мыс Шалурова (острова Ляховские).

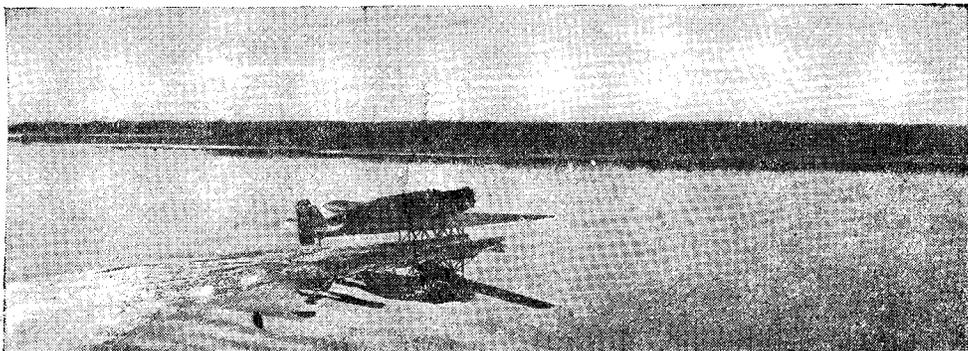
Организация самой северной в мире авиабазы на острове Рудольфа (летчик Н. М. Иеске).

1937

Исторический полет воздушной эскадры тяжелых кораблей на Северный полюс и посадка на дрейфующий лед. Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, командиры кораблей — Водопьянов, Молоков, Алексеев, Мазурук. Воздушную разведку в районе полюса осуществил летчик Головин.

Беспосадочный перелет В. П. Чкалова на „АНТ-25“ по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка. Беспосадочный перелет М. М. Громова на „АНТ-25“ по тому же маршруту.

Круговой арктический перелет Ф. Б. Фариха по маршруту Москва — мыс Шмидта — Москва.



Взлет гидросамолета

Обсуждение вопросов третьей пятилетки

К. М. ЛУРЬЕ

Инженер Горно-геологического
управления Главсевморпути

УГОЛЬНЫЕ БАЗЫ СЕВЕРА

Освоение Северного морского пути создало предпосылки для форсированного изучения и вовлечения в горно-промышленную разработку ряда полезных ископаемых Крайнего Севера: угля, нефти, соли, олова, вольфрама, молибдена и др. Произведенный Арктическим институтом учет минерального сырья насчитывает свыше полутора тысяч точек различных ископаемых. Они далеко еще не все получили промышленную оценку, но открытие месторождений дает возможность наметить перспективы развития горно-рудной промышленности в Арктике.

Возьмем уголь. На территории к северу от 62-й параллели расположены обширные угленосные бассейны. Разведками в разной степени освещены следующие месторождения: на р. Лиур-яга (Югорский полуостров), Бугарахтинское на Нижней Тунгуске, Курейское на низовьях р. Енисея, Ногинское в районе г. Туруханка, Учамское в Эвенском округе Красноярского края, Кангалаское и Сангарское по р. Лене, Алданское, Зырянское в бассейне р. Колымы, Индигирское месторождение в бухте Угодной в Анадырском районе Чукотки.

Затронуты лишь отчасти разведками, все эти месторождения обнаруживают огромные запасы каменного угля, часто высокой сравнительно калорийности (5500—7200 калорий). Угольные запасы Арктики в состоянии обеспечить любые требования не только промышленности Арктики, но и представлять собой мощный энергетический резерв.

Первое пятилетие дало прирост потребления угля на Крайнем Севере на 168%. Во втором пятилетии потребление топлива там увеличивается более чем в пять раз против конца первой пятилетки.

Рост потребления угля в третьем пятилетии обусловливается в основном развитием северного морского парохозяйства Наркомвода и Главсевморпути.

Значительным потребителем угля во второй пятилетке являлся Кодьский полуостров. В перспективе третьей пятилетки предстоит дальнейшее хозяйственное освоение Колыского полуострова.

Следующим видным потребителем является Норильский комбинат (потребность

в угле удовлетворяется добычей его на месте).

В течение третьей пятилетки будут построены два завода по химической обработке древесины: один в районе Енисея, другой в районе Лены, их энергетическое хозяйство будет организовано на каменном угле.

Прочие потребители выступают в лице горнопромышленных предприятий: Амдерма, Нордвикстрой, геологоразведочные экспедиции и др.

Крупным потребителем угля является траловой флот Наркомата пищевой промышленности, главным образом Мурманская база Главрыбы, а также речной транспорт Наркомвода.

В третьей пятилетке мы должны отказаться от завоза угля для Севера из Донбасса. При такой перевозке мы загружаем грузом основные железнодорожные магистрали. Надо максимально освободить суда Северного морского пути от завозимого издалека шпильбергенского угля, организовать угледобычу на материке в районах крупных водных магистралей.

В третьем пятилетии необходимо создать вдоль Северного морского пути ряд новых угольных баз, например: угольные базы бухты Местной, острова Диксона, бухты Тикси, в устье реки Колымы и в бухте Угодной.

Для снабжения базы бухты Местной должен быть заложен рудник на побережье Карского моря на р. Лиур-яга, в 6—8 километрах от берега моря. Здесь обнаружено несколько угольных пластов. Общие геологические предпосылки указывают на наличие здесь обширного каменноугольного района. Уголь может пойти для бункеровки морских судов каботажного флота, для питания топливом Амдерминского и других предприятий.

Угольная база на острове Диксона должна снабжаться с месторождения в бухте Лемберовой. Угли залегают там среди пермских отложений.

В районе низовьев р. Енисея также возможны несколько вариантов снабжения каменным углем. Пунктами снабжения явля-

ются Игарка, Дудинка и остров Диксона; они снабжают, с одной стороны, речное и морское пароходство, с другой — развивающуюся местную промышленность. Довольно видным потребителем каменного угля является Норильск. (Этот промышленный комбинат будет покрывать свои потребности углями местного Норильского месторождения.) Угли по железной дороге Норильск—Дудинка могут идти далее по р. Енисей в Игарку для снабжения, главным образом, водного транспорта, как морского, так и речного. В Игарке могут найти сбыт также и угли бассейна р. Тунгуски, затем бугарактинские угли. Флот, проходящий в Игарку, целесообразнее снабжать бугарактинскими углями, флот, проходящий мимо острова Диксона, — углем из Норильска.

Угольная база в бухте Тикси занимает наиболее неблагоприятное геологическое положение по отношению к соседним угленосным районам, расположенным по реке Лене. Снабжать этот район придется сангарскими углями.

Расстояние от береговой линии бухты Тикси с ее угольной базой до следующей угольной базы в бухте Угольной или бухте Провидения на Чукотском полуострове слишком велико. Поэтому в третьей пятилетке необходимо создать угольную базу в устье р. Колымы, которую может снабжать Зырянский угленосный район. Угли этого района отличаются высоким качеством, малозольностью, коксуются, и теплотворная способность их до 7000—7500 калорий.

В настоящее время в восточном секторе Советской Арктики бункеровка морских судов производится в бухте Провидения. Уголь на эту базу доставляется с Сахалина. По экономическим соображениям необходимо перенести базу из бухты Провидения в бухту Угольную. Угли бухты Угольной должны сузить сферу снабжения сахалинскими углями, обеспечив топливом морской флот и местную промышленность вблизи расположенных к ним потребителей.

Петропавловск на Камчатке должен быть сферой влияния сахалинских углей. От Сахалина до Петропавловска 1741 километр. Стоимость сахалинских углей с перевозкой в Петропавловске — 65 руб. 07 коп. В Усть-Камчатке экономически целесообразно снабжаться углями бухты Угольной. Расстояние между этими пунктами 1373 километра. Себестоимость тонны угля вместе с перевозкой 62 руб. 18 коп.

Очевидно вся береговая линия от устья р. Колымы до устья Камчатки, впредь до нахождения новых месторождений угля, остается в сфере влияния углей бухты Угольной. Чтобы снабжение судов запасом топлива не вызывало лишних расходов, на

пути следования судов необходимо устроить угольные базы на Камчатке и Анадыре. Такие механизированные базы необходимы на Крайнем Севере в местах погрузки или разгрузки. Для судов, идущих сквозным рейсом, наибольший эффект будет получен при механической организации бункеровки судов с пловучих угольных баз.

В перспективе третьего пятилетия должны быть решены и другие очень важные вопросы эксплуатации природных богатств Севера. Необходимо осуществить брикетирование сангарского угля. Это вполне возможно. Надо приступить к проектированию соответствующей брикетной фабрики, на которой можно будет проверить в полупромышленном и промышленном масштабах и брикетирование кангалакского угля.

Актуальным является создание на базе сангарского угля брикетно-химического комбината для получения синтетического моторного топлива с утилизацией побочных продуктов и с выпуском брикетного топлива для нужд транспорта, промышленности и быта трудящихся.

Поскольку проблема непосредственного гидрирования угля еще не разрешена в промышленных условиях, нужно думать, что в Якутии ее целесообразно разрешить в первую очередь через полукоксование. Полукокс, выход которого составит около 70% от угля, явится ценным топливным ресурсом.

При закладке новых шахт на Севере надо осуществить комплексную механизацию горных и поверхностных работ. Весьма важно механизировать подготовительные и очистные работы. Надо механизировать навалку, доставку, откатку, погрузку, так как рабочая сила обходится в два раза дороже, чем на материке.

Нужно отказаться от экспедиционного порядка производства геологоразведочных работ и перейти на систему разведки длительно работающими стационарными экспедициями и партиями. Большая часть камеральных работ и научно-технических отчетов должна производиться на месте.

Не менее важным является укрепление кадров и поднятие их квалификации. На пятилетие потребуются Горно-геологическому управлению Главсевморпути без Нордвикстроя, примерно, 1000 чел. техперсонала различных специальностей, из них горных инженеров 200 чел., техников 150 чел., столько же геологов и геофизиков. Кроме того должны будут обучаться на курсах техникума без отрыва от производства 6000 рабочих и на курсах стахановцев 3000 чел.

Было бы целесообразно создать при Главсевморпути комбинат для подготовки основных кадров для Крайнего Севера.

Инж. Н. М. БУДТОЛАЕВ

ПОРТОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В АРКТИКЕ

Небольшой срок арктической навигации требует максимального сокращения простоя судов для грузовых и бункеровочных операций. Без морских портов, оборудованных всеми достижениями морской портостроительной техники, эта задача невыполнима. Такие пункты северных побережий с предполагаемым крупным грузооборотом, как Норвик, порт Тикси, бухта Угольная, невозможно обслужить без солидных портовых устройств.

Постройка порта в условиях нашего Севера является также крупным фактором в освоении прилегающих к нему районов.

Успешное использование морского транспорта в Арктике мыслимо без воздушной связи и радио, потому порты являются также узлами авиалиний и радиосвязи.

Несмотря на очевидную необходимость быстрого портового строительства, это дело в Главсевморпути находится на одном из последних мест. Между тем, постройка первой очереди Игарского порта, а также части причальной линии на острове Диксона, уже показала огромную рентабельность этих сооружений. Например, пропускная способность каждого причала в Игарском порту возросла вдвое по сравнению с прежними, временными. Первый причал на острове Диксона уже дает возможность вести здесь бункеровку судов, несмотря на незначительную длину и отсутствие механизации.

Опыт этого строительства у нас уже имеется. Суровые условия строительства в Игарке и на Диксоне были хорошей школой. Ряд ошибок в организации этого дела необходимо серьезно изучить, чтобы избежать повторения.

Портостроительные работы, которые необходимо проделать в третьей пятилетке, должны состоять из следующих объектов.

Игарский порт

Ввиду увеличения экспорта леса через Игарский порт, как для международного, так и для внутреннего рынков, предстоит увеличение и портовых сооружений в Игарском порту. Очевидно все сооружения должны будут располагаться по берегу Игарской протоки, являющейся естественной акваторией порта. Ориентировочное увеличение грузооборота в 3—4 раза потребует дополнительного устройства причальной линии по типу уже осуществленной свайно-речной конструкции.

Порт на острове Диксона

Бухта острова Диксона издавна посещалась множеством судов. Расположение

Диксона на пересечении нескольких водных путей: на Обь, Енисей и по Северному морскому пути, делает его крупнейшим транспортным узлом.

Порт представляет собой пока угольную базу для бункеровки судов. Необходимы достройка причального фронта на 200 метров и его механизация, также складское строительство для грузов. С увеличением количества дизельных судов потребуются постройка на Диксоне нефтебазы.

Порт на мысе Нордик

Одним из наиболее вероятных вариантов нужно считать строительство порта в бухте Кожевникова в Хатангском заливе. Основные сооружения порта будут представлять собой полужакрытый бассейн с причалами. Поваренная соль — основной груз с Норвика — будет в течение зимы доставляться с рудника на портовую площадку с тем, чтобы во время навигации можно было быстро произвести грузовые операции.

Для перегрузки соли предполагается соорудить мощную механизацию в виде стационарных конвейеров, которые будут работать в совокупности с грейферными кранами на гусеничном ходу. Предполагается также использовать вновь изобретенную погрузочную машину Флусса.

Работы по строительству порта здесь особенно сложны, ввиду отсутствия на месте необходимых стройматериалов и краткости периода навигации.

Размер грузооборота для строительства порта первой очереди — 150 тыс. тонн соли и 10—15 тыс. тонн ввозимых снабженческих грузов.

Порт в бухте Тикси

Бухта Тикси расположена в непосредственной близости от дельты реки Лены и является естественной гаванью в районе устья реки. Бухта отделена от судоходного рукава Лены небольшим перешейком Кольчева, шириной всего в 6 километров. Переход речных судов в бухту Тикси затруднителен, так как необходим выход их в открытое море, которое на протяжении нескольких десятков миль представляет серьезные опасности.

Возникает вопрос об устройстве канала через перешеек Кольчева для прохода речных судов. Устройство канала сократит путь из Лены до Тикси на 100 километров и избавит ленские речные суда от необходимости перехода открытым морем. Наличие канала исключит также зимовку речных караванов по пути к Якутску, а

для быстроходных судов даст возможность выполнять два рейса Тикси — Якутск в одну навигацию.

Кроме канала в объем работ по строительству порта Тикси включаются еще следующие сооружения: причальные устройства в виде механизированного причала в заливе Будунган. Причал будет защищен от волнения молом, который в свою очередь используется для грузовых операций. Акватория порта углубляется при помощи землечерпательных снарядов с расчетом на морские суда и с устройством подходного канала.

Перегрузка большей части проходящих через порт грузов будет производиться на рейде с морских судов на речные, поэтому объем портостроительных работ не очень велик. Кроме складов для генеральных грузов на портовой площадке должна быть построена нефтебаза для слива горючего, привозимого наливными судами — танкерами. Проектируемые судоремонтные мастерские должны производить средний ремонт приписного флота. Значительно должен быть расширен портовый поселок.

Порт в устье Колымы

Огромная территория Колымского бассейна снабжается в значительной части через устье Колымы, куда уже в течение нескольких лет организуются регулярные рейсы. Однако, при отсутствии порта, приходящим туда судам угрожает зимовка. Кроме того без наличия портовых устройств дальнейшее увеличение размера грузооборота невозможно.

Усть-Колымский порт располагается в 30 километрах от настоящего устья. При помощи землечерпательных снарядов до порта должен быть проложен канал. Сам порт будет представлять причальную линию, механизированную мощными порталными кранами, позволяющими произвести выгрузку судна в несколько часов. Портовая площадка должна иметь склады для грузов.

Порт в бухте Провидения

Строительство порта первой очереди в бухте Провидения будет производиться с расчетом на грузооборот в 100 тыс. тонн, из которых 55 тыс. тонн угля. На первых порах порт будет представлять главным образом угольную базу для бункеровки судов. Остальные грузы пред-

назначены для снабжения прилегающего района. Помимо глубоководного механизированного причала порт должен иметь склады для грузов, судостроительный завод для обслуживания капитальным ремонтом приписного флота. Жилой поселок первой очереди рассчитан на 500 человек, с дальнейшим увеличением.

Порт в бухте Угольной

Последними геологическими исследованиями в районе бухты Угольной, находящейся на берегу Анадырского залива, обнаружены большие запасы угля. Имеющиеся данные об этих запасах говорят о полной возможности организации добычи угля.

Постройка порта в бухте Угольной будет представлять особые трудности, так как потребуются возведение оградительных сооружений для защиты порта от океанской волны.

Помимо причального фронта, постройка потребует также больших землечерпательных и взрывных работ, сооружения мощной механизации для погрузки угля и создания жилого поселка.

В первую очередь портостроительные работы должны быть обеспечены землечерпательными снарядами, так как порты Нордвика, Тикси, устья Колымы и бухты Угольной неизбежно потребуют дноуглубительных работ. Ведь только теперь, после годового опыта работы Нордвикстроя, стало всем понятно, что осваивать нордвикскую соль надо, именно начав с портового строительства, которое при наличии землечерпательного и другого необходимого оборудования возможно закончить в короткий срок.

Необходимо также обратить сугубое внимание на общую организацию строительного дела в системе Главсевморпути. Для руководства строительством по нашей системе в третьей пятилетке необходим единый крепкий аппарат, обладающий производственными кадрами. Пора уже всерьез взяться за это дело, так как из-за плохого состояния строительства страдает вся хозяйственная деятельность Главсевморпути.

Строительство в третьей пятилетке должно быть выведено в первые ряды. Для этого необходимо проделать большую подготовительную работу.

В. А. ГУБЕР

О РАЗВИТИИ ПЕСЦОВОГО ПРОМЫСЛА

В плане третьей пятилетки по Северу значительное место должен занять пушной промысел. В этой статье я хочу затронуть вопросы развития песцового промысла.

В пушных заготовках системы Главсевморпути песец занимает первое место, давая около 60% от общей стоимости заготавливаемой пушнины.

Песцовый промысел развивается с каждым годом. На его развитии сказывается целый ряд мероприятий: прежде всего освоение ранее неосвоенных территорий материковой тундры и островов Северного ледовитого океана; лучшее вооружение охотников (количеством и качеством); внедрение в практику песцового промысла более совершенных орудий лова; установление правил и сроков добычи; введение ушащенного осмотра пастей; улучшение первичной обработки шкурок и т. д. Особенно сильно возрос песцовый промысел за последние 12 лет.

Количество большинства диких животных, населяющих какую-либо местность, не является величиной постоянной, а ежегодно в нем происходят изменения. Эти изменения у некоторых видов происходят со строгой периодичностью и хорошо известны охотникам-промысловикам и ученым биологам. У песца периодические колебания численности выражены особенно ярко.

Анализируя данные заготовок песцовых шкурок по нашему Союзу, можно установить, что у нас в среднем наблюдается трехлетняя цикличность; год минимального количества, год среднего количества и год максимального количества песца. За годом максимума следует резкое падение численности, после которого цикл начинается снова. По отдельным районам наблюдается трех-, четырех- и даже, повидимому, пятилетняя периодичность в колебаниях численности песца. Размах этих колебаний хорошо иллюстрируется данными о заготовках песцовых шкурок: в годы максимума песца заготовка песцовых шкурок в несколько раз превышает заготовку в годы минимума.

Чем же обуславливаются такие колебания численности песца?

К сожалению, этому вопросу до сих пор не было уделено достаточного внимания. Имеющиеся отрывочные материалы дают лишь возможность строить более или менее вероятные предположения. Одним из таких предположений, в основу которого положено обобщение наблюдений и теоретические работы ученых биологов В. Вольтера и С. А. Северцева, является следующее. Основным кормом для песца служит лемминг, который подвержен таким же периодическим колебаниям численности,

как и песец. Эти-то колебания численности лемминга, повидимому, и обуславливают колебания численности песца.

Обилие лемминга создает для песца благоприятные условия размножения. С наступлением осени размножившийся песец переходит на питание исключительно леммингом, и количество лемминга начинает быстро и резко сокращаться. С сокращением числа лемминга песцы начинают испытывать голод. На почве голодовки среди песцов развиваются эпизоотии и кочевки. Голодные песцы в поисках корма начинают кочевать, а так как в это же время развиваются эпизоотии, то кочевки способствуют более широкому распространению эпизоотий и, следовательно, более быстрому уменьшению численности песца. В результате к весне остается минимум песцов-производителей. После такого резкого снижения поголовья песца начинается его постепенный рост, параллельно с которым идет рост поголовья лемминга. Этот рост идет постепенно до года максимума песца, после которого следует резкое снижение численности поголовья, и цикл начинается снова.

Колебания в численности песца имеют большое хозяйственное значение.

Не дожидаясь окончательного разрешения вопроса о причинах колебаний численности песца, необходимо наметить ряд практических мероприятий, которые смогли бы обеспечить хотя бы некоторое смягчение этих колебаний. Намеченные мероприятия необходимо проверить на практике, а после опытной проверки, отбросив все неверное и ненужное, смело внедрять их в жизнь.

При этом нужно исходить из причин, вызывающих колебания численности песца. Такой причиной, по высказанному выше предположению, является сокращение кормовой базы.

Основным воздействием на колебания численности песца будет создание устойчивой кормовой базы. Это подтверждается практикой североамериканских песцовых хозяйств. Они организуются обычно на островах или подуостровах, отгороженных от материка железной сеткой. В этих хозяйствах, путем искусственной подкормки песцов, создается устойчивая кормовая база и наблюдается постоянное стабильное поголовье песцов. Смертность молодняка песца доведена до минимума. Миграции также нет. Но последнее исключается благодаря изолированному характеру хозяйств и потому не может свидетельствовать о том, что создание устойчивой кормовой базы может исключать миграции.

Во всяком случае, практикой этих хозяйств доказано, что путем применения искус-

ственной подкормки можно создать устойчивое поголовье песка, не подверженное периодическим колебаниям численности, и что плотность заселения угодий песцом может быть этим путем значительно повышена.

Кроме подкормки и искусственных нор, в этих хозяйствах применяется вольерное воспитание молодняка: весной различными живоловными ловушками вылавливают щенков, помещают их в отдельные вольеры, где и держат на искусственной подкормке до осени — времени, когда их мех достигает полной стоимости.

Поскольку доказано, что подобные экстенсивные песцовые хозяйства являются вполне рентабельными, встает вопрос — нельзя ли перенести практику изолированных песцовых хозяйств в условия неограниченных пространств тундры? Все предпосылки свидетельствуют о том, что перенести этот опыт вполне возможно. Осложняющим моментом является только возможность возникновения миграции песцов. Но он не исключает организации экстенсивных песцовых хозяйств в условиях неограниченных пространств.

Если в условиях капиталистических стран откочевка песка с территории хозяйства, где велась его подкормка, является катастрофой для владельца хозяйства, то в наших условиях, в условиях социалистического хозяйства, подобная откочевка не будет катастрофой. За пределы Советского Союза песок не откочует, и все равно он будет добыт и шкурка его будет сдана государству.

Расходы по организации подобных экстенсивных песцовых хозяйств будут невелики. Подкормочное хозяйство отнюдь не предусматривает перевод всего поголовья песка на искусственную подкормку в течение круглого года.

Подкормку песка необходимо производить в весеннее время, во время рождения и выкармливания молодняка и осенью. В остальные сезоны вести подкормку песка не нужно, так как он, имея обильный свежий корм в виде лемминга, все равно подкормку брать не будет.

Особенно важно проведение подкормки песка в весеннее время из-за высокой смертности молодняка. Эта детская смертность усиливается в те весны, когда количество лемминга к весне сокращается до минимума. Период рождения молодняка падает на самый голодный сезон — на апрель, когда водолавающая птица, являющаяся в летнее время основным кормом песка, еще не прилетела, а лемминга почти нет. Поэтому особенно важна весенняя подкормка, она поможет кормящей самке вырастить молодняк.

В качестве кормов при искусственной подкормке должны использоваться тушки

морского зверя (тюленя, нерпы, лахтака), нетоварная рыба и т. д. Таким образом, расходы по подкормке могут быть сведены до минимума и в основном будут состоять в транспортных расходах по подвозке кормов от мест добычи. Кроме того некоторые расходы нужны для консервировки кормов.

С налаживанием подкормочного песцового хозяйства можно будет вести кормушки-ловушки, дающие возможность вести селекционную работу по улучшению качества мехового покрова у разводимых песцов, внедрению вольерного воспитания молодняка и т. д. Однако эти мероприятия являются уже вторым этапом работ, и увлекаться ими сразу не следует. В первую очередь необходимо организовать простейшие подкормочные хозяйства.

* * *

Высказанные в настоящей статье предположения нуждаются еще в проверке. В особенности требуется разработать технику ведения подкормочного песцового хозяйства, то есть установить сезоны подкормки, способы выкладки подкормки, способы консервировки кормов и т. д. Все эти вопросы могут быть решены только опытным путем. В ряде пунктов необходимо организовать опытные подкормочные песцовые хозяйства. Они должны быть организованы при производственно-охотничьих станциях (ПОС) Главсевморпути, расположенных в тундровой зоне, а в тех местах, где ПОС отсутствуют, при наиболее мощных пушных факториях. Основным условием, которому должна отвечать намечаемая точка, является наличие морского зверобойного или рыболовного промыслов. Только при этом условии хозяйство можно обеспечить достаточным количеством дешевого подкормочного материала.

Местами, наиболее пригодными для организации опытных хозяйств, являются: становища Красино и Русаново на Новой Земле; фактория Тамбей, Се-яга и Гыдоям на Ямале; Устьенисейская ПОС на Таймыре; Устьхатангская (вновь организуемая) ПОС на Таймыре; ПОС на Ляховских островах в Якутской АССР; остров Врангеля в Чукотском море.

Во всех этих точках необходимо организовать опытные хозяйства. В них должна вестись искусственная подкормка песка со строгим учетом результативности этого мероприятия; регистрация всех проводимых мероприятий, постоянное наблюдение за влиянием подкормки на состояние поголовья песка и т. д.

Только строгий и последовательный учет всех опытов сможет обеспечить разрешение основных вопросов пушного хозяйства Крайнего Севера.

КОЛЫМСКАЯ ДОРОГА

I

Высшая точка Яблонового перевала. Километр высоты. Здесь фабрика колымских ветров. Именно отсюда, точно по заказу, ежедневно посылается порция очередных циклонов и антициклонов, к удовольствию метеорологического бюро Дальстроя и к огорчению колымских граждан.

Вой этих приарктических ветров впервые в тридцать втором году прорезали индустриальный грохот и гудки тракторной колонны Дальстроя. Это был знаменитый, небывалый в истории поход тракторов через непроходимые пространства северной тайги.

Тракторы шли через тайгу напролом. Они ломали лиственницы, ползли через наледи и глубокие снега, подымались, как каменные бараны, по крутым склонам, ползли по скользким косогорам хребтов, разыскивали проходы в местах, где никогда не ступала человеческая нога.

Тракторы одевали ватными покрывалами, отогревали кострами, прорезали впереди них дорогу, застилали бревнами ямы и обрывы. 50 рабочих, руководимые несколькими коммунистами, по пояс в снегу, намечали, при помощи проводников, путь тракторной колонне, устраняя с пути препятствия. На расстоянии сотни километров можно было видеть в течение года после этой тракторной экспедиции след, намеченный тысячами поваленных деревьев.

Тракторы привезли на прииски продовольствие и технические грузы.

Сейчас по склону хребта, где когда-то выбивались из сил сорока-сильные „Сталинцы“, проносятся сотни громадных машин трех- и пяти-тоннок, груженых самыми разнообразными грузами, начиная от сгущенного молока и кончая лесопильными рамами.

Дорога вьется белеющим серпантинном. Ее обслуживают несколько тысяч рабочих и служащих, очищающих каждый километр пути. Опасные места обведены парапетами. По линии идет частокол телеграфных столбов. Зимой по дороге движутся громадные роторные снегоочистители и гигантские снеговые плуги. На каждом десятке метров торчит аккуратно вырезанный в шахматную клетку столбик-вешка. Таких столбиков на дороге 25 тысяч штук. Вешки охраняют шоферов от опасности попасть в заметенные снегом кюветы.

Яблоновый перевал ежедневно проскакивают голубые пассажирские автобусы и машины связи; летом и зимой, днем и ночью непрерывно движутся по шоссе легковые и грузовые машины с грузами на Колыму.



Чукчи с мыса Сердце-Камень. Слева направо: Темнегемена, старик охотник Кайвак и его дочери Эйшихиме и Умкеге. Фото Д. Дебабова

Однажды на Можайском шоссе мне пришлось очень долго ждать встречной машины, чтобы воспользоваться насосом, надуть спустившуюся шину. На Колымском шоссе мне никогда не приходилось ждать встречной машины больше получаса.

Дорога сделана всерьез и надолго. Тайга покорена. Двери в нее широко раскрыты, и в этих некогда забытых таежных дебрях создается богатая, благоустроенная, снабженная первоклассной техникой страна.

Все это сделано в течение трех лет в крае вечных снегов и ледяного молчания. За пятнадцать часов можно проскочить со всеми удобствами, не выходя из машины, путь от берегов Охотского моря за реку Колыму, почти к Оймекону — мировому полюсу холода.

Колыма в общем деревянная страна. Даже колымская „Москва“ Магадан — деревянный город, выстроенный из полярной лиственницы. В еще большей степени это относится к району тайги и приисков. Район, где глина почти не встречается.

И поэтому, приближаясь к Атке, новенькому колымскому городку, который еще не совсем „вылупился из яйца“, мы неожиданно были поражены индустриальным характером этого городка-октябренька.

Двухэтажный каменный жилой дом, кирпичные будки, два больших фундаментальных здания гаражей и складов, похожие на корпуса московских довольно крупных цехов. Все это построено из кирпичей.

В Атке найдена глина и построен кирпичный завод, работающий с полной нагрузкой. Он поставляет кирпич не только для себя, но и для Магадана.

Городок полностью снабжен электрической энергией, которой хватает и для производственных надобностей.

В стороне стоит гигантский бензиновый бак из котлового железа, сваренный тут же, на месте.

Автомобиль подъезжает к бензиновой колонке, заправляется бензином, совсем как в большом городе.

Шофер грузовика идет в Дом шофера, получает там сытный горячий обед из нескольких блюд, покупает в буфете булочки из белой муки, яблоки, молоко, папиросы, отдыхает на отдельной койке с чистым бельем и теплым одеялом. Отдыхая, он слышит передаваемые по радио новости Дальтасса из Хабаровска.

В этом приарктическом городке, на крайнем северо-востоке, куда более оживленно, чем в каком-либо Серпухове или Можайске. За день тут проходит добрая сотня машин с пассажирами и грузами, уезжают и приезжают гости с приисков, из Магадана, а иногда и из Москвы или из Архангельска, через реку Колыму и Северный путь.



Эскимоска Алили
со своим сыном
Сигноликом
(бухта Провидения).
Фото Д. Дебабова

II

Северный пейзаж. Природа расцветила Приарктику особенными, нигде больше не встречающимися красками.

Раннее утро. Солнце косыми лучами прорезает ущелья сопки, рисуя горы необычайными оттенками. Вот сопка, покрытая бархатом ягеля. Одна половина ее светлозеленая, другая, куда лучи проникают сбоку, — темнофиолетовая. Высокая гора на переднем плане увенчана грудой скал. Отлогий скат горы весь светится нежнейшим золотистым светом, точно он покрыт покрывалом из персикового пушка. Вершины редких горных лиственниц кажутся ажурным кружевом из черного крепа и еще больше оттеняют эту световую симфонию.

Машина поглощает пространство, и перед нами разворачивается пейзаж за пейзажем, все причудливее и прекраснее.

Очень жарко. Климат Колымы континентален. Зимой здесь не редкость морозы в 60—70 градусов, а в нескольких сотнях километров



Чучанка Кагты
из Энурменского
колхоза (мыс
Сердце-Камень).
Фото Д. Дебаова

западнее, на Оймеконе, наблюдались морозы и в 76 градусов. Это — самое холодное место на земном шаре. Но летом здесь зато так же жарко, как в Крыму. С июня по август в приисковых районах и в долине реки Колымы жара достигает 40 и 50 градусов днем, спускаясь до 10 градусов ночью.

Необыкновенное количество ультрафиолетовых лучей и, возможно, космической радиации в течение нескольких дней покрывает крымским загаром лица колымчан.

Весной, когда надо надевать синие очки, чтобы защитить глаза от ослепительного сияния солнца и снега, здесь практикуются прогулки на лыжах, причем лыжники обнажены по пояс. Странное впечатление производит человек в трусиках и синих роговых очках, быстро идущий на лыжах по двухметровому снегу.

Вдалеке, на сияющей под солнцем ленте дороги видна какая-то странная процессия. На волах везут гигантские клетки из проволоки, в клетках что-то быстро движется. Впереди идут три человека, головы которых обвязаны пышными белыми тюрбанами. Резкие силуэты гор, черные провалы ущелий. Жгучее солнце. Какое-то сходство с пейзажами испанских Пиренеев порождает странную ассоциацию: так, должно быть, везли в клетке со львами Ламанчского гидальго Дон-Кихота после сражения с бакалавром Симоном Карраско.

Процессия приближается. Видим: в проволочных клетках сидит несколько маленьких яков. За телятами в клетках шествует целое стадо яков и бычков-симменталов. Яки важно и медленно движутся по шоссе, подметая пыль длинными, волочащимися по земле щетками шерсти.

Это ведут в животноводческую станцию Дальстроя, на Сеймчане, только что привезенных на пароходе полтора ста яков и полсотни племенных бычков.

За яками животновод Дальстроя, Смирнов, ездил специально на Памир, чтобы отобрать там наиболее подходящие экземпляры и акклиматизировать их на Колыме.

По соображениям Смирнова, климат Памира подходит к климату Колымы, и яки должны себя чувствовать в Приарктике, как дома. Смирнов хлопочет вокруг стада, оберегает яков. Он привык к этому за долгий путь от Памира до Турксиба, через всю Сибирь и Охотское море.

Смирнов — энтузиаст колымского животноводства, но порядочный фантазер. У него целая груда проектов, один другого замысловатее и смелее. Яки — только первый опыт. После яков он намерен привезти сюда овцебыков, которые сохранились только в Гренландии и на островах Мельвила.

Смирнов говорит о будущем колымского животноводства с увлечением. Здесь и проблема разведения особенного крупного оленя, которого везут с Охи на Сахалине и с Урала, и привоз бизонов из Аскании-Нова, и спаривание обыкновенного оленя с сохатым-лосем. Все эти необыкновенные породы, по наметкам Смирнова, должны разрастись и размножиться на Колыме.

Стадо идет по трассе вторую неделю и пройдет до места еще недели три. Но везти на автомобилях бычков и яков некогда. Самый горячий сезон автоперевозок по снабжению приисков. Да, кроме того, неизвестно, как яки перенесут движение в грузовиках.

Заканчиваем беседу со Смирновым, вспоминаем о Москве, о Тимирязевской академии, где учился Смирнов, о Петровском парке, который он не видел уже четыре года, и, пожав друг другу руки, расходимся в стороны.



Эвгимоска Кариухак со своей собакой (бухта Провидения). Фото Д. Дебабова

Мчимся дальше. Шофер моего грузовика Вася Денисенко, молодой парень с Украины, осклабляется во всю ширь и смотрит вслед стаду. Колхозное сердце шофера радуется.

Вася — правонарушитель. Выдвинутый в кооператив, он занутился в довольно крупной растрате и получил пять лет. На Колыме Вася уже около года.

Раньше он работал на постройке дороги и послан был оттуда на курсы шоферов. Изучив автомобильное дело, Вася стал одним из лучших шоферов Колымы. Несколько месяцев тому назад он получил от родителей-колхозников Днепропетровщины телеграмму:

— Напиши: не нуждаешься ли в чем? Вышлем посылки и деньги.

В ответ на телеграмму Вася перевел старикам тысячу рублей денег и дал телеграмму:

— Если нужно, могу вслать еще денег. Ни в чем не нуждаюсь. Приеду — женюсь.

К условиям жизни шоферов Колымы нечего добавлять. Они являются лучшей иллюстрацией советской исправительно-трудовой политики.

— Держись! — весело гикнул Вася, прибавляя ходу. Счетчик дрогнул и показал 70 километров. Грузовик летел птицей. Час ходу, и из тайги снова вынырнул городок.

Белый бревенчатый городок Мякит. Центр дорожного управления Колымы.

III

Дорога в течение трех лет непрерывно движется все дальше в тайгу. Вместе с ней движется и дорожное управление. Мякит, примерно, на половине всей проложенной трассы. Отсюда шоссе сворачивает в различные направления.

Одна линия идет за реку Колыму, в Северный район, в Хаттынах, на полтораста километров, в самое сердце тайги, где находятся наиболее богатые месторождения золота. Другая линия уходит тоже к Колыме, на северо-восток, к устью реки Утиной, впадающей в Колыму, через высочайший из колымских перевалов — Уткинский, где дорога вьется по краю отвесной пропасти на высоте 1300 метров.

Место это очень напоминает по профилю штопор Военногрузинской дороги, возле Млет. Уткинский перевал — одно из труднейших мест строительства дороги. Здесь потребовался напряженный многомесячный труд многих тысяч ударников-колымармейцев, героически боровшихся



Эскимоска комсомолка
Ятлыин работает на
токарном станке
(бухта Провидения).
Фото Д. Дебабова

за преодоление неприступных горных хребтов. Туннели, насыпи, десятки тысяч кубометров взорванных скал, тяжелые метеорологические условия—все это делает строительство этого участка крайне трудоемким.

Имена орденоносцев—инженера Семенова, начальника строительства перевала—Пахомыча, простого рабочего, заработавшего здесь титул „колымского инженера“, и многих других навсегда останутся в памяти колымчан.

На этом высочайшем перевале давно пора поставить мемориальную доску с фамилиями сотен героев-ударников, боровшихся и победивших суровую природу Колымы.

Дорожный штаб Мякита, расположенный в большом деревянном корпусе, работает как на фронте. Особенно напоминает фронт таежный телефон, которым связаны все пункты колымской тайги. В свое время телефон, протянутый через непроходимые топи, леса и горы, был свидетельством поистине героической работы колымских связистов.

Но сейчас, когда масштаб работы Дальстроя неизмеримо разросся, отсталая техника таежного телефона является тормозом. Ручка телефона стерлась от непрерывного вращения.

Инженер управления, весь красный и распаренный, двадцать минут надсаживается над телефоном, пытаясь связаться с Магаданом. По проводам несутся обрывки разговоров Атки, Хаттынаха, Оротукана. Слышится приглушенный концерт из Хабаровска по радио. Но Магадан ускользает.

Когда, наконец, после долгих усилий, связь установлена и счастливый инженер раскрывает рот, чтобы начать разговор, в трубку слышится вежливый вопрос телефонистки: говорите? После этого разговор снова прекращается на полчаса. Разъяренный инженер бросает трубку о стол и с воплем садится в кресло.

В кабинет входит рабочий дороги, бригадир стахановского звена, Ахмеджанов, один из старейших и лучших ударников дороги. Он показывает инженеру обыкновенное дорожное кайло. Прimitивный инструмент. Трудно придумать что-либо новое в этом примитивном орудии. Однако Ахмеджанов, полуграмотный казанский татарин, придумал: он оттянул кайло, сделал его круглым и подобрал особенной формы ручку. Кайло начало работать по-новому. Ахмеджанов вместе со своим звеном ударников изо дня в день дает 250 процентов нормы.

Сейчас он опять пришел с кайлом. Ему кажется, что если ручку снова изменить, то из кайла можно выжать еще процентов 20 производительности.

Инженер очень заинтересован предложением Ахмеджанова. Он придвинул ключок бумаги и произвел на нем какие-то сложные вычисления. Ахмеджанов с уважением смотрит на непонятные ряды цифр, скобки, снабженные алгебраическими знаками, и почтительно ждет...

Ахмеджанов не одинок на дороге. Такие же рядовые рабочие придумали ледяные дорожки, на которых установили вместо тачек однополосные легкие санки, разработали механические клинья для разрыва скал, приделали крючья к коленкам, чтобы удобнее было забираться на ледяные скаты.

Рабочая смекалка рационализировала труд землекопа, пользуясь минимумом технических средств.

Инженер, влюбленный в дорогу, рассказывает мне о строительстве и перспективах Колымского шоссе.

600 километров дороги, открывшей путь в места, которые до сих пор не значатся почти ни на одной карте, — Магадан — Дукча — Атка — Мякит — Стрелка — Оротукан — Усть-Утиная — Хаттынах, — потребовали трех лет работы. Дорогу строили десятки тысяч рабочих. Вынуто десять миллионов кубометров грунтов и скал, настроено 15 тысяч метров мостов. Перспективы дальнейших работ грандиозны. Гигантская работа трех лет — только преддверие к завоеванию тайги.

В соседней комнате несколько десятков инженеров и техников, низко склонившись над столами, чертят профиль пути, который с прозрачных листов кальки ляжет вскоре в колымскую тундру, прорежет колымскую тайгу и пройдет сквозь горные ущелья и перевалы хребтов.

Через реку Колыму строится большой мост. Закончены полтораста километров новой линии по левому берегу Колымы, среди топей долины реки Хаттынах. Начерчен путь трассы еще на несколько сот километров вперед, по направлению к Якутску. И поведены изыскания первого в мире Приарктического железнодорожного пути в таких недоступных для сообщения местах, как долина реки Колымы.

Дорога должна идти вниз по реке Колыме, к Среднеколымску и Зырянке, где имеются залежи единственного пока на Колыме месторождения каменного угля.

Паровозы и вагоны для этой железной дороги придется возить из Архангельска в бухту Амбарчик по Великому северному пути и оттуда вверх по реке Колыме.

Я слушаю, как замороженный, эту индустриальную поэму, которая десяток лет тому назад показалась бы просто невероятной сказкой, вымыслом досужего мечтателя...

Бесконечное полотно дороги плывет на нас ровной каучуковой лентой конвейера. На дороге ни камня, ни бревнышка. Все чисто подметено, утрамбовано, выглажено катками.

Июльская жара сменилась резкой прохладой. По дороге стелется легкий туман. Ветер. За рулем — новый водитель. Молодой парень с крупными, энергичными чертами лица и волнистыми русыми волосами. Лицо шофера освещено выразительными глазами, горящими темпераментом и мыслью.

Он беспрерывно поет. Репертуар его очень обширен. Здесь и мелодии из оперетт, и военные песни, и народные и даже популярные оперные арии. Подозреваю, что водитель был раньше певцом. Он поет неизвестные мне стихи на вольную мелодию:

„Пой веселее, мотор „Комсомолки“,
Смело врежайся в заносы, в пургу.
Вот он, наш город... и песней звонкой
Сон подступивший с ресниц я снунул“.

Бледный рассвет. Первые лучи солнца окрасили горизонт и золотят далекую сопку теплой лимонной акварелью.

Фары грузовика блекнут. Вдали виден Оротукан. Центр южного горного района. Валютный цех Колымы.

С. А. НАГОВИЦЫН

НАРОДНЫЙ ГЕРОЙ ЯМАЛА

В дни, когда ненецкий народ празднует пятилетний юбилей своего национального округа, необходимо еще и еще раз вспомнить имя народного героя ненца Ваули Пиеттомина.

Уже сто лет, как слава этого богатыря, борца за угнетенных, друга ненецкой бедноты, передается из уст в уста, из поколения в поколение среди тундрового населения Ямала.

Насколько дорого имя этого человека широким массам ненецкого народа, можно судить по обилию созданных о нем сказаний и легенд. Некоторые из этих преданий являются замечательными образцами фольклорного творчества ненцев, творчества, которое еще ждет своего собирателя и исследователя.

Фольклор рисует Ваули могучим богатырем, обладающим чудодейственной силой и способностями. Спасаясь от царских сатрапов, он рвет, как паутинки, связывающие его толстые веревки, ныряет в поданный ему ковш с водой, исчезая, таким образом, с глаз стражи, и летит по воздуху через реку Полууй. Весь этот сказочный элемент преданий лишь подчеркивает любовь трудовых масс ненцев к своему герою.

Кто же такой Ваули Пиеттомин (или Ненянг, как его чаще называют изустное предание)? Литературные данные о нем скудны. Что же касается документов, то еще в конце прошлого века тогдашнему исследователю этого движения З. А. Барш в архиве Тобольского губернского суда дела Ваули разыскать не удалось.

Вот что пишет Барш о Ваули:

„Это была действительно замечательная личность, уже давно знакомая всему краю и властям“. В 1839 году „в березовской тюрьме, находящейся при полиции и не огороженной даже тыном, можно было видеть арестанта-самоеда, лет под сорок, среднего роста, крепко сложенного, с красивым энергичным лицом и весьма умными глазами. Это был Ваули. Он судился за грабежи. Живя на отдаленных тундрах, этот человек набрал себе шайку земляков и с ней разъезжал по соседям, отнимая у богатых оленей и раздавая их неимущим... К убийствам он никогда не прибегал...“ Наряду с этим „Ваули проповедывал везде и всем необходимость отделиться от русских властей, не платить им ясака и отобрать у них все занятые ими земли“.

Свою деятельность по организации бедноты Ваули начал в Тазовской тундре еще в 1825 году, а затем перекинулся и в Приуральские тундры. Сказание Серко Неняна, записанное¹ И. Авдеевым, изображает деятельность Ваули так:

„... Был Вавлю обездоленный человек. Такого бедняка, как он, во всей тундре, на Тазу и на Ямале, — отыскать нельзя было. Думает: „Кулаки нашей бедняцкой кровью оленьи стада нажили, богатство накопили. Эх, отсбрать бы у них оленей, да бедноту наделить“. Вавлю что вздумает — то и сделает. Крепкий, как камень, человек был Вавлю. Сказал он бедноте: „Беднота, отберем у богачей оленей“. Все бедняки согласились: „Оленей у кулаков надо отобрать“. Они Вавлю главным

¹ „Ударник Арктики“, № 51 (100), 1936.

над собой выбрали. У богатых ненцев оленей стали отбирать. Отбирают и между собой делят. Хорошо зажила беднота. Ездить стало есть на чем, и вдоволь мяса появилось, и теплая одежда у всех стала⁴.

Из приведенных отрывков, как, впрочем, и из других материалов, видно совершенно ясно, что повстанческая деятельность Ваули носила ярко выраженный классовый характер. Ненцы не раз восставали и раньше, но эти восстания имели целью исключительно избавление от колонизаторской кабалы и русского самодержавия. Таким, например, было надымское восстание 1679 года, когда надымцы, в количестве более 400 воинов, осадили Обдорский острог и обстреливали его, но, узнав о приближении русского отряда из Березова, сняли осаду и ушли обратно на Надым. В том же году хатангские ненцы произвели нападение на Мангазейский острог.

Эти и подобные им набеги на царские крепости-остроги с половины XVIII века прекращаются, и повстанческая борьба затихает. Плохо организованные, с примитивным вооружением и нередко враждующие между собой, ненецкие племена не могли взять перевеса в борьбе с вооруженными огнестрельным оружием царскими войсками. За каждым восстанием следовали кровавые репрессии, хищническое истребление мятежных родов и племен.

Но за сто лет, с первой половины XVIII века до первой половины XIX века, в тундре произошли большие изменения. Классовая дифференциация, вследствие капиталистической экспансии, чрезвычайно усилилась. Хищническая деятельность колонизаторов, выразившаяся в выколачивании ясака и всяческих поборах, а также и развитии вопиюще несправедливой грабительской торговли, привела к обнищанию основных масс ненецкого народа, а имущую влиятельную верхушку — родовых и племенных старшин и князьков — наоборот, обогатила, упрочила их положение. Этому способствовало и царское правительство. Недаром же „Обдорский князь Мамрук (предок князей Тайшиных) еще в 1801 году получил царскую грамоту, которою утверждалось его княжеское достоинство и предоставлено ему заведывать ясачными остяками и самоедами“.¹

Оленьи стада и тундровые угодья постепенно целиком переходили в руки этой влиятельной верхушки, а также в руки создавшейся на базе новых экономических условий прослойки тундрового русско-зырянского кулачества.

Вот на этой-то почве новых социальных условий и выросло восстание, руководимое Ваули Пиеттомином. Ваули выступил против двойного гнета: своих кулаков и царского самодержавия.

* * *

Первый этап деятельности Ваули закончился тем, что он, занимаясь экспроприацией кулачества в Приуральской тундре, в 1839 году был схвачен березовским земским начальством и отправлен сначала в Обдорск, а затем на суд в Березов. Обстоятельства этого происшествия, по сказанию Серхо Неняна, которое, судя по некоторым признакам, излагает первое пленение Ваули, рисуются вкратце в следующем виде.

Раз зимой Ваули с тридцатью бедняками поехал отбирать оленей у кулаков рода Худи. Главным в роде Худи был кулак Хазовыко. Он

¹ Щеглов И. В., Хронологический перечень важнейших данных из Истории Сибири, Иркутск, 1883.

заколол для Ваули и его товарищей трех оленей, но те отказались от угощения и направились к стаду отбирать оленей. Хазовыко подговорил четырех силачей из своего рода вместе напасть на Ваули, а сам сел с Ваули на одну нарту и поехал с ним как бы с целью помочь выбрать оленей. Когда было отобрано уже оленей 100, Хазовыко вдруг прыгнул на Ваули и схватил его за голову, а остальные четверо ухватились за его руки и ноги. Ваули был связан. Остальные кулаки с помощниками, предварительно выкрав оставленное на нартах оружие отряда Ваули, набросились на дружинников. Таким образом весь отряд был переловлен. Тогда Хазовыко стал издеваться над Ваули, ломая ему пальцы. Батрак же Хына Шухнего сказал: „Раз связали — не трогай! Повезем в Обдорск“. Эти слова подчиненного привели Хазовыко в бешенство, и он, проклиная батрака и неистово ругаясь, стал избивать Ваули палкой от передка нарты. Но Ваули не издал ни звука. Отвезли Ваули в Обдорск и бросили в угол одной из комнат второго этажа большого дома.

Увезенный в Березов, Ваули был судим, наказан плетью и сослан на жительство в самую дальнюю волость Сургутского края (Енисейской губ.).

Но не пробыв в ссылке и двух месяцев, Ваули со своим главным товарищем Майри Ходакым бежал оттуда, сумев найти дорогу в свои родные тундры. Там он снова организовал своих единомышленников, запасся оружием: луками, копьями, ружьями и большими ножами и направился на Обдорск, обещая восставшим, что „сделает понижение цен на все продающиеся торговцами припасы, а вместо полагаемого в казну ясака по два белых песца он установит по одному“. Он ставил также целью свергнуть обдорского князя Тайшина и поставить на его место ханта Янку Муржана. Кроме того (по свидетельству Абрамова) позднее будто бы на допросах выяснилось, что дружинники намерены были напасть на Обдорск ночью, поджечь церковь и итти по домам грабить русских торговцев, после чего удалиться за реки Таз и Енисей.

Набрались у Ваули всего до 400 вооруженных. Для похода Ваули выбрал время, когда в Обдорске происходила крещенская ярмарка, длившаяся обычно всю первую половину января. Это время он выбрал с той целью, чтобы отнять у властей собранный за время ярмарки ясак и возвратить его обратно ненцам.

Вот как описывает этот поход Ваули на Обдорск З. А. Барш:¹

„В 1841 году на Обдорскую ярмарку собралось очень много торговцев. Чиновный люд: исправник, местный заседатель, кой-кто из тобольских чиновников также были налицо. Торговля шла бойко. Русские торговцы потирали от удовольствия руки, скупив весьма выгодно пушнину... Исправник Скорняков был чрезвычайно доволен удачным сбором ясака. Туземцы... также находились в блаженном состоянии, лакомясь ежедневно волшебным напитком (водкой). Все шло хорошо. Было несколько неприятных случаев, но это не в счет. Без них не обойтись: замерзло на своих нартах несколько сильно опьяневших туземцев, в том числе молодая женщина с ребенком, плотно прижавшимся к открытой груди кормилицы. Было несколько драк. Одного торговца обокрали, другого поймали за продажей влаги, напоминавшей по запаху низкосортную водку. Все уладилось!

Вдруг весь Обдорск был поражен страшным известием. Верстах в 30 или 40 от города появился с многочисленной ватагой известный

¹ „Русская старина“, 1881.

уже правительству Вауль Пиеттомин. Кто-то был в стане Ваули и видел его лично: „Нарт множество, в каждой по 3—4 оленя. Пики — как лес стоят. Собирается Вауль сюда, скоро приедет“. Всполошились власти. „Капитан Митька“, как называли исправника туземцы, совсем растерялся. Военного отряда в Обдорске нет и не полагается. Во время ярмарки бывает тут лишь несколько казаков, приезжающих с чиновниками. Придумали послать в Березов нарочного с требованием присылки местной казачьей команды в числе 50 или более человек. Так и сделали: нарочный прилетел в Березов быстро. Березовцы всполошились не менее обдорцев: „Возьмет Обдорск, придет и сюда, все отнимет, вконец раззорит нас. Ведь за ним все самоеды пойдут, если захочет“. Словом: войско, в числе нескольких десятков казаков, с кремневыми, ржавыми ружьями отправилось (из Березова) против неприятеля. Предводителем был послан пятидесятник А. М. Буторин (позднее — есаул в отставке; человек, наживший различного рода торговлей огромное для этого края богатство).

А в Обдорске, между прочим, нашелся спаситель, покончивший все дело просто и без больших хлопот. Это был местный житель, зажиточный мешанин Николай Нечаевский, старый друг Ваули, — человек хитрый, находчивый и решительный. Он-то и явился к властям с неожиданным для них предложением: „Я поеду в стан Ваули и привезу его живого сюда. Чем меня наградят за это?“ Ему наобещали всякие милости. „А медаль дадут?“ — „Дадут, дадут, уж мы похлопочем“.

Нечаевский отправился... В стан Ваули он явился к вечеру и сейчас же увиделся со своим старинным приятелем.

— Здорово, друг, — сказал посланник.

— Здравствуй, зачем приехал?

— Будем говорить много. Дело важное. Пойдем дальше от твоих. В Обдорске узнали, что ты пришел. Чиновники испугались, бежали в Березов. Никто не знает, что я к тебе поехал. Нарочно, друг, прибежал к тебе сказать, что я вместе с тобой, заодно.

— Ой, Николка, не верю. Ты худое что-то задумал. Погоди, позову шамана. Пускай он скажет, что у тебя на уме.

— Зови, друг, зови. Мы с тобой ведь много лет знакомы. Видел ты от меня худо? Когда тебя искали русские, разве я тебя выдал им? А я, ведь, знал, где ты. Вот и теперь пришел помочь тебе. Поедем в Обдорск вместе. Там все нас испугаются и отдадут нам весь ясак и все вино, а вина много-много...“

Много еще толковал в этом роде обдорский „дипломат“. Вауль задумался.

— Надо спросить моих, — сказал он, — как они скажут.

Было приглашено на совет человек десять самых приближенных Ваули. Совещались без шума. Но советники крепко настаивали не доверяться русскому, хоть и другу, и делать по-своему.

Перед утром призвали шамана. Началась ворожба. Шаман выстрелил из лука в развешенную на шесте свежую очищенную от крови шкуру, и, когда стрела пробила шкуру, в отверстии будто бы все же оказалась кровь. По мнению шамана, это было не к добру.

Нечаевский смутился, но не пал духом. Он снова начал убеждать Вауля ехать с ним вместе... Если же Ваули его не послушает, то все потеряет и кто-нибудь выдаст его русским чиновникам. Если же друга послушает, то они сделают дело без драки. Все останутся живы, и всем будет хорошо.

Стали еще ворожить... Шаман опять заявил, что ворожба предвещает беду. Нечаевский опять стал увещевать Ваули и его советников, говоря, что он пойдет в город вместе с ними, и если он захочет их обмануть, то пусть они его убьют на месте.

Решили на том, чтобы ехать всем, но Нечаевский уговорил все-таки остановиться верстах в пяти от Обдорска, выбрав место, которое бы скрывало становище от жителей. По свидетельству Абрамова, не доезжая 25 верст до Обдорска, Ваули встретил ехавшего к нему, по его приказанию, обдорского князя Тайшина. Ваули начал его ругать и хотел бить бывшим при нем оленьим рогом. Но Нечаевский остановил его. Князь кланялся в ноги, целовал руки у Пиеттомина и обещал ему дань.

Еще не совсем стемнело, когда ватага расположилась вблизи города. Выбрав человек 18 самых надежных дружинников, Ваули отправился в приготовленную ему „другом“ Нечаевским западню.

Чиномачалие было настороже. Лишь только заметили вдали толпу, сейчас же приняли меры. Наличные казаки, некоторые из жителей и преданные князю Тайшину туземцы спрятались вблизи инородческой управы и в самом ее здании. Ваули со свитой и „другом“-предателем в совершенной тишине взобрались на холм и приблизились к управе.

— Пойдем вперед, друг!—шепнул Нечаевский Ваули.

Дверь здания отворилась, друзья вошли. В ту же минуту крепкие руки обхватили Ваули. Дверь заперли на крюк. Сильно напрягая мускулы, Ваули сбросил было с себя несколько человек, но вслед затем снова навалилась на него целая масса людей, которым помог и „друг“ Нечаевский.

— Проклятый предатель!—с ненавистью крикнул ему Ваули.

Крепко скрутили руки и ноги Ваули и бросили его в угол каморки.

Между тем, на улице происходила отчаянная борьба между друзьями Ваули и казаками, с участием кулаков и лавочников Обдорска. „На помощь подоспели и бывшие до сих пор в управе. Безмолвно, но отчаянно защищалась свита Ваули, не обращая внимания на удары по чему попало поленьями и палками. Всех страшнее и всех несокрушимее был самый преданный Ваули человек—Содома. С непомерной силой, спокойно переносил сыпавшиеся на него удары, он разбрасывал около себя всех, кто попадался ему под руку. Тогда урядник Шахов, подойдя к атлету сзади, со всего размаха ударил его полашом сабли по обнаженной голове. Не вынес Содома этого страшного удара и со стоном, как сноп, повалился на снег, окрасив его алой кровью“.

Вскоре вся свита Ваули была перевязана. Шесть человек главных виновников были закованы в кандалы и с конвоем отправлены в Березов, где были осуждены к наказанию кнутами и сосланы на каторгу в Восточную Сибирь. Дружина же, узнав о гибели своего смелого вожака, ушла в тундру и распалась.

* * *

Дальнейшая судьба Ваули неизвестна. Вероятнее всего, что этого гордого сокола, вольного сына свободолюбивого народа тяжкая неволя скоро свела в могилу.

Но идеи Ваули не умерли. В 1856 году уцелевшие сотоварищи его—Пани, Хыды, Оме, Хоруме и другие—организовали на Тазу вооруженную группу в 30 человек и начали захватывать у богачей оружие, оленей и прочее имущество с целью распределения его среди бедняков. Ненецкий родовой старшина Телка Ванюзе (Ванхозе), в ведении кото-

рого находился Пани, донес о его деятельности в Обдорск князю Тайшину.

Ввиду невозможности назначить команду для поимки „бунтовщиков“ в этих отдаленных местах, находящихся от Обдорска на расстоянии месяца хода на оленях, эта операция была поручена тому же Тепке Ванюзе. Последний, выбрав из надежных людей 10 человек и поручив их кулаку Ваку Хылидину, отправил на ополченцев. Усердие и расторопность Хылидина превзошли все ожидания. В самое короткое время 12 „бунтовщиков“ были схвачены и представлены властям. Березовский военно-окружной начальник позднее доносил, что березовские власти „признали за нужное повредить некоторым из них руки по суставам пальцев“. О происшедшем было доведено до „высочайшего сведения“, и так называемый император Александр II пожаловал кулака Хылидина большой серебряной медалью, а членам его отряда выдал по 10 рублей серебром каждому. Этот факт отношения царя к „усмирителям“ свидетельствует о страхе самодержавия перед надвигающейся угрозой со стороны народа, — пусть даже самых далеких северных окраин.

А в Обдорске в это время богатеи и лавочники праздновали и закрепляли свое новое завоевание. Дело в том, что, несмотря на фактическое положение дел, официально земля, на которой стоял Обдорск, а также и незаселенные окрестности принадлежали „инородцам“, т. е. коренным жителям края — ненцам и хантэ. Так вот эту землю тобольский генерал-губернатор Гасфорт (назначенный на этот пост в 1851 году) передал вместе со всеми обширными окрестностями обдорским кулакам и торговцам. Последние в благодарность за это, во главе с местным богачом Чечуровым, воздвигнули генералу памятник, выложенный из кирпича в виде обелиска в 3 сажени высотой.

К 1857 году памятник был уже готов, но без надписи. Тогда тот же Чечуров в своем радостном рвении от полученных прав на тундровые угодия сочинил для памятника благодарственную надпись и отослал ее в бывший Екатеринбург на гранильную фабрику с тем, чтобы вырубить эту надпись на мраморной доске, которую предполагалось прикрепить к обелиску. Но когда доска была привезена в Обдорск, купцы с изумлением увидели, что их благодетель Гасфорт переименован на доске в Фосфорта.

Памятник этот, нелепое сооружение лавочников, стоит в Сале-Харде и до сих пор (на правой стороне спуска к лесозаводу), напоминая своим видом о диком произволе угнетателей трудовых масс ненецкого народа и о далеком проклятом прошлом.

Земля же, отнятая у народа и отданная богачам, была возвращена ее действительным владельцам лишь в 1917 году знаменитым ленинским декретом. А великая Сталинская Конституция закрепила это право навечно.

ТРОЕ С МЫСА ЧЕЛЮСКИНА

Взяв предварительно разрешение, я постучался в дверь с надписью „Вход воспрещен“.

В просторной чистой комнате царил полумрак, и только стол, за которым восседал вахтенный радист, был ярко залит светом низко висевшей электрической лампы.

Поблескивали никелированные маховички мощного коротковолнового передатчика, стояли изящные шкафчики; в одних из них ярким светом горели радиолампы, в других видны были трансформаторы, катушки, конденсаторы. Стрелки приборов—одни стояли неподвижно, лишь изредка вздрагивая, другие бешено метались по всей шкале, показывая нагрузку.

Вахтенный радист, с надетыми на голову наушниками, левой рукой брал радиogramмы из пачки, лежавшей перед ним на столе. Казалось, он медленно прочитывает их, вникая в смысл каждого слова. Только внимательно присмотревшись, можно было увидеть чуть заметные движения кисти правой руки и мягкий, чуть слышный стук сверкающего медью телеграфного ключа.

Пачка тает... И вот, наконец, в руках последняя радиogramма.

Движение рычага—потухли лампы в шкафчике, замерли на нуле стрелки приборов...

Включив приемник, радист вращает верньеры настройки приемника, нащупывая станцию.

Забегал карандаш радиста по бумаге. Из хаоса звуков он нашел позывные нужных ему станций.

Растет кипа принятых от Диксона, адресованных Челюскину, мысу Шмидта, Тикси, Нордвигу, Уэлену радиogramм...

И едва в репродукторе остались только треск и свист, прекратились точки—тире, как дан сигнал в моторную. Движение рычага—и снова забегали стрелки, засветились лампы, мягко, почти не слышно застучал под рукой ключ, давая Диксону квитанцию на принятые радиogramмы.

Иван Павлович Григорьев—старший радист полярной станции мыса Челюскина. Он имеет 13-летний стаж радиста, был завербован Главным управлением Севморпути для работы в Арктике в 1933 году и направлен на полярную станцию Челюскин.

Прибыв на станцию, он первым долгом отправился в радиорубку. Открыл дверь и, ахнув, остановился на пороге.

Зрелище, открывшееся перед глазами, превосходило все ожидания. Мрачная темная комната с низким потолком, в которой едва можно было разобрать очертания людей и предметов. Кучи окурков на столе

и даже на радиоаппаратуре. Провода, висающие в воздухе—по всей комнате.

Уехала старая смена. Григорьев со вторым радистом начинают наводить порядок в радиорубке, не прекращая и работы по радиообмену. Впрочем, „обмен“ составлял всего 900—1000 слов в месяц и велся только с Диксоном.

В первые же недели своей работы Григорьев показал себя опытным, теоретически и практически подкованным работником.

В должном порядке выстроилась на столе радиоаппаратура, а рядом с ней красовались два смонтированных Григорьевым новеньких передатчика „НОРД-Д“ и „НОРД-К“.

В прошлое канули 900 слов месячного обмена. Рация станции мыса Челюскина заработала по-новому, значительно увеличив масштаб работы. Это не было случайностью. В 1933 году было организовано много новых полярных станций—надо держать с ними связь. Кроме того во льдах зазимовал караван судов Первой ленской экспедиции.

Диксон, остров Самуила, Северная Земля, Юшар, мыс Северный, Матшар, острова Медвежий—все они держат связь с полярной станцией мыса Челюскина, производя с ним радиообмен.

И уже через несколько месяцев, в конце 1933 года, обмен сделал крупный шаг вперед, достигнув 150 000 слов за квартал.

Наступил 1934 год. Работы становится все больше и больше. Ежедневно в течение нескольких часов Григорьев держит связь с пароходом „Челюскин“, находящимся в Чукотском море (мыс Челюскина служил промежуточным пунктом для связи парохода с Москвой).

Десятки радиogramм. Они с каждым днем становятся все тревожней и тревожней: „Корабль дрейфует, корабль сжимает льдом“.

13 февраля 1934 года связь прервалась. Это было в тот день, когда возник ледовый лагерь Шмидта.

Узнав о гибели „Челюскина“, Григорьев проявил свою обычную оперативность, предоставив мысу Северному (теперь мыс Шмидта) семь дополнительных сроков для обмена. До конца существования лагеря Шмидта он обеспечивал четкую бесперебойную связь лагеря с Москвой.

В списке награжденных за участие в работах по спасению челюскинцев отмечен и Григорьев—награжден почетной грамотой и премирован.

Рация осенью 1936 года переходит на новое место в нескольких километрах от станции. Начальником нового оперативного

пункта, так называемого „выделенного приема“, приказом Полярного управления Главсевморпути назначен был Григорьев.

Он достиг высоких показателей в работе. При норме обмена на 550 слов в час он дает в среднем 750 слов, нередко доводя эту цифру до 900 слов в час.

Тов. Григорьев оказывает большую помощь и коллективу, чтобы приучить весь состав рации к четкой, оперативной работе.

Первая декада стахановского месяца (март 1936 года) поставила рацию Челюскина на 4-е место среди 11 радиостанций, в числе которых был Московский радиоцентр Главсевморпути, радиоузел на острове Диксона и др.

Вторая декада дала Челюскину уже второе место.

Последнюю, третью декаду, Челюскин встречал, достигнув первого места. Правительством по заслугам оценено работу т. Григорьева. Он в числе других полярников награжден орденом Знак Почета.

* * *

До 1932 года Костя Ращепкин знал Арктику очень мало. Работая на одной из московских раций, он одновременно учился на вечернем рабфаке, окончив который — оставил работу и поступил в Московский энергoinститут.

В это время шла подготовка ко Второму Международному полярному году. Газеты пестрили статьями об Арктике. Они крепко запали в голову Косте. Он решил обратиться с предложением в Главное управление Севморпути. Вскоре он получил удостоверение — направлен с т. Папаниным на полярную станцию бухту Тихую в качестве радиста.

Зимовка прошла хорошо. Ращепкин полюбил Арктику и, не задумываясь ни на минуту, поехал в 1934 году с тем же Папаниным, сменив Григорьева, на мыс Челюскина. Он был достойным преемником Ивана Павловича...

Приближалась смена. Скоро придется уехать. Мысль об этом как-то удручала Костю. А тут еще посыпались циркуляры радиослужбы Главсевморпути, говорящие о напряженном положении с кадрами, о необходимости развернуть работу по вербовке „сверхсрочников“.

Ращепкин решил остаться еще на год.

Он также не признает нормы обмена. Его средняя норма — 700 слов в час. О Григорьеве он отзывался... Да впрочем стоит ли говорить об этом? В договоре соцсоревнования между радистами Ращепкиным и Адуевым стоит: „Работать по-Григорьевски“.

* * *

Нельзя не упомянуть и об арктическом изобретателе мыса Челюскина. Это — начальник механического цеха Вячеслав Антонович Шоломоун, просто — „Антонич“, как его зовут полярники.

Антоничу 46 лет. Он искуснейший слесарь и токарь.

Прозимовав „для интересу“, как он говорит, один год на Земле Франца-Иосифа в бухте Тихой, он горячо полюбил Арктику и вновь в 1934 году поехал на зимовку на мыс Челюскина. Работа захватила его, и он, не давая себя уговаривать, остался на „сверхсрочную“ еще на год.

Антонич переконструировал и построил из бросового материала приморский мареограф — прибор для записи приливов и отливов.

Пользуясь только рассказами научных работников, без всяких чертежей он построил новый морской мареограф, служащий для тех же целей, но опускаемый в море главным образом с судов.

Он изобрел ручной бур для бурения дыр во льду для гидрографических промеров, сконструировал и построил моторный бур с приводом от маломощного мотора, бурящий в полтора метра во льду отверстия в течение 26 секунд.

Ворошиловградский паровозостроительный завод (Ворошиловград — шеф Челюскина), получив в 1935 году чертежи моторного буера Шоломоуна, решил взяться за их изготовление для снабжения ими всех полярных станций.

Антонич кончает разработку бура с приводом от мотора вездехода, обслуживать который будет один водитель вездехода.

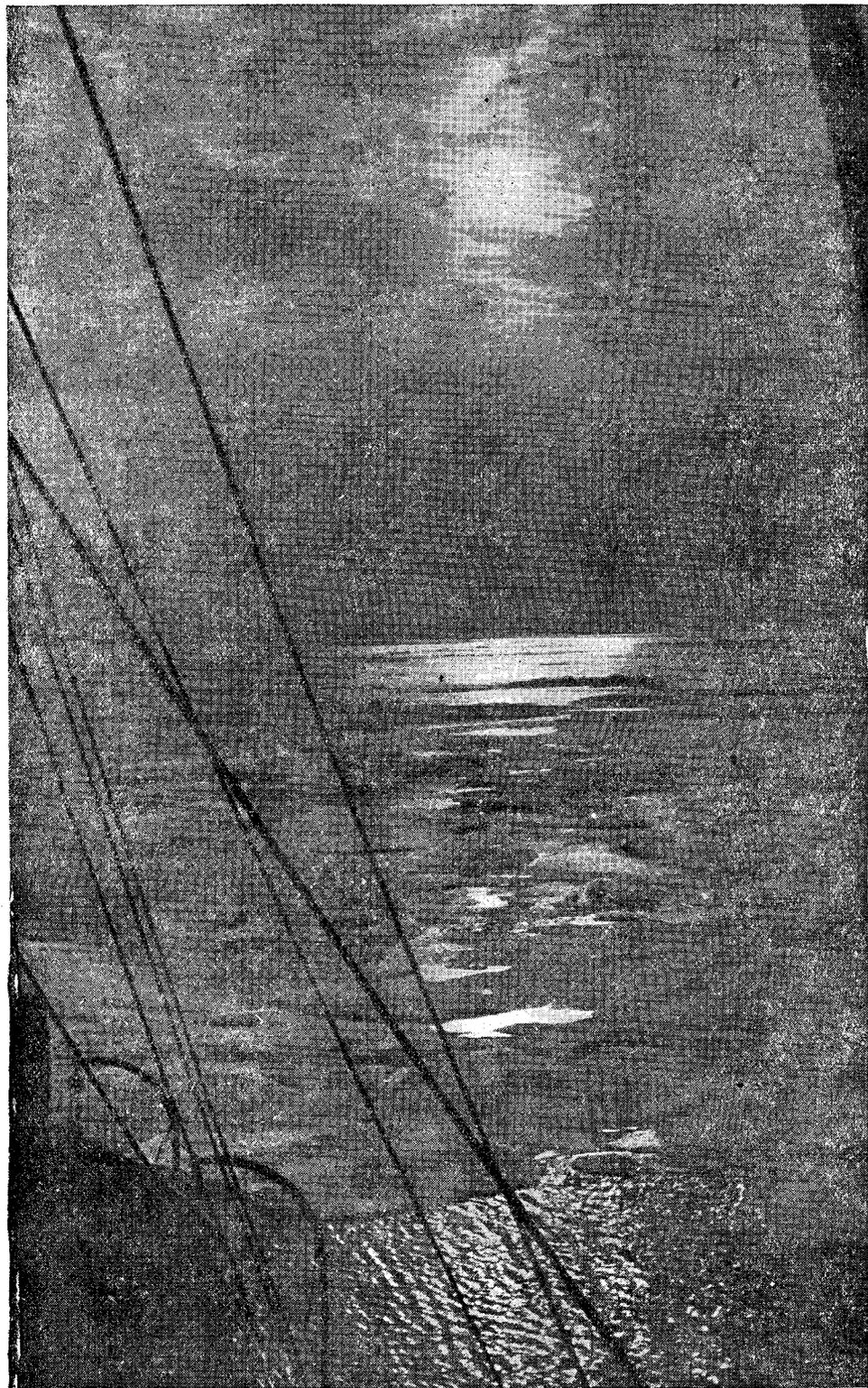
Антонич конструирует также ручной бур, обслуживать который будут два человека.

Антонич проделал большую работу по ремонту и восстановлению сложнейших научных приборов и инструментов, зачастую в процессе ремонта их совершенствуя.

Механический цех станции он превратил в образцовую мастерскую. Антонич — лучший стахановец Арктики. Несмотря на болезнь, он остался на третью зимовку.

Его моторные, ручные и автобуры, его механическая аэрологическая лебедка, его научные приборы, размноженные в десятках экземпляров, найдут применение на всех станциях Арктики.

Как и т. Григорьев, он награжден орденом Знак Почета.



Чукотское море с борта ледокола „Красни“. Фото Д. Дебабова

Я. Я. ГАККЕЛЬ

ПРОХОДИМОСТЬ ЛЬДОВ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ¹

Условия проходимости льдов Северного морского пути до сих пор совершенно не освещены ни в научных работах, ни в материалах, связанных с практикой наших плаваний. Между тем без знания этих условий вся работа, тесно связанная с эксплуатацией трассы (разработка графиков движения, оперативная работа по проводке судов, правильное использование ледокольного флота и т. д.), будет не совсем рациональна.

Разберем метод, каким в настоящее время пользуются для оценки проходимости льдов.

Оценка густоты льда производится путем визуальных наблюдений „на-глаз“, по степени заполненности льдом видимого пространства, по десятибалльной шкале. При таком способе наблюдений дать оценку густоты льда в какой-то определенный момент — при небольшом навыке не так трудно. Но дать общую оценку определенного участка, а тем более всей пройденной трассы в данном море — весьма трудно. Эта трудность определяется прежде всего тем, что степень густоты льда по мере продвижения в нем непрерывно меняется, записи же наблюдателя относятся только к моментам, которые могут оказаться не характерными для тех районов, где они сделаны.

Поэтому, если мы оцениваем ледовитость моря или отдельного его района только по густоте льда, определенной по десятибалльной шкале, то должны помнить, что такой метод оценки весьма субъективен.

Из-за неопытности наблюдателя баллы густоты льда иногда бывают сильно преувеличенными, отходя от истины на 4—5 баллов.

Еще труднее дать оценку льдов по существующей шкале проходимости, рекомендованной Междуведомственным бюро ледовых прогнозов при Главсевморпути. Многие баллы этой шкалы по своей формулировке почти равнозначны. Десятибалльная шкала фактически содержит пять характеристик проходимости льдов, и ею очень мало пользуются. В навигационной практике и в литературе прохождение льдов определяется большей частью не по существующим баллам, а словесной формулировкой, и не в рамках шкалы проходимости, а гораздо уже.

Сравнительная оценка льдов по годам, в отношении их проходимости судами, имеет большое значение. Сравнивая такие контрастные годы, как 1935 и 1936, можно прямо сказать, что первый из них был гораздо благоприятнее для полярной навигации, чем второй, но в отношении

¹ Сокращенное изложение доклада на гидрологической секции сессии Ученого совета Арктического института в январе 1937 года.

других лет, менее контрастных по условиям ледовитости, этот вопрос при существующих методах решить гораздо труднее.

Стремясь дать не только качественную оценку проходимости льдов (как это дается по шкале проходимости), но и количественную, при том достаточно объективную и точную, мы в навигацию 1935 года попытались дать такую шкалу проходимости, которая бы более отвечала необходимым требованиям, чем существующая. Трудность составления такой шкалы заключалась в том, что разного типа суда имеют и разную степень проходимости.

Мы сделали допущение, что всякое судно, имеющее на чистой воде определенную крейсерскую скорость, войдя во льды, часть этой скорости будет терять по мере того, как лед на его пути будет все сплоченнее и сплоченнее, пока в сплошном льду оно не остановится.

Приняв, как и в существующей шкале проходимости льдов, за ноль тот случай, когда судно идет по чистой воде, мы все остальные показатели проходимости получили по разности скорости данного судна по чистой воде и скорости его во льдах. Если мы возьмем судно, имеющее скорость на чистой воде 9 узлов, то наибольший его показатель в тех льдах, через которые оно пройти не может, будет равен также 9.

Обработав таким образом путь сквозного рейса парохода „Ванцетти“ из Мурманска во Владивосток в навигацию 1935 года, начиная от кромки льдов, мы получили ряд показателей проходимости судна.

Так как скорость хода „Ванцетти“ по чистой воде равна 8,5 узла, то все полученные показатели были выражены в 8,5-балльной шкале. Эти баллы близко подходят к наиболее удобной 9-балльной шкале.

Отмечая, кроме того, и баллы густоты льда, а также метеорологические условия плавания для каждого отрезка пути, мы имели возможность сравнить полученные баллы проходимости с густотой льда, разбив весь материал по группам густоты льда и вычислив среднюю величину.

Таким образом, независимо от того, каков был характер льда и какова его мощность, мы получили следующие средние данные:

Баллы густоты льда	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Баллы проходимости льдов	1	2	4	4	5	6	—*	7	8	—*	—*

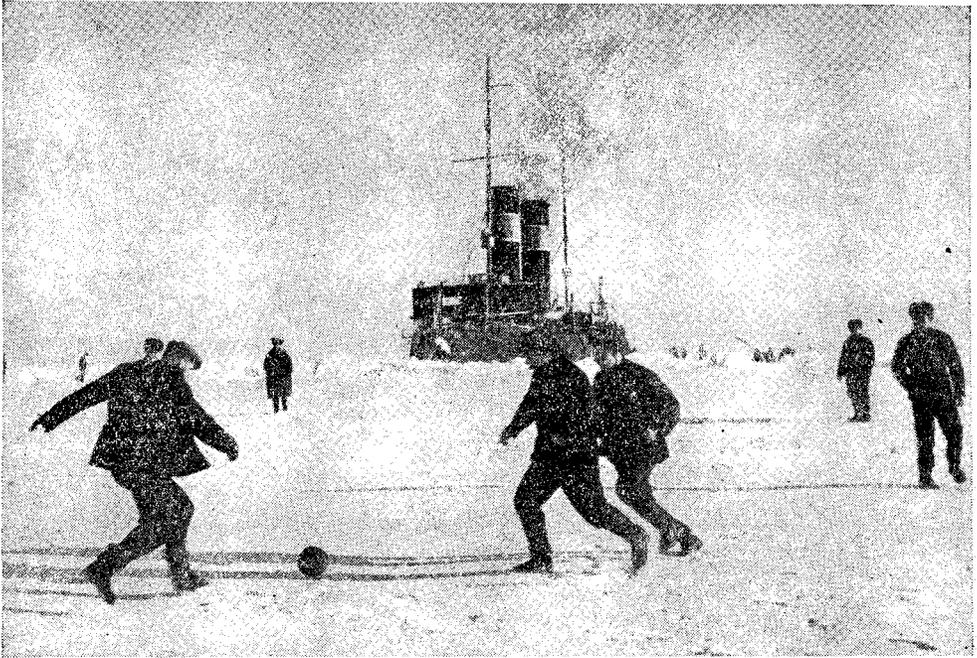
Из этой таблицы видно, что падение скорости хода „Ванцетти“ до некоторого предела происходило пропорционально густоте льда, независимо от его разновидностей. Приведенные здесь цифры округлены до целых чисел, тогда как все наши вычисления сделаны с точностью до 0,1 балла.

Подсчитав по данным плавания „Ванцетти“ все баллы проходимости от пролива Югорский Шар до Берингова пролива и вычислив средние величины баллов проходимости, мы получили следующие данные для отдельных морей и проливов. Они также округлены до целых чисел.

Проходимость льдов на трассе Севморпути в навигацию 1935 года

Карское море	2	Пролив Дм. Лаптева	0
Пролив Вилькицкого	5	Восточносибирское море	3
Море Лаптевых	5	Чукотское море	0

* Данных не имелось.



Кочегары и матросы с ледокола „Красин“ играют на льду в футбол.
Фото Д. Дебабова

Средняя величина проходимости льдов, вычисленная по „Ванцетти“ для всей трассы за 1935 год, равна 3 баллам (3,3). Это значит, что при плавании во льдах пароход потерял (в среднем) треть той скорости, которую он имел бы, если бы льда не было. Таким же путем мы обработали данные плавания „Челюскина“ в более трудном 1933 году.

По мощности машины и по другим данным „Челюскин“ значительно отличался от лесовоза „Ванцетти“, приближаясь по типу скорее к ледокольному пароходу. Было получено следующее соотношение баллов густоты льда и баллов проходимости по „Челюскину“, которые мы для сравнения приводим вместе с баллами проходимости „Ванцетти“.

Баллы густоты льда \ Баллы проходим. льда	Баллы проходимости										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
По „Ванцетти“	1	2	4	4	5	6	—	7	8	—	—
„Челюскину“	1	2	3	4	5	6	6	7	7	8	9

Аналогичные величины полученных баллов проходимости в зависимости от густоты льда, вычисленных по отличным друг от друга судам, совершавшим плавание в разных условиях, говорят в пользу примененного метода оценки условий проходимости.

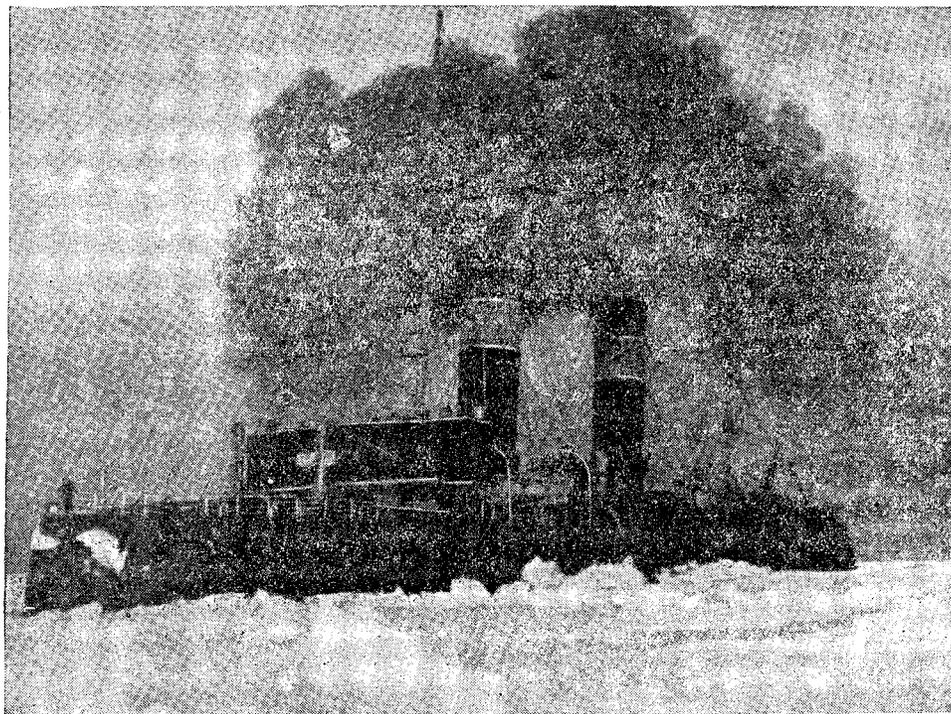
Средняя проходимость льдов на трассе Северного морского пути в навигацию 1933 и 1935 годов

Участки Северного морского пути	По „Челюскину“ (1933 г.)		По „Ванцетти“ (1935 г.)	
	Сроки плавания	Баллы	Сроки плавания	Баллы
Карское море	13/VIII — 1/IX	4	29/VII — 14/VIII	2
Пролив Вилькицкого	1 — 2/IX	0	14 — 15/VIII	5
Море Лаптевых	2 — 6/IX	3	15 — 22/VIII	5
Пролив Санникова	6 — 7/IX	6	—	—
Пролив Дм. Лаптева	—	—	22/VIII	0
Восточносибирское море	7 — 15/IX	5	22 — 29/VIII	3
Чукотское море (все)	15/IX — 8/X	9 ¹	29 — 31/VIII	0 ²
Чукотское море от мыса Якан до мыса Ванкарем	15/IX — 18/IX	7	—	—
В среднем (по трассе)		7		3

Выведенные средние цифры и по отдельным морям доказывают, что 1933 год был значительно ледовитее, чем 1935 год. Это вполне подтверждается действительностью. Обращают на себя внимание баллы проходимости пролива Вилькицкого и моря Лаптевых в западной части,

¹ От мыса Якан до мыса Сердце-Камень.

² До бухты Провидения.



Ледокол „Красин“ в Восточносибирском море в 1936 году. Фото Д. Дебабова

которые при общих благоприятных условиях 1935 года значительно выше, чем в 1933 году.

Проливом Вилькицкого „Челюскин“ прошел 2 сентября, а „Ванцетти“ 15 августа. Кроме того, „Ванцетти“ шел на 9 миль мористее „Челюскина“, в то время как южнее его — в сторону материка — льда было меньше. В западной части моря Лаптевых, наоборот, „Челюскин“ шел мористее, чем „Ванцетти“.

Такое скопление сплоченных льдов в указанном районе, независимо от общего состояния льдов в других морях, конечно, не случайно и только лишний раз подтверждает правильность указания Нансена относительно общей циркуляции вод в море Лаптевых, совершающейся по направлению, противоположному часовой стрелке. Хотя материалов, которыми мы располагаем, еще мало, но при сопоставлении приведенных здесь условий проходимости льдов в западной части моря Лаптевых с уточненной схемой течений в море Лаптевых, разработанной П. К. Хмызниковым,¹ напрашивается следующий вывод: при плавании из Карского моря в море Лаптевых вероятно не следует держаться берегов Таймырского полуострова, как это обычно практикуется. Вместо того, чтобы идти вдоль холодного течения, спускающегося с севера, несущего с собою большие массы льда и идущего по направлению к Таймыру, лучше идти мористее, пересекать это течение, может быть даже дважды, так как по упомянутой схеме холодное течение около 75-й параллели снова поворачивает к северу.

Поскольку мы даем оценку проходимости морей, путем вывода показателей и баллов проходимости, основываясь на степенях падения скоростей у судов, разных по своему типу, идущих во льдах, то на этом же основании мы можем дать оценку и самих ледокольных качеств этих различных типов судов. Примененный здесь метод до некоторой степени грешит субъективным характером оценки отдельных судоводителей, так как каждый капитан имеет свой стиль работы: одни предпочитают выждать время и действовать более осторожно, другие скорее идут на риск. Поэтому было бы желательно для произведения такой оценки получить данные по плаванию этих кораблей под разным командованием и в продолжение нескольких навигаций.

При всех наших подсчетах мы, за исключением густоты сплоченности льда, не принимали во внимание всех прочих его качеств — толщину, степень прочности, вязкость, возраст и т. п. А эти качества несомненно должны сказаться на баллах проходимости для судов всех типов. Но все эти вопросы подлежат дальнейшему изучению.

* * *

Туманы, штормы и т. п. служат не меньшим, чем лед, а подчас даже большим препятствием для кораблевождения в Арктике.

Пользуясь тем же методом подсчета численных и объективных характеристик, мы попытались дать простой и достаточно точный способ оценки общих навигационных условий.

При расчетах баллов проходимости льдов мы исходили из сопоставления скорости хода данного судна по чистой воде и фактической технической скорости во льдах, отбрасывая все время простоев, происшедших по всем причинам, кроме непроходимости льдов. Теперь же,

¹ Я. Я. Гаккель и П. К. Хмызников, Научные результаты экспедиции на „Челюскине“, т. I.

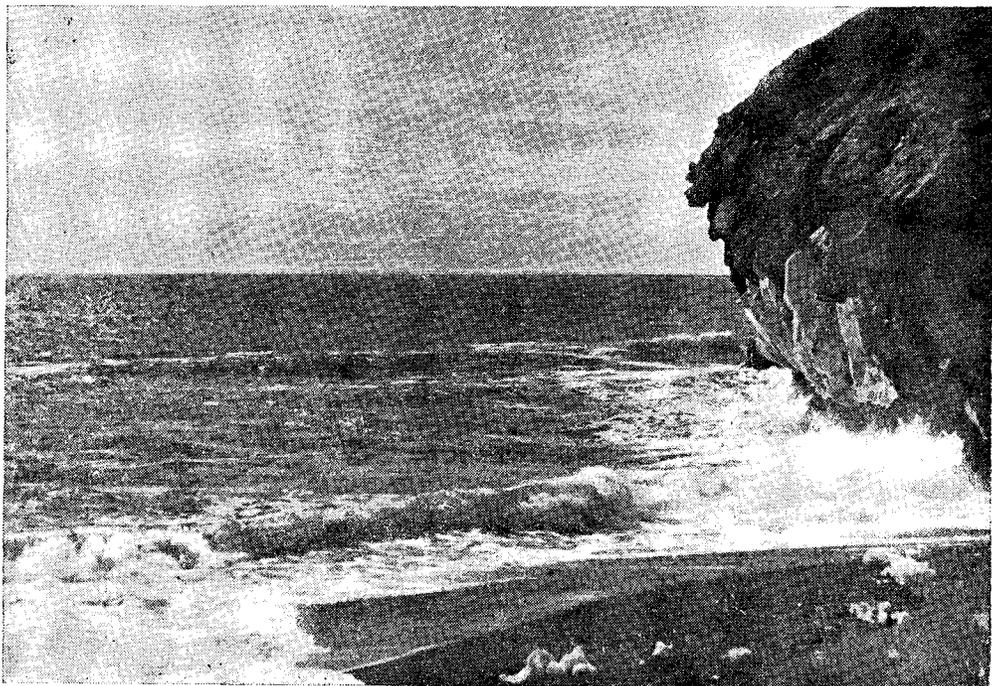
учитывая все простои, за исключением простоев по техническим причинам (неисправности механизмов, время, потраченное на погрузочно-разгрузочные работы, бункеровки и т. п.), мы оперируем уже с коммерческой скоростью корабля.

Если в баллах проходимости льдов мы получали характеристики только тех участков, где судно шло во льдах, то здесь мы вели подсчет скоростей и вывод баллов уже за все время плавания, в том числе и во льдах.

Во всем остальном методика вычислений общих навигационных баллов та же самая, что и вычислений баллов проходимости. Таким способом нами и были подсчитаны баллы общей навигационной характеристики по данным плаваний тех же двух судов „Челюскин“ (200 участков) и „Ванцетти“ (135 участков).

Приводя средние данные для каждого моря, мы для удобства сравнения их с баллами проходимости льдов последние помещаем вторично (см. таблицу на стр. 98).

Данные таблицы показывают, что если в 1933 году в Карском море основные трудности заключались в преодолении льдов, то в 1935 году плаванию мешали не так льды, как туманы. Как в общем выражении, так и при выводе средних баллов, отдельно для юго-западной части моря и для восточной, туманы были настолько часты и интенсивны по густоте, что общий балл (навигационный) оказался больше балла проходимости льдов. То же самое наблюдалось и в проливе Вилькицкого в обоих плаваниях.



Обрыв около с. Сиреники (Чукотский полуостров). Фото И. Воблова

Проезжимость льдов и обшая навигационная характеристика арктических морей за навигацию 1933 и 1935 годов

Участки Северного морского пути	Средняя проезжимость в баллах			
	По „Челюскину“ (1933 г.)		По „Ванцетти“ (1935 г.)	
	Льдов	Общая навиг.	Льдов	Общая навиг.
Карское море (целиком)	4	4	2	3
„ „ (по трассе)	3	2	3	4
Пролив Вилькицкого	0	2	5	6
Море Лаптевых	3	4	5	4
Пролив Санникова	6	5	—	—
Пролив Дм. Лаптева	—	—	0	0
Восточносибирское море	5	5	3	3
Чукотское море	9	9	0	1
Средние баллы	7	6	3	3

В море Лаптевых в 1935 году, наоборот, главным препятствием был лед, и если по „Челюскину“ обший балл больше ледового, то это за счет сильного и продолжительного шторма и частично тумана.

В Восточносибирском море и льды и туманы, и все другие причины играли одинаковую роль в проезжимости моря в оба сопоставляемые года.

Чукотское море в 1933 году было почти непроходимо из-за льдов, а в 1935 году при полном отсутствии льдов туманы все же служили заметным препятствием (главным образом при входе в Берингов пролив).

В среднем по всей трассе в 1935 году обший балл (навигационный) и балл проезжимости льдов почти равны, т. е. туманы отразились на плавании „Ванцетти“ и „Искры“ не меньше, чем льды.

Разрабатывая методику проезжимости льдов, мы не собираемся заменять баллами проезжимости существующие баллы густоты льда. Почти прямая зависимость, которая здесь установлена между теми и другими баллами, является основным, наиболее важным выводом данной работы.

Вторым не менее существенным следствием является то, что метод оценки проезжимости льда в баллах отражает непрерывность явления, тогда как наблюдения только над балльностью льда по густоте страдают отрывочностью, далеко не отражающей действительной картины состояния льда. В отдельных же случаях субъективность метода оценки густоты льда на-глаз совершенно не соответствует действительности.

Метод гораздо более объективной характеристики условий плавания во льдах, выраженной в баллах проезжимости, является таким образом не заменяющим, а значительно дополняющим и корректирующим первый. Такой упрощенный метод будет полезен и для судоводителя, и для оперативного работника-эксплуатационника и для экономиста-плановика, а также при проектировании новых судов — для кораблестроителя.

Зная условия проезжимости льдов, можно решить вопрос об экономическом ходе во льдах, т. е. о том режиме работы судна, который более всего целесообразен и экономичен в тех или иных льдах для того или иного судна.

РЕЙСОВЫЕ ДОНЕСЕНИЯ КАПИТАНА МЕЛЕХОВА¹

I

Шел 1924 год. 7 мая мы распрощались с капитаном Миловзоровым и направили упряжку вверх по Колыме. Собаки были рослые и крепкие — настоящие колымские собаки. Через 12 дней мы уже были в селе Походское. „Ставрополь“ остался далеко позади.

„Ставрополь“, на котором я плывал третьим помощником капитана Миловзорова в 1923 году, направляясь из Владивостока, застрял во льдах и не довез грузов для Колымы. Этот богатый край Якутии бедствовал.

Банды колчаковского генерала Пепеляева в те годы еще бродили по тайге и тундре, вымещая свою злобу на якутских улусах, заливая мстительными пожарами редкие поселения полярных кочевников. Но в 1923 году отряд комиссара Светича разбил остатки колчаковщины. Именно комиссар Светич по радио из Среднеколымска и предложил мне выехать в Походское, чтобы спешно отремонтировать американскую шхуну и первой водой поднять ею для населения Колымы продукты, застрявшие в низовьях реки.

А история американской шхуны „Поллар Беар“ такова.

Полярным летом капитан Кастель, обогнув Чукотку, повел свое судно вверх по Колыме. Что нужно здесь американцам? Уже давно на полярке не было ни одного торгового судна. В сибирской тайге гремели выстрелы и рвались снаряды. Партизаны били соединенные войска японских интервентов и русских белогвардейцев.

Пушнины очень много скопилось в то время на Колыме. Американские хищники-купцы почуяли это издали. И вот капитан Кастель привел свою шхуну на обильную пушнинной Колыму.

Торговая шла бойко. Драгоценные шкурки соболей, песцов и горностаев за-



Капитан А. Н. Мелехов

били все трюмы. Жалко было расставаться с остающимся богатством. Поздно осенью перегруженное судно вышло обратный рейс к берегам далекой Америки. Сразу у выхода из Колымы его остановили неумолимые арктические льды. „Чорт возьми, неудача!“ Капитан Кастель повернул шхуну обратно и дошел до Нижнеколымска. Здесь бросил якорь в протоке Походской и стоял на зимовку. Весной ледоход выбросил шхуну на берег.

Тогда капитан по радио из Среднеколымска сообщил в Америку о жалком положении судна. Пришла другая американская шхуна и сняла с аварийной пушнину и людей. Американский экипаж с проклятиями ушел к своим берегам.

На берегу Колымы осталось отличное судно с 75-сильным мотором „Стандарт“. Оно построено из очень крепкого, пропитанного специальными составами дерева, с сильным форштевнем. Комиссар Светич, оказывается, знал не только тактику боя, но и качества судна, которому предстояло

¹ В литературном изложении А. Вольского по материалам рейсовых донесений капитана Мелехова.

спасать колымчан от голодовки. Вот мы и примчались на собачьей нарте спасать брошенную незадачливыми хозяевами „Поллар Беар“.

Ни инструментов, ни людей, — как тут подступиться? Людей прислали якутские улусы. А инструменты заменили крепкие работающие руки. Под шхуной мы прорыли канал, чтобы в половодье легче было вывести судно на протоку. Пробоину в киле заклепали планкой, густо законопатили все дыры.

6 июня начался ледоход, а 10-го мы уже стояли на середине протоки, ожесточенно отбиваясь баграми и пешнями от двигающихся острых льдин. Шхуну отстояли.

И вот мы поплыли по Колыме! Лды от устья тянулись до самого горизонта. Узенькая полоска чистой воды у берега показывала единственную прогалину. Вошли. Мотор капризничал и часто останавливался. Шхуна садилась на мели и все-таки двигалась вперед к бухте Арауча, где хранились колымские грузы. Мы шли как в горах по опасной тропинке — всюду стерегли тяжелые льды.

Через два дня шхуна подошла к фактории на Арауче. Заведующий факторией рассказал, что две недели назад в 6 или 7 милях от берега видели трехмачтовую шхуну, шедшую на восток. Мне думается, это была амундсеновская „Мод“. Она возвращалась с зимовки от Медвежьих островов, откуда прошлым летом не могла пробраться на восток так же, как „Ставрополь“ на запад.

Густые туманы нависли над нами, когда мы тронулись в обратный рейс на Колыму, но путь уже был свободен ото льдов. В бухте Амбарчик у устья Колымы стоял пароход „Колыма“. Он только что пришел из Владивостока, и я с радостью пожал руку капитану Дуплицкому.

Сделали еще один рейс на Араучу, и вот уже кончается короткое полярное лето. Скоро осень. 1 сентября пошел густой снег, подул семibalльный ветер. Мы несколько раз подымались от Амбарчика до Нижнеколымска, а грузов осталось еще много. Тогда решили поднять караван вверх по Колыме. Это неслыханно: в середине сентября двигаться с караваном по реке с неизвестным фарватером. Но мы пошли.

В пути густая шуга облепила караван. Когда уже лед окреп настолько, что человеку можно было ходить по нему и шхуна бесильно остановилась у кромки, мы отправились искать безопасное место для отстоя. Выбрали бухточку за мысом Березинским и здесь зазимовали.

Нескучной была зимовка. Густые массивы даурской лиственницы склонились над зимней Колымой. Горностаи, белки и куropатки селились в непроходимых лесах как хотели. В реке подо льдом ходили

стаи макунов, нельмы и чира. Богатый край!

Мы охотились, рыбачили и ремонтировали судно. Свежей краской мы замазали американское название судна и вывели свое: „Полярная звезда“. Канал впереди судна посыпали золой и песком, чтобы в половодье легче было выйти на чистую воду...

Эта весна была ранняя, а вода большая. Ледоход у Среднеколымска начался 28 мая. 12 июня мы вышли на Нижнеколымск, а 16-го в Амбарчик.

В бухте Амбарчик мы промерили и обставили фарватер для парохода, который скоро придет из Владивостока.

Из Амбарчика — курс на Араучу. Кругом густой, битый, непроходимый лед. Пробиваемся, лавируем, прячемся за стамухами.

1 августа сняли факторию и людей, забрали все грузы и берегом, полоской чистой воды пошли обратно в Амбарчик.

Кончался август, и закатывалось трудолюбивое полярное лето. Все грузы, вперые за всю историю этой древней реки, были подняты в верховья Колымы. Красный флаг гордо реял на вымпеле шхуны „Полярная звезда“.

Я поднялся по трапу на пароход „Колыма“, готовившийся отчалить во Владивосток. В последний раз взглянул на бухту Амбарчик, где сутились катеры и карбасы, заканчивая свое лето.

— Прощай, Колыма! Я счастлив и горд, что мне, советскому капитану, так необычайно удалось вспенить твои бурные воды. Я знаю теперь все твои перекаты, шивера и навигационные капризы. Леса расступятся, и берега оживут, когда пойдут сюда большие караваны с мукой, сахаром, маслом, чаем, мануфактурой.

II

Это был 1937 год, богатый событиями в Арктике.

Всю зиму я готовил судно „Свердловск“ к полярному рейсу на Колыму. Я должен был итти капитаном этого судна. Портového регистр во Владивостоке ставил условия: начальник экспедиции находится на „Свердловске“ в течение всего рейса; категорически воспрещается форсировать льды.

Словом, судно имело такой вид, будто по нему, как сказал кто-то из матросов, „ураган прошел“. Оно требовало капитального ремонта, но надо было итти на Колыму. А выходить в Ледовитый океан без форсировки льда значило или вернуться с грузом, или стать на зимовку.

25 июня в 4 часа 20 минут мы распрощались с Владивостоком и взяли курс на Север. „Свердловск“ шел медленно, с глубокой осадкой. Он был похож на колымагу переселенцев, нагруженную вся-

ким добром до отказа. В трюмах лежали товары для Колымы, на палубе — целая флотилия катеров, кавасак и кунгасы...

Льды появились у мыса Сердце-Камень. Сначала это был редкий лед, а потом все гуще и гуще. Подбираемся под берег. Лавируем. Мористой итти совершенно невозможно, там — тяжелый многолетний лед стоит барьером.

Вот если бы воздушную разведку, но у нас нет самолета. И нет данных общего ледового режима, тогда мы еще плавали вслепую. Пришлось вернуться немного обратно, ждать перегруппировки льдов...

Прошли без происшествий мыс Якан.

Прошли мыс Билингса.

Прошли под самым берегом мыс Шалаурова.

Кругом тяжелый густой туман и старые льды. Пробиваемся разными ходами к острову Шалаурова.

Вдруг, слышим, где-то в тумане отбивают склянки. Повернули туда и во мгле увидели силуэт парохода. Это „Хабаровск“. Лед стоит сплошным припаем, и никаких прогалов. Мы отстаиваемся под защитой острова.

Только 6 августа подул четырехбалльный ост. Он зашевелил льдинами. С судна спустились подрывники. Заложили аммонит, гул покотился по ледяному полю. Другого выхода у нас нет — надо пробиваться к Колыме во что бы то ни стало.

У мыса Целагского оказалась чистая вода, и вот мы на траверзе Чаунской губы. Самая тяжелая часть пути пройдена. Впереди — Колыма!

Мыс Медвежий, мыс Большой Баранов — это знакомые для меня места. Широкое устье Колымы легко и тихо несет свои воды в океан, такой грозный и трудный для моряков. На рейде стоят корабли, штормующие льды Арктики по всем направлениям: „Литке“, „Анадырь“, „Микоян“, „Урицкий“, „Хабаровск“, шхуна „Крестьянка“.

Целая флотилия, необычайная для безлюдных берегов Чукотки, видевших до сих пор отдельные суденышки американских купцов и дерзкие шхуны полярных следопытов вроде амундсеновской „Мод“. Где-то севернее, — мы знаем и слышим по радио, — мужественно пробивается с запада на восток „Челюскин“. Там мысли и чувства всего перелового человечества, потрагившего столетия на то, чтобы сделать Ледовитый океан культурной проезжей дорогой.

15 августа мы приступили к разгрузке парохода. Штормы немилосердно трепали кунгасы и катеры. Стремительны дни короткого полярного лета. Суда, стоявшие на рейде, уже ушли на восток. Скорее на восток, чтобы не очутиться в ледовом плену, не зазимовать, а главное — не потерять пароходов.

В трюмах на „Свердловске“ остается 60 тонн муки. Уже 6 сентября. Туманы и зимние холода наползают с севера. Ждать больше нельзя. Мы подняли якоря и взяли курс на восток. Льды передвигаются с непостижимой поспешностью. Они чувствуют приближение полярной зимы. Кажется, под океан подожгли огонь, и все кругом закипело.

7 сентября. Пробиваем форштевнем каждый метр пути. Ночи навалились на судно беспокойные и опасные. Всюду высовываются острые ледовые языки, они готовы продырявить не очень крепкое днище и борта парохода. Мы перенесли прожектор с мостика на бак, освещая себе дорогу.

11 сентября радист принял радиogramму: „4-27. Аварийная. Сейчас приступлю заноске конца буду разворачивать пароход ледяными якорями все лопасти надломаны помоги выбраться привет Снежко“.

Это с парохода „Лейтенант Шмидт“. Он тоже держит курс на восток и бедствует. Надо помочь, хотя и „Свердловск“ не в блестящем положении — текут котлы. Все-таки подошли к „Шмидту“. Пробиваем для него канал во льду и двигаемся на восток. Если до 1 октября мы не выберемся к Берингову проливу — значит зимовка. Где-то впереди идет ледорез „Литке“. Надо догонять „Литке“ и с его помощью двигаться.

Надо двигаться и двигаться, выигрывая каждую минуту. Сильно держит „Шмидт“. Пробиваем ему фарватер, идем намеренно тихим ходом.

14 сентября. На траверзе — мыс Северный. Отдаем якоря. С берега подвозят груз — пушнину. Груз ценный — шкурки песца и медведей. И хотя времени мало — надо его забрать...

Прошли лагуну Ангуема. Ванкарем.

— Быстрее забирайте груз!

Мы спустили шлюпку и пробили во льду канал для берегового кунгаса. Люди прыгали над волнами, хватали мешки и ящики на лету. Холодный океанский ветер рвал их с кунгаса.

17 сентября снялись и пошли дальше в крупнобитом льду. „Шмидт“ следует в кильватере. К вечеру он подал сигналы о бедствии — его затерло льдами! Только на рассвете мы пробились к нему.

Берингов пролив недалеко. Если не подведут котлы и машины, — мы сумеем пробиться. Я знаю, что в сентябре течение под берегом начинает работать в сторону Берингова пролива, лед там становится разреженной. Нужно этим воспользоваться.

В 2 часа дня 20 сентября на мостик поднялся расстроенный механик:

— Одна из дымогарных труб левого котла дала течь.

Быстро садится пар. Итти на одном котле невозможно.

Мы застопорили машины и стали на ледовый якорь. Дует норд-вест. Дрейф гонит

льдину с пароходом дальше от Берингова пролива, дальше от нашего курса. Теперь одна надежда на то, что изменятся ледовые условия. Изменятся ли? А пока нужно использовать и дрейф — попробовать починить котел и принять со льда пресную воду.

21 сентября на рассвете ветер посвежел. Льды зашевелились вокруг судна. В трюмах приготовили материалы для заделки возможной течи. Установили дежурство для наблюдения за сжатием льдов. Раздавит нас — или прорвемся?

От первого сжатия два шпангоута лопнули, четыре — погнулись, в трюме № 2 оказалась вмятина. Судно накренилось.

Мы дрейфуем, крепко вмороженные в льды.

Наступил октябрь. 8 спутников подошли к борту парохода „Шмидт“. 8 человек под командой Муханова сошли с застрявшего во льдах „Челюскина“ и вот направляются в Уэлен. Там они садут на „Литке“, который подбирает с зимовавших судов женщин, детей и больных.

6 октября мы наблюдали, как в шести или семи милях мористее от нас медленно прошел „Челюскин“. Он лежал в дрейфе, в цепких объятиях густого льда. . .

Второе сжатие оказалось сильнее. Пароход накренился на левый борт градусов на тридцать. В трюмах вылетели заклепки, появились течи. Еще одно такое сжатие, и судно пойдет на дно. Люди снесли на лед аварийные мешки, продукты и теплую одежду. Приготовились к спходу. Покамест заделывали швы, течи и пробойны. Защищать, всеми силами защищать израненное судно! Люди бросились перегружать мешки из трюмов, чтобы выправить крен. Не помогло — крен остался. Он исковеркал всю

нашу жизнь на судне. Всюду развалились камельки. Невозможно ни сесть, ни лечь — все перекошено.

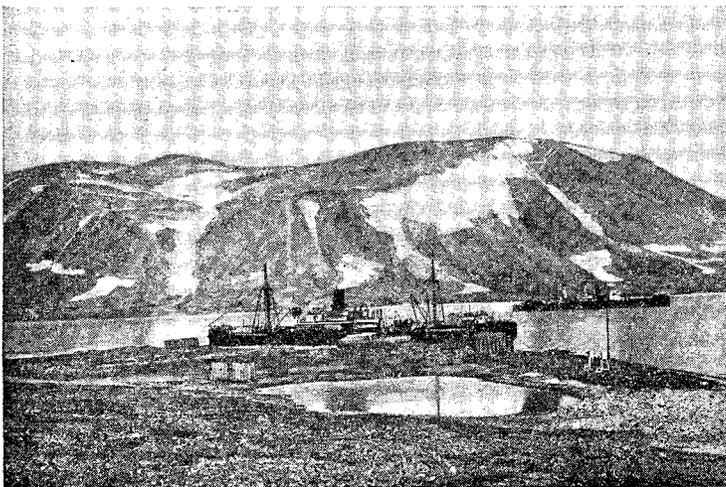
Повар устроился за бортом судна на льду. Там установили для него палатку с печкой — получился камбуз. В машинном отделении люди работали подвешенные на веревках. Люди исправляли крен в каютах, подвешивая койки и диваны под потолок.

К вечеру 15 октября ветры изменили направление. Было заметно, как раздвигаются льды. Они толкнули судно и увеличили крен, потом разжались, и пароход выпрямился. Теперь, не теряя времени, можно пробиваться. Первая попытка „Шмидта“ оказалась неудачной. Малым ходом судно коснулось кромки льда, и с вала сполз винт. Тогда команда и пассажиры „Свердловска“ вышли на лед. Раз за разом грохнули сильные взрывы, сотрясая ледовые поля. Вышли на прогалину и взяли „Шмидта“ на буксир. Густая шуга как резина облепила днища пароходов.

Синева на горизонте показывает, что севернее от нас чистая вода. Под берег нельзя подбиваться, нужно держать курс на север, хотя и экипаж и пассажиры спокойны, когда они видят узенькую полоску берега.

Винты работают, судно стоит на месте не двигаясь, так велико сопротивление льдов. Снова ожидание, хотя у всех острое желание двигаться.

Кончается уголь, и это самая грозная опасность. Кочегары бросают в топку деревянные вещи. Если до 1 ноября не выйдем к Берингову проливу — значит застряли на зиму. Я решил топить только камельки и слегка поддерживать огонь в топках. Если появится возможность двигаться, будем



„Сталинград“
в бухте
Провидения

жечь муку, будем жечь жиры, будем жечь все, что поднимет в топке пар.

И вот вечером 29 октября подулы ветры, они привесли нам радость. Дрейф изменился. Весь экипаж, пассажиры поднялись на ноги. Полный — вперед! Наше судно, уже испытавшее многие арктические невзгоды, давило перемычки и крушило торосы, как ледокол. Окруженное громоздкими льдами, оно стояло у преддверий Берингова пролива, еще способное форштевнем пробивать себе путь. Неужели не вырваться из ледового плена?

Весь экипаж и пассажиры жили напряженной жизнью судна. Они как могли помогали его корпусу крушить льды, двигаться и двигаться. Это — сложный и рискованный маневр, который, если не взяться за него дружно, мог кончиться плохо. Но мы хотели удачи и добивались ее с ожесточением. Обидно было признаваться в бессилии вот уже здесь, у выхода из Ледовитого.

1 ноября мы вышли на чистую воду Берингова пролива и через день бросили якорь в бухте Провидения. Здесь же стоял „Литке“.

6 ноября весь экипаж и пассажиры собрались в твиндеке и отпраздновали XVI годовщину Октябрьской революции. Этот праздник был для нас вдвойне радостным, потому что далеко на Севере остались суровые льды Арктики, кругом плескалась чистая вода, широкая беспрепятственная дорога лежала перед нами.

Никогда ни одному судну не удавалось так поздно выбраться из Арктики. Нам посчастливилось, и мы поздравляли себя с успехом.

Казалось, какие силы могут теперь противостоять на пути к Владивостоку?

Колымский рейс 1933 года почти окончен и окончен успешно, хотя котлы очень неисправны и в ямах совершенно не осталось угля. Уголь есть в бухте Провидения, но его до того утоптали, и до того он смерзся, что разве только аммоналом удастся поднять. Я не знаю в морской практике такого случая бункеровки. Мы рвали аммоналом остатки дрянного угля, долбили его баграми и тащили в ямы.

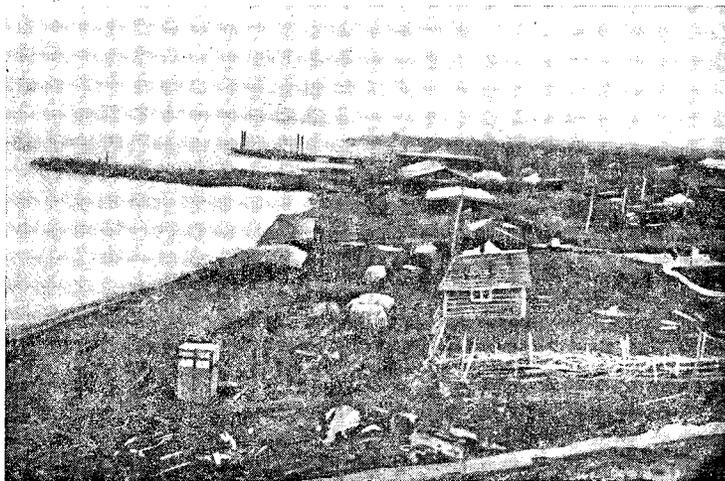
В бухту вошел из Владивостока пароход „Смоленск“ с самолетами. Все население бухты и команды стоящих на рейде судов помогали сгружать машины, которые должны вылететь на помощь челюскинцам.

Ведя на буксире „Шмидта“, они пошли в Петропавловск. Стояли осенние штормовые дни над Беринговым морем. Суда здорово трепало в свирепой качке. И опять нависла беда — все меньше и меньше оставалось угля в ямах. Неужели не дотянем до Петропавловска?

Стало ясно, что, буксируя „Шмидта“, мы можем застрять теперь уже не во льдах, а в море. Угля нехватит! На горизонте появились явные признаки циклона. Мы отдали буксир и пошли напролом штормовой волне, наперерез циклону.

11 баллов. Свист и водяные всплески, как от рвущихся снарядов, обрушиваются на еле ползущее судно. Его кладет на борт, как игрушку. Кочегары бросают в топку судовую мебель, нефть, керосин, муку, все что горит. Пару все-таки мало. Винт едва вращается.

Три идущих подряд циклона выдержало судно — оно продвигается вперед почти ползком, будто ошупью. Но никто ни на минуту не перестает думать о бухте Аваче. Мы хватаемся за каждую возможность



Бухта Амбарчик

и продвигаем свое израненное во льдах Арктики, растрепанное циклонами судно на прорыв в Авачу.

8 миль осталось до Авачи, когда механик опять донес:

— Правый котел вышел из строя. Течь.

К подною потек и второй котел, но мы уже были на виду у Авачи, где стоял наготове „Литке“. Мы стали вразрез крупной зыби, поджидая спасительное судно.

Впервые за долгие месяцы борьбы „Свердловск“ принял буксир и так вошел в бухту. У мыса Сигнального к борту подошла баржа с углем. На руках команда втащила несколько мешков, чтобы развести пары, а потом уже заработали паровые лебедки, подняли уголь в ямы парохода.

Циклон стихал. По морю ходила спокойная волна.

14 января в 14 часов 10 минут „Свердловск“ ошвартовался у одного из владивостокских причалов. По трапу сходили возбужденные зимовщики-пассажиры. Портючая администрация принимала рейсовые документы.

Мой второй колымский рейс кончился.

На север к Ванкарему спешили самолеты. Там начиналась челюскинская эпопея — самая выдающаяся страница борьбы за освоение Арктики.

III

Год 1934. Я подправил свое здоровье после тяжелого рейса на „Свердловске“ и сразу начал готовиться к следующей навигации. В третий рейс на Колыму!

Теперь должны были пойти 3 судна.

„Сучан“. После прошлогодней экспедиции он побывал в доках, где судну выпрямили шпангоуты и отремонтировали машины.

„Лейтенант Шмидт“. И этот пароход, сильно пострадавший прошлым летом, основательно подремонтировался в доках Японии.

„Микоян“. Он поздно закончил свои последние операции и не успел подремонтироваться.

Лидером флотилии должен был выступить „Сучан“. Это судно лучше других приспособлено к борьбе со льдами.

Итак, грузы для Колымы и Дальстроя в трюмах. Мы захватили с собой и снабжение для судов, зазимовавших прошлой осенью в Арктике. Ничто не предвещало легкости или удачи в Арктике — мы приготовились к самым худшим сюрпризам.

Страна в тот год приветствовала героев-летчиков и челюскинцев, и мы с гордостью подняли вымпела и повели свои корабли на новый штурм ледяных барьеров. Чем скорей мы научимся их побеждать, чем больше пароходов пойдет по Северному морскому пути, тем меньше останется непроходимых рек в тундре, тем лучше и веселее заживут народы Севера.

18 июня отошел от владивостокской пристани „Сучан“, 28 июня — „Шмидт“ и „Микоян“.

Штаб экспедиции был на „Сучане“, и я возглавлял его. По дороге в Ледовитый мы зашли в бухту Мерзовую и приняли от китобоя „Алеут“ консервы, мясо и масло. Вот, пожалуй, все „происшествия“. Я вел „Сучан“ как по хорошей проторенной дороге. Каждый мыс мне уже был знаком не только географически, но и зрительно. Я знал, где мы должны встретить первые льды.

На траверзе мыса Сердце-Камень льды подступили к пароходу, но они не казались нам непроходимыми. Форштевнем и лавировкой мы расталкивали себе дорогу и продвигались вперед. Старались проходить под берегом, потому что там были прогалыны, меньше риска застрять во льдах и отдаться дрейфу.

Чем дальше, тем гуще лед, но мы давили его форштевнем, рвали аммоналом, долбили баграми и пешнями.

10 июля льды сжали судно, но мы быстро освободили его, подрывая упирившиеся в бок ледовые языки.

17 суток стояли у лагуны Амгусма, поджидая перемены ветра и перегруппировки льдов. Где-то мористее тяжелые многобальные льды форсировал „Литке“. Он шел с востока на запада. Летчик Фарих кружил над ледяными полями, радируя с воздуха о разводьях. Он нес свою воздушную вахту. Мы не раз с капитанских мостиков благодарно смотрели туда, где виражила над зелеными арктическими льдами голубая машина.

26 июля „Сучан“ пробился под берег на прогалину, а за ним подошел и „Шмидт“, долго путавшийся во льдах и потерявший две лопасти винта.

Но еще далеко до Колымы. Лед вплотную прижался к мысу Козьмина, уходя косо далеко на север. Придется искать где-нибудь прохода или обогнуть его. В сплошном тумане мы разминувшись со „Шмидтом“ и действовали каждый самостоятельно.

На меридиане Чаунской губы „Сучан“ вышел на чистую воду.

5 августа, через 48 дней после выхода из Владивостока, „Сучан“ подошел к бару Колымы и стал на якорь.

7 августа рядом пришвартовался пробившийся сквозь льды „Шмидт“.

„Микоян“ задержали сильные штормы в Беринговом море. Только 1 августа он вошел в Ледовитый, но ветры после нашего прохода так изменили путь на Колыму, что судно шло вдоль берега почти чистой водой и 10 августа тоже уже стояло у устья Колымы.

Началась разгрузка.

Нигде в портах грузчики так не работают, как на полярке. Короткое лето торопит. Редкие ясные дни торопят вдвойне,

потому что на Севере больше туманных штормовых дней. По несколько часов блуждали иногда катеры и баржи, разыскивая накрытый туманом пароход. Иногда вылетали полным ходом на лед, тогда на шлюпках отправлялись подрывники, чтобы аммониаком освободить баржу.

27 августа ночью разгрузка закончилась, и все три судна подняли пары в обратный рейс.

Я стоял на мостике и не верил глазам своим. Пятый раз я на полярке, но никогда не видел такого моря. Ни одной льдины! Ветры, пока мы выгружались на рейде Колмы, приготовили нам чистую дорогу вдоль Чукотки, вытолкали ледяные поля куда-то на север.

Мы шли полным ходом с невыразимой радостью. 31 августа обогнули Чукотку и стали спускаться на юг.

1 сентября „Сучан“, 15 октября „Шмидт“, а потом и „Микоян“ бросили якоря на Владивостокском рейде. Все корабли порта встречали нас гудками. Город двух океанов приветствовал полярников с новой победой над льдами.

Третий рейс на Колыму закончился, и я кончаю свое третье рейсовое донесение...

* * *

Полярное лето уже было на исходе. У игарских причалов последние „иностранцы“ догружали трюмы знаменитым игарским экспортным лесом, когда вдали рявкнул гудок и в протоку вдавился сильный большой „Сталинград“. Он шел первым коммерческим сквозным рейсом из Владивостока в Мурманск и по пути вместе с „Анадырем“ завернул в Игарку за лесом. Далеко позади килы этого судна остались беспокойные льды Чукотки и ледовая перемычка пролива Вилькицкого. Игарцы первыми встречали славных капитанов сквозного рейса — победителей полярных морей.

Это было летом 1935 года. Пока стивидоры загружали трюмы „Сталинграда“ душистой лиственницей, мы познакомились с капитаном Мелеховым. И однажды он разложил перед нами три рейсовых донесения, отображающие историю освоения замечательной реки Якутии — Колымы.

Мы прочли... И увидели романтическую историю не только Колымы, но и Арктики. Это неизбежно — путь к тундровым рекам лежит через Арктику.

Есть у писателя В. Г. Короленко, отбывавшего ссылку в Якутии, яркий и запоминающийся очерк „Государевы ямщики“. В нем описываются транспорт и люди транспорта Якутии колоннальной.

„Государевы ямщики“ — мужики, несущие на жаловании ямскую государеву службу. Государству необходимо поддерживать сношения с отдаленным и малонаселенным краем. Изредка проедет по реке чиновник или полицейский заседатель, в неделю раз проскачет почта, порой промчится эстафета или генерал-губернаторский курьер пролетит как сорвавшийся с цепи, по старинному понукая ямщика полновесными ударами по шее... Большинство этих забытых жизнью „государевых ямщиков“ производит впечатление медленного вымирания. Они болезненны, бледны, печальны и хмуры, как эти берега. Свою родную реку они зовут „проклятою“ или „гиблою щелью“...

Какая жуткая картина! В ней вся бездорожная закабаленная Якутия дореволюционного прошлого.

В одном из томов Большой Советской Энциклопедии, изданном в 1931 году, напечатано так:

„Грузы, следующие в Якутию, направляются через Иркутск зимой на подводах к пристани Качуг (где Лена еще недоступна для пароходов), отсюда весной сплавляются вниз по реке большей частью до Киренска и дальше следуют уже за пароходами... От Иркутска грузы идут до Якутска нередко 5 и более месяцев“.

А сейчас? Все грузы для Якутии из Мурманска или Архангельска идут Северным морским путем, кратчайшим и более дешевым. И не только к устью Лены, но и на Колыму идут грузы из Архангельска и Мурманска. А прошлым летом два каравана впервые поднялись на Индигирку и Яну.

Значит, четыре крупнейшие магистрали Советской Якутии сделались судоходными. Якутия становится страной хорошо развитого речного транспорта.

Б. И. ПАНИЛОВ

В ПРОЛИВАХ ВИЛЬКИЦКОГО И ШОКАЛЬСКОГО

Воздушный научный десант

На станции мыса Челюскина в 1935/36 году зимовало 52 человека под начальством Л. В. Рузова. Научные работы велись по метеорологии, аэрологии, магнитологии, гидрографии и гидрологии.

Станция располагала почти всеми видами полярного транспорта: 2 самолета-лимузина типа „Р-5“, один маленький самолет типа „У-2“, два вездехода и собаки. Самолеты „Р-5“ были снабжены багажными ящиками и могли кроме пассажиров перевозить и груз.

В полярную ночь началась подготовка полевого снаряжения для предстоящих маршрутов. Сшили утепленную брезентовую палатку особой конструкции. Размеры ее следующие (в сантиметрах): основание 200×340, высота 200 и высота стенок 100. Вход в нашу палатку представлял собой отверстие высотой в 80 и шириной в 50 сантиметров. Кромке этого отверстия был пришит бездонный брезентовый мешок, задерживающий куском шагата. Наша конструкция входа оправдала себя, он был совершенно непродуваем и весьма прост при завязывании.

Для утепления палатку сделали двойной: из легкого простынного холста сшили палатку-вкладыш, размерами по всем сечениям на 10 сантиметров меньше основной, наружной палатки. Когда расставлялась основная палатка, вкладыш подвешивался в ней посредством петель и крючков, пришитых в ребрах наружной палатки. Как оправдала себя впоследствии конструкция нашей палатки! В самую жесткую пургу мы совершенно не чувствовали в ней ветра. Слой воздуха между холстами делал палатку теплой при незначительном расходе горячего. Когда температура наружного воздуха доходила до —40°, мы, пользуясь только примусом, сидели в палатке в одних рубашках.

Нарты мы изготовили по типу канадских. В маршруте они должны отвечать следующим требованиям: небольшой вес, прочность, устойчивость, удобоподвижность среди торосистого льда и достаточная вместительность. Длина наших нарт была—260 сантиметров, высота до настила—30 и ширина одних—50, других—60 сантиметров. Части их связывались ремнями. Полозья были подбиты металлическими подползками.

Для укладки пеходного имущества были сделаны легкие фанерные ящики. От заводских футляров для вертушек и багометров из-за их громоздкости и большого веса пришлось отказаться. Наши фанерные ящики 50×60 сантиметров в основании могли переставляться с одних нарт на

другие для регулирования общего веса нарт. Особенной тщательности требовала упаковка четырехсот склянок для проб воды, принимая во внимание частые аварии, когда нарты в самых невероятных положениях валялись с торосов. Поэтому для посуды были сделаны решетки-вафли, в ячейки которых туго входили склянки. Такой способ упаковки хрупкого стекла целиком оправдал себя—ни одна склянка не была разбита.

Полярная ночь подходила к концу, на юге все больше и больше разгорались зори. Сквозь сумеречный свет уже можно было любоваться торосистым льдом пролива Вилькицкого. Заканчивались подготовительные работы. Все снаряжение взвешивалось и укладывалось.

Авиаотряд в марте покидал нашу станцию, поэтому решено было полевые работы начать с пролива Шокальского.

У мыса Оловянного на льду уже была найдена посадочная площадка для наших самолетов, и радио каждый день приносило сводки о состоянии погоды.

Громоздкое снаряжение и людской состав гидрологической группы решено было перебросить в несколько рейсов.

Наконец настал долгожданный день. Это было 26 февраля. Стояла тихая, ясная погода. С Оловянного также сообщали, что и там погода летная и зимовщики ждут нас. Началась погрузка. Последними в ящики укладываются собаки. Отлетающие занимают свои места. Полный газ, и тяжелая машина с трудом отделяется от земли. Пилотирует машину летчик М. Я. Линдель.

Набирая высоту, самолет делает несколько кругов над станцией, в знак прощанья полочет крыльями, и мы уходим на север.

Альтиметр показывает 900 метров. Прекрасно видны острова Краснофлотские, мыс Бубнова и мыс Оловянный, исполинским массивом врезавшийся в пролив. Большая ледяная гора застыла среди пролива, длинная тень делает ее еще больше, еще внушительней.

Постепенно снижаясь, подходим к цели—мысу Оловянному. Всюду сплошные нагромождения торосов. Вот на небольшой площадке на берегу бухточки показались какие-то темные точки. Они растут и превращаются в домики полярной станции.

Какая может быть посадка среди сплошных торосов? Но Линдель—опытный полярный летчик, он прекрасно знает, как обманчив с воздуха вид торосов. Низкое солнце, бросая длинные и косые тени, часто превращает почти ровный лед в неприступные, торосистые поля. Только с высоты двухсот и даже полтора метра начали вырисовываться длинные ровные поля.

Облюбовав площадку, Линдель повел машину на посадку и плавно приземлился.

Выйдя из самолета, мы увидели бегущих людей. Это были Э. Т. Кренкель, метеоролог Б. А. Кремер и механик Н. Г. Михренгин. Дружеские пожатия рук, и разгрузка закипела.

В проливе Шокальского

Первый опыт воздушного научного десанта удался. Зимовщики мыса Оловянного сразу же принялись за нашу общую работу. В 2,5 километра от мыса быстро вырос брезентовый домик. Здесь ставились пятнадцатисуточные наблюдения над течениями.

Домик располагал к работе. Плотно прикрывающаяся дверь не пропускала ветра. В углу большая прорубь, около нее лебедка. Рабочий столик, „обеденный стол“ и койка. Весело шумел камелк, доводя температуру воздуха до 15° и даже 18°.

4 марта начались наблюдения. Предварительно была взята батометрическая вертикальная серия, затем начались ежечасные наблюдения над течением вертушкой Экмана-Мерца на горизонтах в 5 и 35 метров. Наблюдения производили Э. Т. Кренкель, Н. Г. Михренгин и я. А у берега, сменяя друг друга через каждые 12 часов, Б. А. Кремер и А. А. Голубев вели ежечасные наблюдения над колебанием уровня моря.

Замечательно красив лед в проруби, почти прозрачный он наполняет наш домик нежным бирюзовым светом. Во время ветра поверхность воды в проруби покрывается рябью и даже волнуется. Но как-то и во время штиля вода забурилла, и из проруби выглянула нерпа. Быстро выхватив наган, Кренкель выстрелил. Собаки получили свежее мясо.

Полярный день все больше и больше вступал в свои права. И когда на рассвете из-за мыса Визе только собиралось показаться багряное солнце, небо загорялось всеми цветами радуги, а в проливе вставали причудливые торосы. Ледники, точно оживая, сверкающими исподлинскими глыбами спускались в фиорды.

Пролив Шокальского—один из самых красивых уголков Арктики.

Погода задержала дальнейшую переброску гидрологической группы. Барташевич и Николаев прилетели только 9 марта. Над проливом Шокальского снова появились самолеты. На этот раз багажные ящики были забиты почти исключительно собаками. Подвязанные к шасси нарты придавали стальным птицам вид сугубо арктический.

У наших четвероногих пассажиров произошло неприятное событие. Дело в том, что среди них было несколько представительниц „женского пола“. И вот одной из них, Зорьке, вздумалось в такой исключи-

тельно неподходящий момент „заняться флиртом“. Все собаки, выскочив из самолета и почувствовав под ногами твердь, ринулись всей сворой за Зорькой. Началась драка, и дело приняло бы серьезный оборот, если бы Зорька не была вскоре изловлена и отправлена в этапном порядке обратно на Челюскин. Этот собачий эпизод весьма поучителен: в таких больших экспедициях собачьи упряжки должны состоять исключительно из кобелей.

21 марта работы на пятнадцатисуточной станции закончились. Было произведено 885 наблюдений над течениями, взяты две батометрические вертикальные серии и одна суточная, а также пятнадцатисуточная серия ежечасных наблюдений над колебанием уровня моря.

Начинались маршрутные работы. В их задачу входили гидрологические и метеорологические наблюдения, барометрическая нивелировка острова Большевик и наблюдения над ледовым и снеговым покровами.

22 марта экспедиция отправилась на двух упряжках собак для производства работ по разрезу мыс Оловянный—фиорд Тельмана. Погода благоприятствовала нам. Прекрасная видимость позволяла ориентироваться и определять свое местоположение с достаточной точностью.

От проделывания прорубей вручную мы решили отказаться.

Для этой цели применили аммонал. Первый взрыв у фиорда Тельмана сделали обычным способом, но он дал нам отверстие во льду крайне неудобной для работы формы. Это была воронка, забитая кусками льда с незначительным отверстием внизу. Для ее очистки нам пришлось потрудиться не меньше, чем при рубке вручную. От такого способа взрывов пришлось отказаться. На следующей станции мы первоначально сделали во льду ямку глубиной в 30 сантиметров и площадью нужных нам размеров. В яме вырубил колодец глубиной в 70 сантиметров. Взрыв дал прекрасные результаты. Формы и размеры отверстия были удобны для работы.

Глазная масса кусков льда взрывом вытеснялась под лед, и очистка проруби была не сложна. На всю операцию у нас уходило не больше 40—50 минут. Этим способом мы пользовались на протяжении всех работ. Заряд аммонала в 500 граммов вполне достаточен при толщине льда в 160—170 сантиметров.

На очереди стояли работы в южной части пролива Шокальского. По плану на них отводилось 6 дней. Имея продовольствия и корма для собак на 10 дней, экспедиция 31 марта тронулась в путь.

В южном разрезе (остров Большевик—острова Краснофлотские—мыс Бубнова) было взято четыре батометрические станции. В этом маршруте мешада скверная видимость.

С большим трудом, помогая собакам тащить нарты, добрались мы до избушки на мысе Бубнова. Избушка эта поставлена в 1932 году экспедицией на л. п. „Русанов“ под начальством Р. Л. Самойловича. Очистив тамбур от снега, зашли в жилое помещение. Затапив печь, согрелись и отдохнули с „комфортом“. Продукты, оставленные экспедицией, почти все в хорошем состоянии, только мука в мешке слежалась. Переночевав в избушке, отправились к мысу Оловянный.

Было бы очень желательно, если бы во всех труднодоступных уголках Советской Арктики пугник мог бы найти уют и тепло в таких избушках, тем более что стоимость их невелика, а завоз и постройка несложны.

Фабрика айсбергов

6 апреля экспедиция вернулась на мыс Оловянный.

Забрав на станции последнюю медвежатину, мы 13 апреля вышли в последний маршрут к мысу Визе, чтобы оттуда направиться прямо к мысу Челюскина. Сравнительно ровный лед в северной части пролива облегчал работу собак, и они, несмотря на большой груз, бежали легко.

У мыса Визе неприступные берега острова Большевик обрывами спускаются с четырехсотметровой высоты в пролив Шокальского. Местом подъема на плато острова Большевик мы выбрали участок, лежащий к востоку от мыса. Сравнительно равномерное повышение рельефа местности позволяло делать отсчеты высотомеров через каждый километр пути. Одновременно отмечалась температура воздуха. В прибрежной части острова, первый раз за все

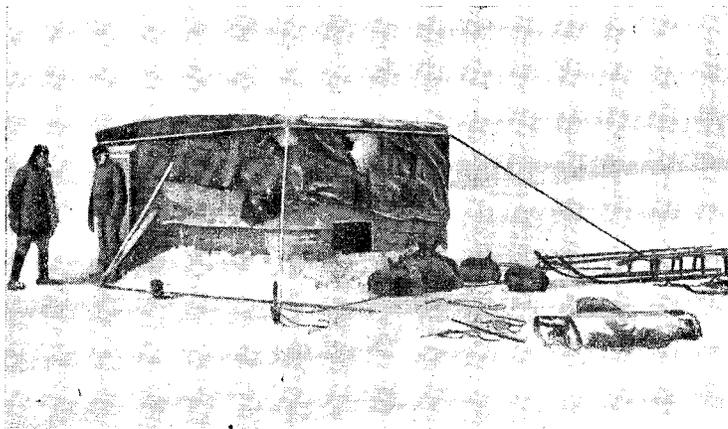
время наших переходов, пришлось встретить снеговой покров, сильно затруднявший продвижение собачьих упряжек. Поверхность снега покрыта тонкой блестящей корочкой, настолько твердой, что собаки не в состоянии были цепляться за нее когтями. Лапы скользили, и собаки падали. В то же время эта „коварная“ корочка не выдерживала тяжелых нарт, полозья проваливались, и металлические подполозки как будто прирастали к подстилающей снег гальке. С большим трудом протащили мы на руках нарты на протяжении километра, пока не вышли на хороший наст.

Несмотря на то, что место, где мы находимся, на карте очерчено четырехсотметровой горизонталью, наши anerоиды показывают высоту всего лишь 240 метров. Это заставляет при движении быть настроже в ожидании труднопроходимых оврагов или крутых подъемов.

Началась пурга. Разбиваем лагерь. Такие мелкие переходы совсем не входили в наши планы, тем более, что впереди еще могут быть серьезные препятствия продвижению.

К утру ветер стих, видимость улучшилась, позволив хорошо ориентироваться. Мы были у верховья фиорда Партизанского. Несколько глубоких каньонов впадало в фиорд. Ледниковая долина, по которой мы шли, постепенно подымаясь, уходила к югу. Утром я отправился на разведку: нужно было убедиться, действительно ли мы находимся на плато, обозначенном на карте.

Был ясный солнечный день. Пройдя на SE километров семь, я заметил, что рельеф постепенно понижается. Вскоре открылся залив Ахматова с впадающей в него каньонок, а на S и на SW лежала довольно глубокая долина, опоясывая возвышенность. Передо мной открывалась величественная



Брензовая будка на льду в проливе Шокальского

картина покрытого торосистым льдом моря Лаптевых, пролива Шокальского и вершины ледников Большевика и Октябрьской Революции. Особенно красиво сверкали трещины ледника в фиордах Спартак и Тельмана. Глыбы льда высотой в сотни метров повисли над крутыми берегами фиордов. Это была фабрика айсбергов.

Продвижение вперед было связано с большими трудностями, а корма для собак оставалось на 6—7 дней.

Я вернулся в лагерь. Неудача огорчала нас. Пересечение острова Большевик от мыса Визе к мысу Евгенова представляло большой интерес, так как богатства Северной Земли вскоре потребуют частой связи с материком, которая вполне осуществима в зимнее время для нашего полярного автотранспорта. Устойчивый и удобнопроходимый ледовой покров именно этих частей пролива позволит осуществить эту связь. Наша разведка могла бы дать интересные данные для этой цели.

После тщетных попыток спуститься в пролив Шокальского через фиорд Партизанский пришлось снова обогнуть мыс Визе, теперь уже в обратном направлении. Жесткий южный ветер очень мешал продвижению. У собак глаза покрывались ледяной коркой; чтобы снять ее, приходилось поминутно останавливать упряжки. В 7 километрах от мыса Оловянный, из за усиливающейся пурги, пришлось разбить лагерь. Двое суток держала нас пурга. 25 апреля мы снова посетили жителей пролива Шокальского и сообщили Рузову о положении экспедиции.

Вечером того же дня мы были в избушке на мысе Бубнова. Из имеющихся здесь продуктов мы заготовили корм для собак и отправились в последний переход.

Наш курс — мыс Касаткин Нос на острове Большевик. Вначале пути лед торосист

и труднопроходим. Отдых на мысе Бубнова благоприятно сказался на собаках: они бодро идут в упряжке. Через каждые 4 километра — передышка на 15 минут, и снова в путь.

Приближаясь к острову, с трудом пробрались через гряду прибрежных торосов. К югу, у мыса Касаткин Нос, высятся несколько айсбергов, очевидно сидящих на прибрежной мели.

После тщетных попыток пересечь высоты Большевика на широте мыса Касаткин Нос, вынуждены повернуть на SSW, чтобы обогнуть гору Герасимова и спуститься в пролив Вилькицкого. В этой части остров имеет сравнительно покойный рельеф, позволяющий довольно легко продвигаться вперед. Выйдя на остров, мы сразу же заметили множество оленьих следов. Вскоре оказались и сами обитатели этого острова — олени. Длинными веренищами бродят они по тундре, откапывая из-под снега ягель и держась от нас на почтительном расстоянии. Следы белого волка объясняют эту осторожность.¹ Защитная пятнистая окраска хорошо скрывает оленей среди серых плит сланца, всюду торчащих из-под снега. Но, несмотря на это, Николаеву, хорошему стрелку и страстному охотнику, удалось убить оленя. Это был рослый самец-вожак, уже сбросивший рога. Удачная охота была очень кстати. Вкусная оленина подкрепила нас в дальнейший путь.

Стояла хорошая, ясная погода. Временами слабыми порывами срывался ветерок, небольшое кучевое облачко уходило на запад. Видимость прекрасная, но только гора Герасимова вся окутана туманом. Вот он

¹ Два белых волка были убиты зимовщиками Первой Ленской экспедиции в 1934 году.



Остановка на льду в проливе Вилькицкого

уже над горой и медленно, в виде кучевого облака, движется на запад. В проливе Шокальского каждый уголок является фабрикой своей собственной погоды. Когда мы были у горы Герасимова, наш путь преградил участок, совершенно лишенный снежного покрова, а каменная оголенная поверхность свидетельствовала о большой работе ветра. Здесь был стык ветров двух проливов.

При рассмотрении результатов наших метеорологических наблюдений бросается в глаза полное различие в режимах ветров двух смежных участков, а именно: южной части пролива Шокальского и мыса Оловянного.

Такая картина ветров в проливе Шокальского становится легко объяснимой при рассмотрении конфигурации и рельефа берегов. Берег острова Большевик спускается в пролив почти отвесной стеной с высоты в 400 метров, так же высоки и берега острова Октябрьской Революции. Получается подобие исполинской аэродинамической трубы. Особенно это справедливо для северной части пролива.

Иной рельеф в южных частях этих островов совершенно меняет и картину ветров южной части пролива.

Этой же разницей в режимах ветров объясняются и своеобразные картины снежного и ледового покровов пролива. Толщина снега в южной части колебалась от 30 до 50 метров. Заструги, переплетающиеся в своеобразную решетку, без какого бы то ни было преобладающего направления, свидетельствовали о большом непостоянстве румбов ветров и о небольшой их силе.

В северной же части пролива сильные ветры только в двух направлениях, северном и южном, не позволяют снегу задерживаться и переносят его с места на место. Здесь снеговой покров похож на песчаные перемыты, чередующиеся с оголенной поверхностью льда.

Снеговой покров между льдом и холодным воздухом, благодаря своей слабой теплопроводности, является как бы изоляционной подушкой и влияет на толщину льда. Так, в южном разрезе, где мы встречали максимальную толщину снега, толщина льда колебалась от 150 до 160 сантиметров. В северной же части пролива, бедной снеговым покровом, толщина льда превышала 180 сантиметров.

Отсюда становится понятным, почему пролив Шокальского освобождается ото льда раньше в южной части. На это явление влияют также относительно теплые воды, получающиеся при таянии ледников и поступающие в пролив через фиорды. Течением они увлекаются на юг, ускоряя таяние и без того уже потерявшего крепость льда от просочившейся снеговой воды.

Эти соображения позволили автору этих строк высказать предположение, что и

в 1936 году можно ожидать более раннего вскрытия пролива Шокальского в южной его части. Эти предположения вполне оправдались.

Знание местных факторов для ледовых прогнозов в североземельских проливах и в проливе Вилькицкого имеет исключительное значение и требует серьезного изучения.

Тяжелый путь

Обогнув гору Герасимова, спускаемся в пролив Вилькицкого. Весеннее солнце уже дает себя знать. Положив на нарты свои меховые рубахи, мы бежим за упряжками в одних сатиновых рубашках. Приближаемся к берегу. Неожиданно перед нами вырисовывается грозная гряда торосов. Это кажется странным, потому что с самолета мы наблюдали здесь ровный лед. Может, мы сбились с пути? Проверяем курс по компасу — идем верно. Но вот замечаем, что наши торосы не неподвижны, они то растут, то уходят куда-то в сторону. Теперь ясно, — это рефракция. И, действительно, когда мы спустились к берегу, перед нами открылся ровный до горизонта лед.

Убитый на Большевике олень увеличил запас собачьего корма дня на три. Это дает нам возможность продвигаться к острову Гансена, одновременно проводя работы. Недалеко от островов Гейберга остановились, чтобы взять суточную станцию. Здесь наблюдения над течениями представляли особый интерес, так как в этом районе подобная работа проводилась впервые. На основании наблюдений над дрейфом льда делались предположения, что течение вдоль берега острова Большевик идет из моря Лаптевых в Карское море. Наши наблюдения показали обратную картину, а именно: в направлении течения резкое преобладание NE четверти.

Закончив работы, направилсь к следующей станции. Пройдя 8 километров по совершенно ровному льду, начали встречать ропяки, а затем появились и торосы. Видимость начала теряться. Тихая и солнечная погода в проливе Вилькицкого в течение часа может смениться пургой, а туманы непроницаемой пеленой подолгу скрывают от глаза предметы, находящиеся в нескольких десятках метров. Так было и теперь. Когда мы перебирались через большие торосы, перед нами из тумана появлялись все новые и новые нагромождения льда. Рыхлый снег совершенно не держал нарт, и собаки выбивались из сил. В надежде пересечь этот заторощенный участок мы забрались в совершенно непроходимую ледяную кашу. Пришлось отсиживаться в ожидании лучшей видимости.

Через сутки подул легкий ветерок, показалось солнце. Видимость 2—3 километра.



Карта маршрута гидрологической экспедиции в проливах Вилькицкого и Шокальского

1—станции 16-суточные; 2—станции суточные; 3—станции серийные; 4—остановки (ночевки).
 Маршрут нанесен гидрологом Б. И. Даниловым

Обходя торосы, протащив нарты километра два, — снова из-за ухудшившейся видимости разбиваем лагерь. Опять сутки томительного ожидания! Запасы корма для собак уменьшались, и продуктов для людей осталось всего на 4 дня. Положение создавалось напряженное.

Особенностью ледовой картины пролива Вилькицкого являются так называемые „ледовые дорожки“. Это длинные и узкие полосы ровного льда, вытянутые с SW на NE. Длина их нередко достигает нескольких десятков километров, а ширина едва позволяет пройти упряжке собак. Впервые эти „дорожки“ наблюдались мною в 1933/34 году во время полевых работ. Причину образования этих „дорожек“, несомненно, нужно искать в картине приливо-отливных течений пролива.

С появлением солнца мы двинулись в путь. Но что это был за путь! Дорогу приходилось прокладывать топором и лопатой. Каждые пройденные десять метров были большой победой.

Видимость все улучшалась, и мы могли вдоволь насмотреться на окружающие нас пейзажи. К югу картина напоминала гигантскую каменоломню, только вместо камня здесь были огромные глыбы льда. Своими острыми изломами лед ослепительно блестял на солнце, на него было больно смотреть. Вдали белоснежными и причудливыми занавесами закрывала горизонт рефракция.

Собаки и люди выбивались из сил. Наконец торосы, будто сжалившись над нами, начали редеть, стали попадаться маленькие ровные поля, и вскоре появилась долгожданная ледяная дорожка. Собаки быстро потащили нарты, и мы наконец выехали на большое ровное поле.

О дальнейшей работе не могло быть и речи. Нужно было доставить в целости материалы экспедиции. Курс был изменен, и мы пошли к мысу Челюскина. Через 4—5 километров снова появились торосы, вначале незначительные, но вскоре превратившиеся во внушительную гряду.

На последних двух ночевках корма для собак уже не было. Выход был один — пришлось пристрелить выбившегося из сил Мильтона и по порциям раздать собакам. Они как будто чувствуют серьезность положения и стараются из последних сил. Вот падает ослабевший Ропак, за ним Челюскин, оба старательные, добросовестные псы из второй упряжки. Челюскин уже не может итти за нартами, он беспомощно валится на снег и отстает.

Положив его на нарты, идем дальше.

На последней ночевке собакам отдаем свои продукты. Сами съедаем по плитке шоколада. Еще по одной плитке остается в резерве.

При продвижении по льду приходится вести счислимую прокладку по карте. Осо-

бенно это относится к проливу Вилькицкого, где видимых точных ориентиров мало, да и те из-за туманов и скверной видимости плохо видны. Итти приходится преимущественно по компасу, учитывая пройденное расстояние по одометру.

Выйдя с мыса Бубнова, мы только два раза имели возможность приблизительно проверить свое местоположение по ориентирам. И вот, судя по карте, мы подходили к Челюскину. Последнее время днем наст уже становился мягким, полозья глубоко уходили в снег, поэтому приходилось итти ночью.

11 мая был туман. Уже давно следовало бы видеть берег, но нас окружала белая пелена.

Под утро показалось солнце, туман уходил, перед нами начал вырисовываться берег. Прямо по нашему курсу виднелась мачта радиомаяка мыса Челюскина.

Еще несколько часов борьбы с береговыми торосами, и мы у цели.

* * *

75 дней тому назад мы покинули мыс Челюскина. Первый этап работы закончен, экспедиция вернулась в полном порядке, все здоровы, материалы доставлены в сохранности — ни одна склянка не разбита.

На исследование в проливе Вилькицкого оставался один месяц. Живо закипела работа. В 8 километрах к NE от мыса Челюскина быстро вырос брезентовый удобный домик, где начали производиться ежечасные наблюдения над течением на горизонтах 10 и 35 метров. Здесь же на тресе был установлен футшток. Работы на этой станции вел т. Барташевич, в помощь ему был оставлен т. Николаев. Группа же в составе товарищей Данилова, Коробко и Серегина отправилась для производства гидрологических работ по разрезу мыс Челюскина — остров Старокадомского — мыс Евгенова. Во время маршрута воспользовались ранее заброшенной на мыс Евгенова базой.

За время работ в восточной части пролива взято 6 батометрических вертикалей, 3 суточных станции наблюдений над течениями, одна 15-суточная станция, произведены 15-суточные футшточные наблюдения. Разрез проводился одновременно с работами на 15-суточной станции.

19 мая, возвращаясь к мысу Челюскина, мы встретили свежую трещину, тянущуюся от мыса Щербина к мысу Анцева (на Северной Земле). Ширина ее местами доходила до 2 метров. Портился и становился непроходимым наш путь. А у берега нас поджидали водяные забереги. Пробираясь по колено в воде, мы, наконец, пришли на полярную станцию.

Полевые работы закончились, и можно было спокойно заниматься гидрохимическими анализами добытых проб воды.

А. П. МИХАЙЛОВ и С. А. ВОЛОДАРСКИЙ

ОВЛАДЕТЬ БОЛЬШЕВИЗМОМ

В жизни нашей партии происходит знаменательное событие. Обсуждение решений февральского Пленума ЦК ВКП(б) всколыхнуло всю партию. Доклад и заключительное слово товарища Сталина, решения Пленума — крупнейшая веха в истории нашей партии.

Собравшийся вскоре после введения Сталинской Конституции, знаменующий исторический поворот в политической жизни страны, Пленум дал развернутую программу для всей партии, чтобы встретить этот поворот организованно, во всеоружии.

Решения Пленума, доклад и заключительное слово товарища Сталина имеют важнейшее историческое значение. Они ориентируют, направляют работу всех партийных организаций в условиях новой Сталинской Конституции, которая представляет еще невиданный в истории образец подлинного социалистического демократизма. „Следствием введения всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании будет дальнейшее усиление политической активности масс, вовлечение новых слоев трудящихся в управление государством. Тем самым диктатура пролетариата становится более гибкой, а, стало быть, более мощной системой государственного руководства рабочего класса обществом, база диктатуры рабочего класса расширяется, ее основа становится более прочной. Чтобы встретить этот поворот во всеоружии, партия должна стать во главе этого поворота и обеспечить полностью свою руководящую роль в предстоящих выборах высших органов страны“ (из резолюции Пленума ЦК ВКП(б) по докладу т. Жданова).

Что требуется для того, чтобы возглавить новые, до конца демократические выборы? „Для этого требуется, чтобы партия сама проводила последовательную демократическую практику, чтобы она проводила до конца во внутривнутрипартийной жизни основы демократического централизма, как этого требует устав партии, чтобы она сама имела необходимые условия, в силу которых все органы партии являлись бы выборными, чтобы критика и самокритика развивались в полной мере, чтобы ответственность партийных органов перед партийной массой была полной и чтобы сама партийная масса была полностью активизирована“ (из резолюции Пленума ЦК ВКП(б) по докладу т. Жданова).

В докладе и заключительном слове товарища Сталина, в решениях Пленума со всей резкостью и самокритичностью, присущей большевизму, вскрыты крупнейшие недостатки в партийно-политической работе и с исчерпывающей полнотой намечены действенные пути ликвидации этих недостатков.

Нарушения партийного устава, принципов демократического централизма, практика кооптации и назначенства в члены парткомитетов,

голосование списками при выборах парторганов, отсутствие отчетности парторганов перед партийными массами — всей этой небольшевистской практике должен быть положен конец. Пленум ЦК ВКП(б) предупреждает, что „все эти факты нарушения основ демократического централизма наносят партии вред, так как они тормозят рост активности партии, лишают актив, имеющий особое политическое значение в жизни нашей партии, возможности участия в руководящей работе, лишают членов партии их законных прав контроля над деятельностью парторганов и тем самым нарушают правильные взаимоотношения между руководителями и партийными массами“.

Наша партия, ее создатели и руководители Ленин и Сталин всегда призывали к тому, чтобы руководители не только учили массы, но и учились у масс.

Не мало было грубейших нарушений партийного устава, принципов внутрипартийного демократизма в работе партийных организаций системы Главсевморпути. Многочисленные факты нарушения выборности секретарей парткомитетов и партторгов, факты назначения и кооптации в члены парткомов, отсутствие систематической отчетности партийных органов перед партийной массой — все это имело место в работе партийных организаций нашей системы.

Партийный комитет Ленинградского управления Севморпути избран в ноябре 1935 и до марта 1937 года ни разу не отчитывался.

Партийный комитет Института народов Севера (Ленинград) с 1934 года ни разу не отчитывался и не избирался, больше половины членов комитета кооптированы. И это под боком Ленинградского политотдела. Курьезнее всего то, что секретарь парткома этого института т. Казаков докладывает политотделу: „нарушений внутрипартийной демократии у нас не было“.

Ряд крупнейших нарушений партийного устава, внутрипартийной демократии имеется в парторганизациях Архангельского политотдела: кандидаты допускались к голосованию, партсобрания проводились без выборов президиума, секретари парткома Морского отдела не выбирались, а назначались, отчетности перед партийной массой не было.

В парткоме Якутского теруправления был такой случай. Член ВКП(б) Певзнер сделал предложение заслушать на собрании доклад секретаря парткома Гращенко. Вместо того, чтобы одобрить законное желание и ценное предложение члена партии, Гращенко добился того, что собрание осудило „поступок“ т. Певзнера. Плохо, что этот грубейший зажим прошел безнаказанно.

Грубейшие нарушения партийного устава, внутрипартийной демократии вскрыты и в парторганизациях Красноярского политотдела: стирание грани между членами партии и кандидатами (кандидаты партии в ряде парторганизаций руководили партсобраниями, их избирали в члены парткомов), создание первичных парторганизаций при наличии двух членов и двух кандидатов, назначение партторгов (Графитная фабрика и др.), бесконтрольность партийных организаторов (парторг гидрографии 2 года не отчитывался перед партийной массой), заслушивание „самоотчетов“ коммунистов о бытовом поведении. О всех этих грубейших нарушениях партийного устава начальник Красноярского политотдела т. Чвоков был хорошо осведомлен. И вместо исправления ошибок он вносил поправки в протоколы, „подчищал“, заменял формулировки: вместо „назначен“ — „выбран“ и т. д.

Такие же факты можно встретить в практике Архангельского, Игарского, Мурманского и других политотделов.

Только забвением партийно-политической работы, потерей вкуса к партийной работе объясняется тот факт, что некоторые начальники политотделов проходят мимо грубейших нарушений партийного устава.

Решительно, по-большевистски исправить эти ошибки, хранить, как зеницу ока, устав партии от нарушений, перестроить всю партийно-политическую работу на основе решений Пленума, доклада и заключительного слова товарища Сталина — такова задача.

* * *

Дав в своих решениях глубокий анализ недостатков в работе партийных организаций, Пленум ЦК наметил меры ликвидации этих недостатков. Особенно важное значение имеет закрытое (тайное) голосование кандидатов при выборах парторганов. Оно поднимает чувство ответственности каждого руководителя перед партийной массой.

Закрытое голосование создает широкие возможности в партийных организациях для развития критики и самокритики не взирая на лица. Закрытое голосование поднимает активность всей партийной массы, позволяет партийной массе выдвигать из своей среды на руководящую работу людей действительно проверенных.

Закрытое голосование, активизируя партийную массу, усиливает ее большевистскую бдительность, революционную прозорливость, столь необходимые и неотъемлемые качества каждого большевика.

Усиление политической бдительности, большевистское воспитание каждого рядового коммуниста, усиление политической активности партийцев — одна из важнейших задач каждой партийной организации.

Партия, ее Сталинский ЦК многократно призывали к всемерному усилению политической бдительности. Товарищ Сталин в своем докладе на февральском Пленуме ЦК с новой силой призывает партию, каждого большевика к усилению политической бдительности.

Политическая бдительность есть то качество, которое теперь особенно остро необходимо большевикам. Это с новой силой наглядно показала антипартийная двурушническая контрреволюционная работа как троцкистских бандитов, так и их прямых пособников, правых реставраторов капитализма, главарей которых, Бухарина и Рыкова, Пленум исключил из рядов партии. Это наглядно показано и разоблаченными недавно шпионами, диверсантами Тухачевским и др.

Знамя коммунизма победило пока на одной шестой части земного шара, пять шестых земного шара составляют пока владения капитализма. Страна победившего социализма находится в капиталистическом окружении. Фашистские, империалистические государства бешено готовят войну против СССР. А некоторые наши руководители, увлекшись бесспорными хозяйственными успехами, нашими огромными достижениями, склонны были забыть, что страна социализма находится в капиталистическом окружении, что борьба двух миров не утихает ни на мгновенье. Увлеченные непосредственными хозяйственными успехами, некоторые наши руководители забыли, что чем больше крепнет социализм, чем быстрее движется страна социализма вперед, тем сильнее возрастает злоба окружающего нас буржуазного мира, который использует все возможности, все средства для подрывной работы внутри нашей страны. Шпионаж, диверсия, вредительство — вот что наглядно показал процесс антисоветского троцкистского центра.

Троцкисты давно перестали быть политическим течением в рабочем классе, превратившись в подлую банду наемных убийц, диверсантов,

шпионов, в открытую агентуру фашизма. Именно через троцкистов, этих заклятых врагов народа, фашистские штабы ведут свою диверсионную, вредительскую работу в СССР.

Тому, что эта банда вредителей и диверсантов пролезла в наши советские органы, не в малой степени способствовало зазнайство от успехов, вскружившее головы некоторым партийным товарищам, утратившим вкус к партийно-политической работе. Не убаюкивать себя успехами, не благодушествовать, не почивать на лаврах успехов, помнить, что кроме опасностей, связанных с трудностями, существуют опасности, связанные с успехами, с достижениями, быть политически бдительными, прозорливыми — учит нас товарищ Сталин.

Озверелые троцкисты, бухаринцы, подлая банда наемных убийц — явная находка для японо-германского фашизма. Товарищ Сталин сказал: „некоторые наши руководящие товарищи, как в центре, так и на местах не только не сумели разглядеть настоящее лицо этих вредителей, диверсантов, шпионов и убийц, но оказались до того беспечными, благодушными и наивными, что нередко сами содействовали продвижению агентов иностранных государств на те или иные ответственные посты“.

Подлые враги народа, троцкистские бандиты обманным путем пролезли в центральный аппарат и местные органы нашей системы. Пользуясь излишней доверчивостью, политической близорукостью отдельных наших руководящих товарищей, подверженных идиотской болезни — беспечности, в Горно-геологическом управлении, в Сельхозуправлении, в Морском управлении троцкисты оказались на ответственных должностях. Руководители этих управлений и партийные организации проглядели волков в овечьей шкуре, которые пробрались в нашу систему.

Засоренными оказались и наши теруправления (Якутское, Владивостокское, Красноярское, Мурманское), куда отдельные троцкисты, враги народа пролезли, пользуясь доверчивостью, политической близорукостью, слепотой наших руководящих товарищей.

Решения Пленума, доклад товарища Сталина наносят сокрушительный удар и положат конец идиотской болезни — беспечности.

Товарищ Сталин, остро и глубоко вскрывая корни недостатков нашей хозяйственной и партийной работы, корни нашей беспечности, благодушия, политической слепоты, наметил практические действенные пути ликвидации этих недостатков.

Овладеть большевизмом! — учит нас товарищ Сталин. Для этого надо ликвидировать политическую беспечность и политическую доверчивость к вредителям, случайно заполучившим партийный билет. Овладеть большевизмом — значит политически воспитывать кадры, прививать им навыки и вкус к изучению марксистско-ленинской теории, помочь партийной массе овладеть могучим учением Маркса — Энгельса, Ленина — Сталина, воспитывать острое чувство ответственности за свою работу, знать людей и по-большевистски их подбирать, неустанно оттачивать и широко пользоваться замечательным оружием большевизма — самокритикой.

Товарищ Сталин учит: „... старый лозунг об овладении техникой необходимо теперь дополнить новым лозунгом об овладении большевизмом, о политическом воспитании кадров и ликвидации нашей политической беспечности“.

Величайший рычаг дали партии решения Пленума, доклад и заключительное слово товарища Сталина. Вдумчиво, внимательно, глубоко изу-

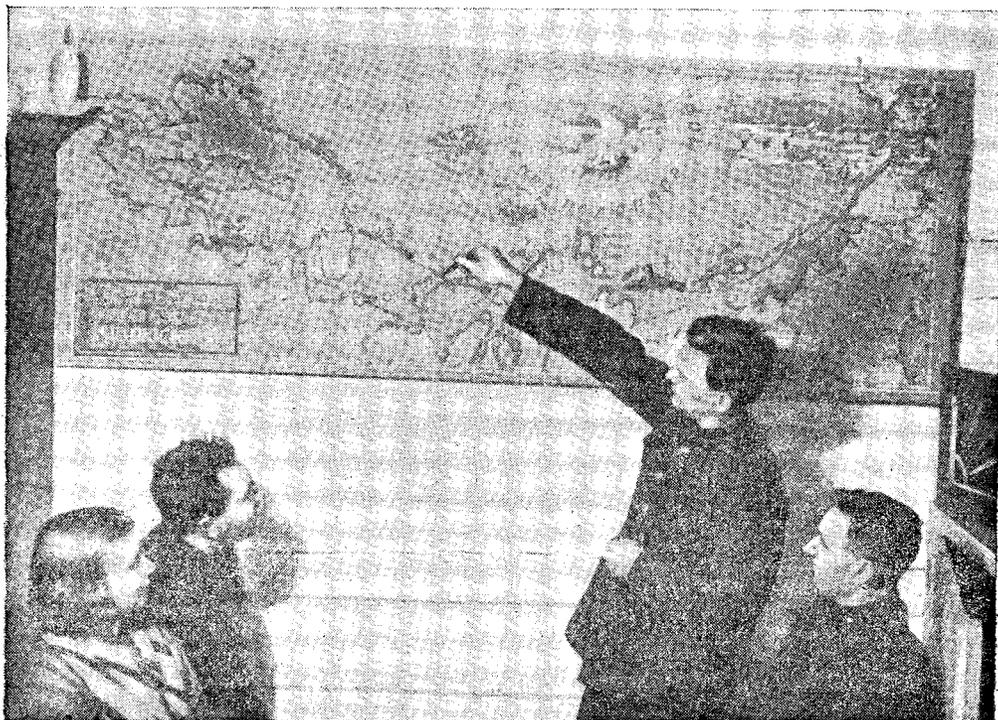
читать эти важнейшие партийные документы, довести их до сознания каждого большевика, на основе решения Пленума и доклада товарища Сталина быстро по-большевистски перестроить всю работу — такова задача каждой парторганизации.

Священная обязанность каждого большевика — не допустить того, чтобы в партийный аппарат могли проникнуть люди враждебные, чуждые, разложившиеся. Требуется особая бдительность, политическая зоркость.

Строго соблюдать партийный устав, свято блюсти от извращений внутрипартийную демократию — одну из основ организационных принципов большевизма. Строго соблюдать ленинско-сталинский принцип подбора и выдвижения кадров.

„Что значит — правильно подбирать работников и правильно расставлять их на работе? Это значит подбирать работников, во-первых, по политическому признаку, т. е. заслуживают ли они политического доверия, и, во-вторых, по деловому признаку, т. е. пригодны ли они для такой-то конкретной работы“ [из заключительного слова товарища Сталина на Пленуме ЦК ВКП(б)].

В совершенстве овладеть большевизмом, быть политически чутким, бдительным, умело разбираться в окружающей обстановке — таковы основные качества большевика, таков должен быть образ настоящего большевика, подлинного вожака трудящихся масс.



В парткабинете Красноярского политотдела Главсевморпути

Р. Л. ЯКУБОВИЧ

УСТАВ ПАРТИИ — НЕРУШИМЫЙ ЗАКОН ПАРТИЙНОЙ ЖИЗНИ

Руководящая роль партии в предстоящей избирательной кампании на основе Сталинской Конституции будет обеспечена только при условии перестройки организационной и партийно-массовой работы всех парторганизаций в соответствии с решениями февральского Пленума ЦК ВКП(б). Поворот в политической жизни страны, связанный с введением новой Конституции, властно требует, чтобы перестройка эта была глубокой, чтобы имеющиеся ошибки и недочеты в работе парторганизаций были вскрыты со всей большевистской прямотой.

Устав партии сосредоточивает в себе организационные принципы большевизма, основы партийного строительства, и там, где он нарушается, парторганизация не может быть боеспособной и сплоченной, там партийная жизнь наверняка не бьет ключом.

Известно ведь, что врагам народа, троцкистско-бухаринским бандитам и их сообщникам, пробравшимся обманным путем кое-где в партийный аппарат, легче вести подрывную работу там, где имеется организационная расхлябанность, где устав партии нарушается.

В Красноярском политотделе и его первичных парторганизациях устав партии нарушался систематически.

Президиум партийного собрания, как известно, не технический аппарат, а политическое руководство собранием. Известно также, что, по уставу партии, кандидаты в члены партии принимают участие на партийных собраниях только с правом совещательного голоса.

Тем не менее в парторганизациях Красноярского политотдела широко практиковалось избрание кандидатов партии в президиумы партийных собраний. Руководство весьма ответственным закрытым партсобранием в торговой конторе в декабре прошлого года было возложено на кандидата партии Крюкова. В президиум закрытого партсобраний авиагруппы, на котором стояли вопросы обмена партдокументов и оргвопросы, был избран кандидат партии Досс. В той же парторганизации авиалинии в президиум закрытого партсобраний избирался кандидат партии Вайчулис. В парторганизации Придивинской судовой избран кандидатами партии в качестве секретарей партийных собраний практиковалось как система, а иногда и весь президиум избирался из кандидатов партии. Случалось и так, что председателем закрытого партсобраний избирался кандидат партии, а секретарем член партии.

Неправильное конструирование президиумов партийных собраний не исчерпы-

вается избранием кандидатов. Имелись случаи, когда избирались комсомольцы, как это было в парторганизации гидрографического отдела с Почекутовыми и в парторганизации совхоза Таежный с Черкашиным. А в парторганизации Красноярского затона был даже такой случай: в президиум партсобраний был избран и подписал протокол сочувствующий Хренов.

Все эти грубейшие извращения организационных принципов большевизма, влекущих за собой стирание грани между партией и не партией, были хорошо известны политотделу, но политотдел ни разу на эти извращения не реагировал. Больше того, многие из этих нарушений происходили на глазах зам. начальника политотдела Гришанова, редактора политотдельской газеты Кузьмицкого и работников политотдела Коткова, Гуна, Ермакова, которые на этих собраниях присутствовали. Некоторые из них даже избирались в президиумы партсобраний вместе с кандидатами партии.

Имели место и другие элементы стирания грани между партией и беспартийными. Они выражались в том, что беспартийные товарищи приглашались на закрытые партсобраний, как это было в Придивной, когда беспартийные Кудинов, Протков, Ситяев, Чернышев и Буданов принимали участие в закрытом партсобрании.

Красноярский политотдел допускал нарушения устава партии и в организационном построении первичных парторганизаций. В парторганизации авиалинии, вопреки уставу партии, в пределах первичной парторганизации были созданы партийно-комсомольские группы на гидрострое и в четвертом отряде. Больше того, парторги этих партийно-комсомольских групп избирались, и к тому же на партийном собрании всей авиагруппы.

На графитной фабрике не могла быть организована первичная партийная организация, так как на фабрике было всего два члена партии и два кандидата. Тем не менее, вопреки 48 параграфу устава партии, политотдел все же решил парторганизацию на фабрике создать.

Красноярский политотдел и его первичные парторганизации грубо нарушали основы демократического централизма, этого руководящего принципа организационного строения нашей партии.

Известно, что партийный должен обязательно избираться партийным собранием, и только решением последнего он может освободиться от своих обязанностей, что не исключает в особых случаях организационного вмешательства вышестоящей парторганизации.

А что было на деле?

В торговой конторе был избран парторгом т. Паршин, но обязанности парторга фактически выполнял Филиппов, именованный зам. парторга, хотя никем не избирался. Парторг партгруппы КАРМа Стариченко не избирался коммунистами КАРМа, а был выделен членами партии авиагруппы. Не избирался также парторгом т. Парфенюк, хотя фактически выполнял эту работу.

Редко политотдел интересовался мнением парторганизации, когда перемещал партийных руководителей или отсылал их в длительные командировки.

В апреле прошлого года в парторганизации Красноярского затона избрали парторгом т. Замотаева. Но не прошло и двух месяцев, как т. Замотаев по директиве политотдела передает партдела директору затона Давыдову и уезжает в длительную командировку. Парторганизация затона всегда в этих случаях ставилась перед совершившимся фактом, никто ее мнения не спрашивал, никого она вместо уезжающего не избирала.

Такое игнорирование партийной организации, по существу нарушение внутрипартийной демократии, является, к сожалению, не единичным фактом.

Парторг Гидрографического отдела (Енисейск) т. Ковалев, получив командировку на трехмесячные курсы пропагандистов, тоже не счел нужным довести об этом до сведения своей парторганизации. Посоветовавшись кое с кем, т. Ковалев предложил члену партии Матанцеву выполнять обязанности парторга, передал ему партийное хозяйство и выбыл в Шира. Вернувшись с курсов, Ковалев забрал партийные дела у Матанцева и заявил ему:

— Ну, вот я и вернулся. От обязанностей парторга я тебя освобождаю. Занимайся своими делами.

Перестановка эта происходила помимо партийной организации.

Внутрипартийная демократия требует, чтобы партийные руководители отчитывались перед своими парторганизациями. Это одна из основ демократического централизма.

И тем не менее парторг гидрографии т. Ковалев на протяжении двух лет ни разу не отчитывался перед парторганизацией о своей работе. Секретарь парткома авиалинии т. Миссан, его предшественники Гришанов и Парфенюк тоже ни разу не отчитывались перед парторганизацией. В торговой конторе отчета парторга также не было с 1935 года. До т. Чеснокова ни один парторг КАРМа никогда не отчитывался перед парторганизацией.

Внутрипартийная демократия требует строгого соблюдения коллективности в партийном руководстве. А на авиалинии партком был сначала распушен, как ненуж-

ный, а затем только, спустя год, восстановлен.

При избрании парткомов также допускались нарушения устава партии. На Придивинской судовой верфи, например, в состав парткома был избран только что прибывший новый начальник верфи т. Завтонов, еще не принятый на партийный учет.

В уставе партии подчеркивается, что большевистская самокритика может развертываться только на основе внутрипартийной демократии. Поскольку внутрипартийная демократия в парторганизациях Красноярского политотдела бесцеремонно нарушалась, то, естественно, там не было условий для развертывания самокритики, этой основы партийного действия.

Здесь оказались забытыми замечательные слова товарища Сталина: „... не отмечая и не выявляя открыто и честно, как это подобает большевикам, недочеты и ошибки в нашей работе, мы закрываем себе дорогу вперед. Ну а мы хотим двигаться вперед. И именно потому, что мы хотим двигаться вперед, мы должны поставить одной из своих важнейших задач честную и революционную самокритику. Без этого нет движения вперед. Без этого нет развития“.¹

Политотдел знал, что критика и самокритика глушится, что ее зажимают. Знал, но не боролся с этим.

На Придивинской судовой верфи т. Иванов, выполнявший временно обязанности парторга, заявил на собрании 19 февраля этого года: „В нашей парторганизации критики нет совершенно, а если она появлялась, то за эту критику увольняли с работы“. На зажим критики и самокритики жалуются и работники Торговой конторы, авиалинии, КАРМа, Гидрографического отдела.

Имеются партийные работники, которые опасаются, что развернутая критика „не взирая на лица“ может повредить авторитету партийных организаций и ее руководителей, может ослабить дисциплину. Такие „лакированные“ коммунисты стремятся ограничить самокритику, выхолостить ее боевое содержание, свести ее к бесплодным словопроениям.

Партийные и хозяйственные руководители и вообще все коммунисты должны чутко прислушиваться к голосу каждого рабочего. Между тем на Придивинской верфи был такой случай. Рабочий-стахановец сделал на собрании совершенно правильный упрек партийной организации, что она не занимается вопросами обороны, что осовьяхимская работа в загоне. А парторг т. Иванов, вместо того, чтобы сделать из этого практические выводы для себя, прикрикнул на этого рабочего. Как, мол,

¹ Стенографический отчет XV съезда ВКП(б), Партиздат, 1935 г., стр. 69.

беспартийный позволяет себе критиковать парторганизацию?

На той же Придвонной механик Плаксин подал заявление в партком о безобразиях с горючим, граничащих с вредительством. Не добился ничего у директора, обратился в партком. Что здесь плохого? Но на следующий день директор т. Завтонов вызывает к себе Плаксина и заявляет ему: „Ты беспартийный, какое право имеешь подавать заявления в партком?“

Развитию критики и самокритики еще мешает и другое. Нередко люди избегают критиковать друг друга. Создается семейственность. Вот, к примеру, такой случай. Парторганизация Гидрографического отдела на собрании своем в феврале приняла решения, неправильно ориентирующие коммунистов и комсомольцев в вопросах борьбы с бытовой распушенностью. Поручили „парторгу и комсоргу проверить быт каждого коммуниста и комсомольца и доложить на следующем партийном и комсомольском собрании“. Решили—„периодически заслушивать самоотчеты на партийных и комсомольских собраниях коммунистов и комсомольцев о их бытовом поведении“.

Ясно, что такое постановление надо не только отменить, но и раскритиковать, разъяснить, в чем его неправильность. Однако начальник Красноярского политотдела т. Чвоков по этому пути не пошел, чтобы не задеть самолюбия прокурора водного транспорта т. Котова, при участии которого были приняты эти неправильные решения. Неудобно, мол, человек обидеться может.

Такое келейное разрешение вопроса напоминает нам образную картину, нарисованную товарищем Сталиным в его докладе на XV съезде партии.

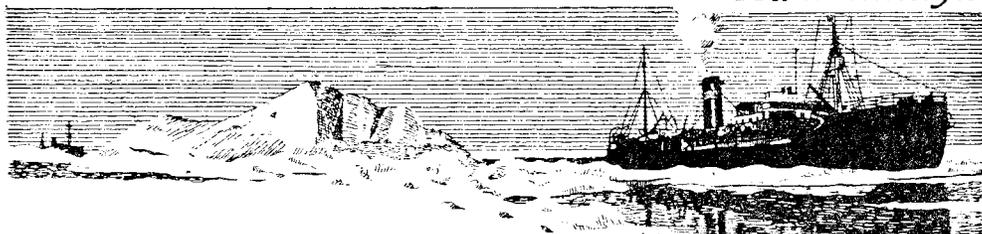
„Иван Иванович, член руководящей верхушки такой-то организации, допустил,

скажем, грубейшую ошибку и испортил дело. Но Иван Федорович его не хочет критиковать, выявлять его ошибки, исправлять его ошибки. Не хочет, так как не имеет желания „нажить себе врагов“. Допустили ошибку, испортили дело,—эка важность! А кто из нас не ошибается? Сегодня я его, Ивана Федоровича, пощажу. Завтра он меня, Ивана Ивановича, пощадит. Ибо, какая есть гарантия, что я также не ошибусь? Чинно и хорошо. Мир и благоволение“.¹

„Метод“ семейного разрешения вопросов неизбежно порождает застой, гниль. Против этого и направлено это важнейшее указание т. Сталина.

Чтобы встретить во всеоружии поворот в политической жизни страны, связанный с введением новой Конституции, с решениями Пленума ЦК ВКП(б), парторганизации Красноярского политотдела должны возглавить новые, до конца демократические выборы по новой избирательной системе, возглавить перестройку внутрипартийной жизни. Но для этого требуется, чтобы они прежде всего сами перестроились на демократический лад, чтобы широкие массы членов и кандидатов партии были вовлечены в энергичную работу и активное обслуживание острейших вопросов жизни, чтобы критика и самокритика внутри партийных организаций развивались в полной мере, чтобы была обеспечена строгая ответственность партийных органов перед партийными массами. Только в этом случае партийно-политическая работа сможет быть поднята на более высокую ступень, соответствующую тому политическому повороту, который происходит в нашей стране.

¹ Стенографический отчет XV Съезда ВКП(б). Партиздат, 1935, стр. 68.



А. А. МИТРОШКИН

ЗАБЫТЫЙ УЧАСТОК

В системе Главсевморпути вопросам охраны труда не уделяется серьезного внимания. Это подтверждается наличием несчастных случаев на ряде производств.

Так, например, несчастные случаи имели место на строительстве Мурманского судоремонтного завода. Акты о несчастных случаях не составляются, расследование причин и выявление виновников не производится. Инспектор труда т. Куча и председатель постройкома т. Морковин допустили беспечное благодушие.

Вновь принимаемых рабочих на строительство завода с правилами техники безопасности не знакомят ни начальник строительства т. Розенберг, ни начальники участков. Поэтому нередки случаи травматизма. Так, 22 апреля при распиловке дров рабочему т. Тюканову отрезало пилой все пальцы на правой руке. Случай этот произошел потому, что начальник погрузбюро т. Черепанов, ответственный за технику безопасности, никакой профилактической работы с рабочими не проводил. Да он и сам признает, что „ответственным за технику безопасности“ его „никто не избирал и никто никогда не информировал“.

На строительстве Придивинской судовой верфи также имели место случаи травматизма.

В результате отсутствия конкретных мероприятий по охране труда и технике безопасности значительные средства остаются не использованными. Начальник Мурманского завода т. Розенберг из отпущенных средств в 1936 году использовал лишь 42% — 22 433 руб. Постройком строительства (т. Морковин), отстранившись от этих вопросов, своевременно не потребовал исправления этого недостатка.

На графитной фабрике в Красноярске из средств на охрану труда и технику безопасности использовали лишь около 60%.

В Сангарских угольных коях (Якутское теруправление) в 1936 году на технику безопасности было отпущено 18 тыс. руб., а приобретены лишь бочки, кружки для питья и спецодежда.

В Архангельском теруправлении отпущенные средства также не израсходованы. Механической мастерской морского отдела в 1936 году было отпущено 74 тыс. руб., а за три квартала было израсходовано лишь около 50%.

Явно неудовлетворительная работа по охране труда может быть объяснена политической беспечностью профсоюзных организаций, отсутствием строгого контроля.

Нельзя пройти мимо и Главного управления Севморпути, передоверившего эти вопросы теруправлению и низовым хозорганизациям. В центральных управлениях и отделах этими вопросами никто не занимается, нет работников по вопросам охраны труда.

Не уделяли серьезного внимания этим вопросам и отдел охраны труда Оргбюро ЦК профсоюза и его руководитель т. Бойко.

Создавшееся положение на участках охраны труда и техники безопасности в нашей системе совершенно нетерпимо, и ему надо положить конец. Областные и низовые профорганизации обязаны перестроить свою работу, обеспечить постоянный контроль и проверку.

Пора отказаться от практики пассивной регистрации совершившихся фактов. Опираясь в своей работе на стахановцев и широкий профсоюзный актив, профорганизаторы должны принимать меры, предупреждающие самую возможность несчастных случаев.

Участок охраны труда и техники безопасности требует исключительного внимания со стороны профорганизации нашей системы.

С. ДАВЫДОВ

О СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ НА ПОДКАМЕННОЙ ТУНГУСКЕ

В районе устья реки Подкаменной Тунгуски расположены многочисленные заготовительные точки Главсевморпути. В двух основных административных районах здесь проживает около двух тысяч русских и эвенков, занимающихся, главным образом, охотой и рыбной ловлей.

Снабжение всего населения на этой огромной территории передано теперь системе Главсевморпути.

В навигацию 1936 года сюда было завезено около 1800 тонн разных грузов, из которых 800 тонн составили грузы продовольственные. Все грузы были доставлены на Большой Порог, расположенный в 330 километрах от впадения Подкаменной Тунгуски в Енисей. Оттуда в течение всего лета грузы перевозились вверх по реке до торговых точек, расположенных иногда за тысячу и больше километров от Большого Порога.

Еще сложнее обстоит вопрос со снабжением населения свежими овощами. В августе на Енисее, в селе Ярцево, было куплено 20 тонн картофеля. Чтобы доставить его до районного центра, поселка Байкит, нужно было выделить 3 специальные илимки и почти на месяц оторвать от нормальной эксплуатации теплоход „Байкитец“ в 120 лошадиных сил. Караван этот двигался очень медленно, в результате чего часть картофеля начала портиться. По приблизительным расчетам, себестоимость этого картофеля выразилась в 7 руб. 50 коп. за килограмм.

Нет ли другого выхода для снабжения Подкаменной Тунгуски продуктами сельского хозяйства? Выход есть.

В небольшом поселке, расположенном в 40 километрах от ПОСа Суломай, в 1935 году собрали по 85 кулей картофеля на каждое хозяйство, а в 1936 году кроме того имели уже свою капусту, брюкву, репу, свеклу и пр.

По проведенным обследованиям выяснилось, что между Суломаем и факторией Кузьмовкой, на реке Кочумдеке, в прошлом имелось русское хозяйство с 20 головами скота, посевом в 3 гектара и сенокосными угодьями на 60 гектаров, в котором собирали урожай картофеля в 12 тонн с гектара.

В районном центре Байките имеется около 4—5 частных огородов, каждый размером в несколько квадратных метров, на которых вызревают картофель, огурцы, свекла, репа и даже помидоры.

О развитии сельского хозяйства, например, в Чунском районе можно судить по количеству засеваемых площадей (в гектарах): в 1933 году—1, в 1934—6, в 1935—22, в 1936—62.

В 1936 году картофель дал урожай, вполне обеспечивающий местные потребности. Урожай овса частично покрыл потребности промыслово-охотничьих станций.

Впервые в 1936 году на Сользаводе (1157 километров от устья) был произведен посев пшеницы, которая дозрела и дала урожай в 14 центнеров с гектара.

В райцентре Вановара (1323 километра от устья) без парников можно выращивать помидоры.

Та же картина получается и при определении возможностей животноводства. В 1936 году в районе имелось 69 лошадей, 100 коров и 2 быка-производителя. Возможности вызревания овса и ячменя, а главное—наличие сенокосных угодий позволяют во много раз увеличить поголовье скота и одновременно прекратить бессмысленный завоз овса, который можно получить на месте.

Наиболее ярким примером в области животноводства является опыт эвенкского производственно-промыслового объединения „Красная звезда“, купившего в 1935 году 21 корову. Образовавшееся молочное хозяйство за одно лето дало 4189 руб. чистой прибыли.

Приведенные примеры в достаточной степени иллюстрируют возможность развития сельского хозяйства и животноводства по Подкаменной Тунгуске, особенно в более южном Чунском районе.

Никакая торгующая организация не может рассчитывать на то, что она сумеет снабжать местное население картошкой, которая обходится в 7 руб. 50 коп. за килограмм, или свиной, если районный центр располагает свиним поголовьем в 15 штук. Стоимость завоза одной тонны любого груза по Подкаменной Тунгуске обходится в среднем около тысячи рублей. Можно ли вырастить тонну картофеля дешевле этой суммы?— Безусловно можно. Любые затраты по раскорчевке, завозу семян и т. д. будут ниже этой суммы.

На развертывание этой работы потребуются значительные суммы. И сельхозотдел Красноярского теруправления должен на это пойти, так как Торгконтора того же теруправления в будущем истратит их в двойном и тройном размере, оплачивая фрахт по перевозке грузов по Подкаменной Тунгуске, которые можно было бы получить на месте.

Нельзя думать о нормальном хозяйственном освоении этих двух районов, если радикально не изменят источники и способы их снабжения.

ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПЕРИОДОВ ЕСТЕСТВЕННОГО ОСВЕЩЕНИЯ НА СЕВЕРЕ

Определение периодов естественного освещения для различных пунктов можно производить по таблицам, ежегодно печатаемым в „Морском астрономическом ежегоднике“, но для этого необходимо знать широты данных пунктов, несколько формул, и кроме того, обычно приходится производить интерполяцию, для чего требуются и время и опытность.

Предложенный мною прибор-диаграмма упрощает и ускоряет решение целого ряда вопросов, касающихся естественной освещенности на Севере.¹

Прибор представляет собой вращающуюся полукруглую целлулоидную диаграмму, наложенную на круговую карту северной части земного шара (до 56° сев. шир.), причем центры карты и диаграммы совмещены. Для портативности прибора карта сделана в масштабе 1 : 35 000 000, что определяет размеры всего прибора в 25 × 25 сантиметров.

На вращающейся диаграмме полукруг разделен радиусами на 12 частей: каждый сектор отвечает одному календарному месяцу года. Концентрические круги соответствуют широтам, причем для большей

ясности распределения условий освещения на самом полюсе (90°) несколько отнесены от центра.

Овальные линии охватывают собою области, где в данное время происходят определенные однородные явления, т. е. наступление астрономических сумерек, белой ночи, полярного дня или ночи, а также их окончание. Начало каждого явления в левой части кривой, конец его — в правой.

Пользуясь прибором-диаграммой, можно решать, например, следующие задачи:

а) бывает ли определенное освещение в данной точке северной части земли;

б) какие условия освещения проходят в течение года или данного месяца через определенную точку;

в) когда наступает и кончается определенное освещение в данной точке;

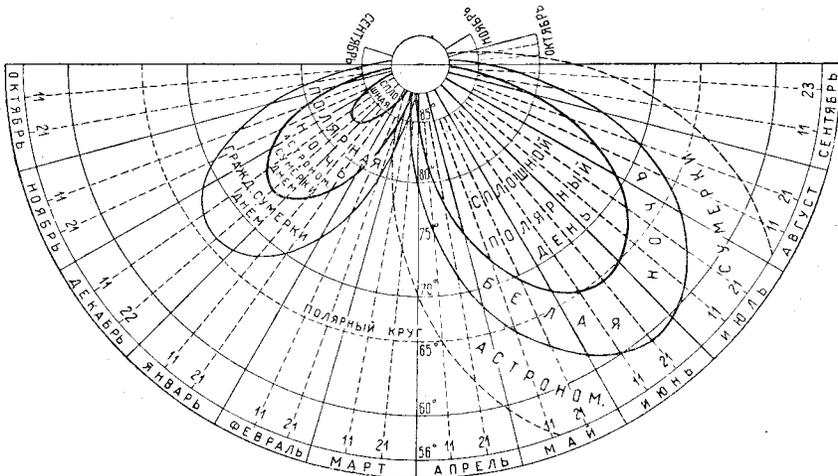
г) сколько времени продолжится определенное освещение;

д) каково освещение в данной точке в определенный момент;

е) какие условия освещения встретятся при движении экспедиции по определенному маршруту — и т. п.

Все эти задачи решаются поворачиванием диаграммы и совмещением или определенной кривой, или радиуса, отвечающего определенной дате календаря, с данной географической точкой и соответствующим визированием. На решение таких задач требуются буквально секунды, в то время

¹ Популярным пособием по вопросу освещения является отчасти книга: Н. Н. Георгиевский, Определение восхода и захода солнца и продолжительности дня на Севере, 1935 г.



Подвижная диаграмма к прибору Карамышева

как решение их по таблицам требует иногда многих часов. Точность прибора 1—2 дня и несколько меньше около полюса. Эта точность вполне достаточна для практических задач.

Дополнительно к описанной диаграмме на оборотной стороне прибора даются еще два графика в прямоугольных координатах для определения продолжительности дня от восхода до захода солнца и от начала до конца гражданских сумерек.

Отзывы специалистов, которым пришлось ознакомиться с прибором, сводятся к признанию, что прибор прост, удобен и

дает достаточно точное определение условий солнечного освещения в любом пункте Арктики.

Каждому работнику Арктики полезно иметь под руками простое и наглядное пособие для определения условий освещения, чтобы быстро ориентироваться в этом вопросе.

Благодаря совмещению диаграммы с картой прибор дает наглядное представление о географической синхронности наблюдаемых условий освещенности, т. е. об их территориальном размещении, и это увеличивает его популярное значение.

Ф. Ф. КРОНГАУЗ

ШКОЛА НА ЯМАЛЕ

Школа Ямального округа росла и крепла в условиях ожесточенной классовой борьбы с кулаками-шаманами и их агентами, старавшимися сохранить свое влияние на школу. Особенно ярко проявлялась эта борьба при комплектовании школ учащимися, когда классовый враг пытался вести агитацию против отправки детей в школы, против постройки школьных зданий.

Школы Ямала имеют значительные достижения. В 1936/37 учебном году в Ямало-Ненецком округе работают 29 школ: 23 начальных, в том числе — 10 ненецких школ-интернатов; 5 неполных средних школ, в том числе 1 ненецкая, и 1 средняя школа. В этих школах обучаются около 2000 детей, из них детей-ненцев около 250 человек.

Основным типом школы на Крайнем Севере является школа-интернат. Школы-интернаты Ямала имеют все данные, чтобы в них были созданы образцовые условия для учебы и жизни детей-ненцев. С каждым годом растет авторитет и революционизирующая роль этих школ в тундре.

Школа-интернат при Ямальской культбазе начала существовать с ноября 1932 года. Вначале в ней было 5 человек учащихся. За эти годы школа значительно окрепла, выросла качественно и количественно и завоевала авторитет у ненецкого населения, особенно у организованной его части — колхозников.

В 1936 учебном году в школе обучалось 51 человек ненецких ребят. Интересно отметить, что из этого количества 8 детей дошкольного возраста. Они были привезены родителями в интернат и находились здесь в течение всего учебного года. Факт этот также свидетельствует о возросшем доверии населения к школе.

Работа по привлечению детей в школу с каждым годом становится более организованной — переносится из отдельных чумов на районные съезды, конференции, произ-

водственные совещания, родительские собрания и т. д.

В школе есть рабочая комната, оборудованная верстаками и скамьями. Дети охотно посещают столярный и пошивочный кружки. Столярный кружок занимался и в слесарной мастерской культбазы, где дети знакомились с инструментом и простейшими операциями. На уроках по труду и во внеучебное время дети обучаются также плетению рыболовных сетей, заготовке петель для ловли куропаток, установке капканов на зайцев и песцов. Занятия местными видами труда (охотой и рыбной ловлей) в школе чрезвычайно интересуют детей-ненцев и повышают авторитет школы в глазах населения.

Детям прививаются санитарно-гигиенические навыки. Организовано постоянное врачебное наблюдение и медицинская помощь учащимся.

Есть уже факты перенесения детьми в семью, в чум культурно-бытовых навыков, прививаемых им в школе. Так, например, Вася Тадибе, ученик II класса, пионер 12 лет, приучил всю семью умываться, носить и стирать белье, поддерживать чистоту в чуме. Когда он приезжает на каникулы домой, он задает тон всему образу жизни в чуме: к его замечаниям прислушиваются. А окружающие чумы также заимствуют культуру в чуме Васи Тадибе.

Путем дифференцированного подхода к отдельным учащимся школа добилась в отношении некоторых из них особенно значительных результатов. Так, Таборчи Худди, не имеющий родителей, которого 2 года тому назад буквально притащили в школу, теперь не узнаешь: он — пионер, хорошо учится, выполняет установленные в школе правила и режим дня, очень интересуется «конструктором» и изготовлением змеев. Данила Возелов, ученик II класса, 14 лет, раньше недисциплинированный, теперь является организатором —

первым помощником учителя, одним из наиболее сознательных и дисциплинированных учеников — он член ВЛКСМ.

Сами родители и учащиеся становятся агитаторами за школу. Немало случаев помощи их в период комплектования школы учащимися.

В школе имеется подготовительный класс, где работа проводится в соответствии с возрастными особенностями детей, по специальной программе. Большое внимание в этом классе уделяется играм, пению, занимательному чтению и привитию культурно-бытовых навыков.

С каждым годом растет количество пионеров в школе. Если в 1933/34 г. их было всего 2, то в 1935/36 г. — 29 пионеров (из них мальчиков — 19, девочек — 10), 11 октябрят (мальчиков — 7, девочек — 4) и 3 члена ВЛКСМ.

В пионерской комнате, где ребята любят проводить свободное время, имеются настольные игры, балалайка, мандолина, барабан, горн, детская художественная литература.

Пионерами, с привлечением всей неорганизованной детворы, проводятся пионерские костры. Один костер был проведен школой в чуме. Присутствовало 21 человек взрослых ненцев и 8 детей, кроме учащихся школы. Высказывались и взрослые ненцы. Их внимание привлек рассказ пионер-работника о том, каким должен быть пионер. Переводчиками были сами пионеры, они добавили о том, что они — пионеры — делают в интернате, какую ведущую роль играет в школе и интернате пионер, к чему обязывает пионерский галстук. Ненцы это отмечали с удовольствием.

В работе школы есть и большие недостатки.

Нередко письменные задания и диктанты лишены тематического содержания и преследуют только цели грамматического порядка. Идеальная направленность нередко отсутствует.

Конкретным примером недооценки тематического момента в работах учащихся может служить тот факт, что даже в тетрадях I класса (педагог — т. Станкевич) не были отражены революционные праздники. В содержании работ нередко отсутствуют местные темы.

Все это объясняется тем, что сами педагоги еще мало работали над повышением своей квалификации. Не было организовано в школе и плановой методической работы. Учителя работали замкнуто. Школа не была также связана с другими школами. Обмен опытом отсутствовал.

Планирование педагогической работы и учет поставлены недостаточно четко: не определены методы, которыми будет проводиться урок. Учета проведенной работы нет, как нет и текущего учета знаний учащихся.

Все эти недостатки являются в значительной степени следствием крайне слабого руководства и контроля за работой школы со стороны райОНО, а также недостаточно организованной работы всего коллектива школы. Недостатки могут быть несомненно устранены при наличии дружной работы коллектива педагогов и при поддержке местных организаций культбазы и окружного отдела народного образования.

Сейчас мы имеем уже около 500 школ на Крайнем Севере. Эти школы имеют все данные к тому, чтобы стать подлинно образцовыми. К сожалению, органы ОНО, да и Наркомпрос еще не сумели уделить достаточного внимания школам Крайнего Севера, не обеспечили этих школ квалифицированными кадрами, приспособленными к местным условиям, программно-методическими указаниями и др. материалами. Необходимо оказывать им повседневную помощь для того, чтобы в ближайшие годы школы Крайнего Севера подняты до уровня передовых школ нашей страны.

В. В. СЕНКЕВИЧ

ИСКУССТВО КРАЙНЕГО СЕВЕРА НА ВЫСТАВКЕ НАРОДНОГО ТВОРЧЕСТВА

Выставка народного творчества, организованная в Третьяковской галерее, дала возможность широким массам ознакомиться с изобразительным искусством Крайнего Севера.

Особенно хорошо представлена на выставке чукотская скульптура из мамонтовой и моржовой кости. Из шестнадцати витрин миниатюрной скульптуры — одиннадцать отведено под народное творчество Чукотки. Когда войдешь в зал Северного искусства, сразу попадаешь в своеобразную атмо-

сферу далекого белоснежного голубого Севера.

Особого совершенства достигают чукотские резчики по кости в изображении животных и птиц. Охотничья наблюдательность, повитическая любовь к природе, соединенные с умением широко использовать возможности материала, создали эти шедевры скульптурной миниатюры.

Кроме миниатюрной скульптуры, чукотские мастера умеют не менее искусно гравировать на кости тонкие рисунки, по

своей тематике вполне тождественные со скульптурными изображениями.

Сценки из охотничьего быта, густо покрывающие поверхность моржовых клыков, исполнены не менее выразительно и реалистично, чем костяные скульптуры: в них миниатюрный стиль доведен до пределов мастерства; фигурки, часто величиной с наперсток, отделаны цветной гравировкой с такой тщательностью и вкусом, что приходится изумляться терпению и зоркости гравировщиков.

Значительно слабее представлена на выставке тобольская и холмогорская скульптура из кости. Во-первых, эти два далеко не однородных стиля смешаны в одних и тех же витринах, а, во-вторых, произведений этих стилей представлено на выставке очень немного.

Тобольские костяные миниатюры по своей тематике очень близки чукотской скульптуре: в основе их сюжета также лежит охотничий быт.

Холмогорская резьба по кости отличается плоским ажуром, напоминающим изделия брабантских кружевниц. И тематика холмогорских резчиков часто выходит из рамок северной природы: тут вы встретите и розы, и ландыши, и ковбоя. Современность довольно широко проникла в холмогорскую резьбу и скульптуру. В одной из витрин имеется прекрасный барельеф из мамонтовой кости — Ленин — Сталин. Не плохо исполнены также фигура красноармейца и барельеф Горького. Но в изображении северной тематике холмогорским мастерам часто не хватает живой непосредственности чукотских резчиков, и их звери и охотники иногда кажутся чересчур надуманными и стилизованными.

После костяной скульптуры в Северном зале особенно выделяются два портала, в которых северное искусство впервые выполняет декоративные функции. Особенно оригинален портал работы чукотского художника Вуквоол. Композиция этого портала, задуманная художником как „Отчет председателя чукотского колхоза“, поражает своей декоративно-орнаментальной гармоничностью, удачно соединенной с бытовым сюжетом.

Искусство северной женщины представлено на выставке бедно и неудачно.

Оно показано абстрактно, вне связи с породившей его обстановкой. Вышивка дана в виде отдельных кусков и ковриков, а характерные для северных художниц рукодельные сумки, вышитая меховая одежда и обувь тут совершенно отсутствуют.

Среди северных женщин, нанаяк, мансиек, ненок и других национальностей есть настоящие художницы, в своих орнаментах сочетающие богатство фантазии с тонким вкусом и большой техникой исполнения. У эвенкиек, например, встречаются прекрасные вышивки бисером.

Слабый показ женского творчества может у посетителей выставки создать неправильное мнение о северном женском искусстве.

Несмотря на ряд существенных пробелов, выставка является крупным событием в деле популяризации изобразительного творчества народов Севера.

* * *

Отдел развития хозяйства и культуры народов Севера при Главсевморпути, которому поручены заботы об искусстве северных народов, до сих пор еще ничего не предпринял в деле содействия расцвету северного искусства.

Чтобы конкретно, по-деловому приступить к осуществлению этой задачи, необходимо начать с выявления народных талантов, которых на Севере не мало. Затем объединить их при культурно-хозяйственных базах Главсевморпути в небольшие кустарные артели или кружки, которые необходимо снабдить опытными руководителями-художниками, могущими расширить творческие горизонты членов артели. Женщины-вышивальщицы могут включить в сферу своего творчества вышивку гобеленов и ковров и воскресить исчезающее бисерное шитье. Мужчины-костерезы имеют широкие возможности применения своего творчества для украшения нашего социалистического быта. Необходимо открыть на Крайнем Севере промышленно-художественный техникум, куда направлять наиболее талантливую молодежь из кустарных артелей.

М. Е. СИРОТИН

Заведующий группой Научного оборудования Всесоюзного Арктического института

СОЗДАТЬ ПОКАЗАТЕЛЬНУЮ ВЫСТАВКУ ЭКСПЕДИЦИОННОГО СНАРЯЖЕНИЯ

Освоение Севера, широко поставленное в СССР, влечет за собой большое количество экспедиций Академии Наук, Геолого-разведки, Гидрологического института и т. д.

Многие из этих учреждений не имеют специального арктического опыта и поэтому при снаряжении своих экспедиций могут допустить большие ошибки. Мы предла-

гаем организовать специальную выставку северного экспедиционного оборудования и полевого снаряжения.

Арктический институт должен принять активное участие в организации такой выставки.

Выставка экспедиционного снаряжения должна состоять из следующих отделов:

1. Личное снаряжение

Питание (человека и животных); охотничье оружие и боеприпасы; рыболовные принадлежности.

Палатки; шалаши; спальные принадлежности; мешки и пр.

Полярная одежда для разных времен года, обувь и др.

2. Общее снаряжение и средства передвижения

Повозки, сани, собачьи и олени упряжки. Лыжи. Лодки, боты и другие экспедиционные суда для полярных плаваний.

Снаряжение экспедиционных самолетов и дирижаблей.

Механизированный сухопутный транспорт.

Общее снаряжение: компасы, часы, ножи, сумки, дневники и т. п.

3. Научное снаряжение

Метеорологические инструменты.

Астрономические, геодезические, топографические и чертежные инструменты.

Геологическое снаряжение.

Биологическое, зоологическое и ботаническое снаряжение.

Гидрологическое снаряжение. Походные химические лаборатории.

Фотоснаряжение.

Передвижные гидрологические будки-палатки для зимних работ.

Приборы для механического пробивания лунок во льду.

Нарты — гидрохимическая лаборатория.

Приборы для психо-физического испытания людей и медикаменты и т. д.

Перечисленные разделы, конечно, не исчерпывают всего объема выставки, но экспонаты этих отделов наглядно покажут едущим в экспедиции минимуму снаряжения, который необходим на Севере.

Д. А. РАМЗАЕВ

Ученый консультант
Института атласа мира

АРКТИКА НА КАРТАХ БОЛЬШОГО СОВЕТСКОГО АТЛАСА МИРА

В декабре 1933 года правительством было вынесено постановление о необходимости издания нового географического атласа мира.

Большой советский атлас мира будет самым большим, точным и, с теоретической стороны, совершенным из всех существующих географических атласов в мире.

Для иллюстрации размера и сроков подготовки Большого советского атласа мира приведем сравнения с некоторыми крупнейшими существующими атласами.

Русский атлас Маркса в 110 карт, площадью в 99 700 квадратных сантиметров, готовился 10 лет. Немецкий атлас Штиллера в 200 карт, площадью в 124 800 квадратных сантиметров, готовился тоже 10 лет. Английский атлас Таймса в 224 карты, площадью в 23 500 квадратных сантиметров, был подготовлен также в 10 лет и т. д.

Большой советский атлас мира в 450 карт, площадью в 422 000 квадратных сантиметров, готовился всего 3 года. Он состоит из трех основных разделов: 1) общие мировые карты, 2) карты Союза ССР, 3) карты капиталистических государств мира. Каждый из этих разделов в свою очередь разбивается на ряд глав.

Эти основные разделы охватывают весь комплекс карт континентов, полушарий, отдельных государств как с точки зрения естественно-географической (геоморфология, гидрография, гипсометрия, геология, почвоведение, ботаника, зоология, океанография и т. д.), так и с точки зрения политико-экономической, исторической (административно-политические, колониальных владений, размещение промышленности, сельского хозяйства, транспорта, городов, коммунального хозяйства, электрификации и т. д.).

Обширная арктическая область никогда не была показана в мировой картографии с такой полнотой и точностью, как на страницах Большого советского атласа мира (на многих картах Арктика отражается попутно с другими областями). Но кроме того арктической области посвящена специальная карта масштабом 1:20 000 000. Она является одной из самых сложных карт всего атласа, так как вмещает в себе разнообразные элементы, как естественно-географические, так экономические и исторические. На ней подробно приведены все острова и архипелаги, известные к настоящему моменту, все очертания берего-

вой линии, заливы, проливы и полуострова, которыми очень богат Северный Ледовитый океан, скандинавские фиорды, сибирские губы и т. д. Все это нанесено по самым последним топографическим и геодезическим данным.

Дополнительно к этой карте дана врезка „Гидрографическая характеристика Северного Ледовитого океана“. На ней показаны все морские поверхностные течения, которые в Северном Ледовитом океане очень разнообразны. Правильный показ их на карте — задача очень трудная. В этой работе большую помощь оказали арктические и океанографические научно-исследовательские учреждения. На этой же врезке показана средняя южная граница льдов на Ледовитом океане и его морях. Условными знаками обозначена предельная граница, достигнутая судами при свободном плавании (без дрейфа).

На второй врезке показано направление ветров в Арктической области в летнее время (преимущественно в июле). Условными знаками даны не только направления ветров, но и их различная скорость в отдельных районах и районах наибольших штилей. Здесь же показано движение температуры в летние месяцы по всей обширной арктической области. В целом эта врезка дает ясное представление о состоянии климата в Арктической области в летнее время.

Третья врезка посвящена ветрам и состоянию средней температуры в Арктике в зимнее время.

Кроме этих трех больших врезок, к карте Арктики дано несколько врезок меньшего размера. На врезке „Северная Земля“ подробно показаны все острова, полуострова, проливы и заливы, направления морских течений и прочие географические и гидрографические элементы.

Следующая небольшая врезка — „Берингов пролив“. На ней удачно показаны конфигурация Чукотского полуострова и его береговая линия со всеми мелкими заливами. Так же подробно изображены все географические элементы, характерные для американского побережья этого пролива.

Затем идут аналогичные врезки острова Ян-Майен, пролива Маточкин Шар, Карских Ворот и острова Врангеля. Особенно тщательно и подробно по сравнению с прежними картами сделана врезка острова Шпицбергена.

Благодаря такому количеству врезок с подсобными данными арктическая область получила более полное отражение на карте. На карте показан весь сложный и разнообразный рельеф этой обширной области (горы, плоскогорья, возвышенности, равнины и низменности). По знакам горизонталей можно определить в любом районе Арктики высоту в метрах.

На карте показаны также все глубины Северного Ледовитого океана, его морей и заливов по последним данным мировой

океанографической науки. Все глубины обозначены цифрами в метрах. Имеются также цифровые показатели, характеризующие морское дно арктического водного массива.

Вместо тех десятков рек, которые известны по общим картам Арктики, на этой специальной карте отражены буквально сотни речных артерий, несущих свои воды в заливы, фиорды, сибирские губы, в огромные реки и озера.

Карта покрыта многочисленной сетью изотерм, изобат и других линий, характеризующих эту обширную область со всех физикогеографических сторон.

На этой же карте показаны элементы, характеризующие размещение производительных сил и культуры. Все населенные пункты показаны различными пунсоцами: крупным показаны города с населением более 100 тысяч жителей, более мелким — города и другие населенные пункты с меньшим количеством жителей. Указаны также полярные станции и культбазы.

Особенно богат населенными пунктами Советский сектор Арктики. Карта ярко иллюстрирует, насколько далеко ушел Советский Союз по пути изучения и освоения суровой Арктики по сравнению с капиталистическими соседями.

На карте очень четко показан Северный морской путь со всеми вспомогательными артериями. Отмечены все порты, расположенные как на линии Северного морского пути, так и на линиях всех экспедиций, все радиостанции и другие объекты.

Карта отражает также историю завоевания Арктики, все походы и экспедиции, начиная со второй половины XIX века. Маршруты арктических экспедиций приведены в хронологической последовательности и дифференцированы по отдельным странам.

Из английских экспедиций показано плавание Франклина вдоль берегов Скандинавского полуострова и дальше по направлению к Шпицбергену. Затем экспедиция Макклур в 1850—1853 годах, причем показаны не только маршруты плаванья, но и пути, пройденные на нартах. Приведены все маршруты экспедиции Стефанссона в 1914—1917 годах. Затем идут английские экспедиции Уилкинс: в 1927 году на корабле, в 1928 году на дирижабле „Лос-Анджелос“ и, наконец, в 1931 году на подводной лодке „Наутилус“. Все английские экспедиции показаны условным знаком зеленого цвета и легко отличаются от экспедиций других стран.

Из американских арктических экспедиций приведены экспедиция капитана Де-Лонга на корабле „Жаннета“ в 1879—1881 годах, путешественника Пири на судне „Рузвельт“ и его санный путь в 1908—1909 годах, сыгравшие большую роль в исследовании Арктики. Из послевоенных американских экспедиций показан маршрут Бэрда на дирижабле „Жозефин Форд“ в 1926 году. Маршруты

американских экспедиций даны на карте светлосиним цветом.

Из норвежских экспедиций показаны две довоенного времени и две послевоенного. Прежде всего — маршруты Нансена. На карте подробно показано плавание „Фрама“, его дрейф и санный маршрут.

Так же подробно показан маршрут экспедиций, возглавлявшихся вторым известным норвежским путешественником — Амундсеном на судне „Иоа“ в 1903—1906 годах. Из послевоенных показаны две экспедиции того же Амундсена: в 1918—1920 годах на судне „Мод“ и вторая, вместе с Нобиле на дирижабле „Норвегия“, в 1926 году. Маршруты норвежских экспедиций показаны на карте фиолетовым цветом.

Из шведских арктических экспедиций на карте отмечен условным знаком черного цвета маршрут Норденшельда в 1878—1879 годах на судне „Вега“.

На карте отражены две итальянские экспедиции в арктическую область: маршрут довоенной экспедиции итальянца Каньи в 1899—1900 годах и послевоенная экспедиция полковника Нобиле в 1928 году, совершенная на дирижабле „Италия“. Итальянские маршруты отмечены темнофиолетовым цветом.

Из германских экспедиций отмечен маршрут Эккенера, который совместно с советским ученым проф. Р. Л. Самойловичем совершил арктический полет в 1931 году на дирижабле „Цепелин“.

Больше всего на карте отображены русские довоенные экспедиции и экспедиции, совершенные за советский этап освоения Арктики. Из дореволюционных показаны маршруты экспедиции Брусилова в 1912—1914 годах на судне „Святая Анна“, санный маршрут Альбанова в 1914 году и экспедиция Вилькинского в 1914—1915 годах на судах „Таймыр“ и „Вайгач“.

За 20 лет своего существования Страна Советов сделала гораздо больше в деле изучения и освоения Арктики, чем все капиталистические страны, взятые вместе. На карте отражены маршруты далеко не всех советских экспедиций, а только тех, которые сыграли особо крупную роль в деле изучения обширной Арктической области. Прежде всего приведены две экспедиции на ледоколе „Красин“ под начальством проф. Р. Л. Самойловича в 1928 году (первое и второе плавание), экспедиция на судне „Седов“ во главе с О. Ю. Шмидтом в 1930 году, экспедиция на судне „Сибиряков“ в 1932 году под начальством О. Ю. Шмидта и на „Челюскине“ в 1933 году, затем экспедиция на судне „Садко“ под начальством Г. А. Ушакова в 1935 году и целая серия различных путей, пройденных советскими полярниками.

На карте отражены также полярные маршруты, которые проходили по ледниковому щиту Гренландии: маршруты датских

экспедиций Миккельсена в 1910 году; Расмуссена в 1912 году, Коха в 1913 году, второй экспедиции Расмуссена в 1917 году, и маршрут экспедиции Лауге Коха в 1921 году. Показаны маршруты английских экспедиций: экспедиции Скотта в 1931 году по ледниковому щиту Гренландии, а также экспедиции Уоткина в 1931 году, Римилла в том же году и экспедиции Линдзи в 1934 году.

Из норвежских экспедиций по Гренландии показаны маршруты Нансена в 1888 году и Мерена в 1931 году. Из американских — маршрут первой экспедиции Пири в 1886 году и второй в 1892—1895 годах. Отмечены также шведская экспедиция Норденшельда в 1883 году, германская Вегенера в 1930 году и швейцарская экспедиция под начальством Ле Кервена в 1912 году.

Но одной этой обширной картой далеко не ограничивается показ Арктической области на страницах Большого советского атласа мира. Она отражается на целой серии карт. Например, на карте „Важнейшие географические экспедиции и открытия с 1492 до 1935 года“ Арктическая область показывается, как один из основных географических объектов, куда направлены были очень многие экспедиции; продиктованные капиталистической колониальной политикой. Многие исторические исследования Арктической области, не показанные на карте Арктики, нашли полное отражение на этой карте.

На карте Карского и Баренцова морей большой сектор Арктической области показан так же подробно, как и на основной карте. Отдельные районы Арктики попали и на карту Атлантического океана. Естественно, географические элементы Арктической области показаны на мировых климатических картах, на мировой геологической карте, мировой карте полезных ископаемых, мировой карте распространения важнейших животных, мировой зоогеографической карте, мировой карте рыболовства.

Нужно еще прибавить целую серию карт СССР, на которых подробно показаны естественные богатства Советского сектора Арктики (общесоюзные карты: геологическая, растительность, климатические, энергоресурсы, промысловой охоты и рыболовства, лесов, четвертичного оледенения и вечной мерзлоты, четвертичных отложений) и целый ряд областных и краевых карт. Общесоюзные карты плотности населения и национального состава показывают географическое размещение на Севере населения.

При помощи карт нового атласа можно получить все необходимые сведения об Арктике.

Все карты в атласе сопровождаются развернутой легендой и подробными титульными листами, которые дают читателю более подробные сведения обо всех представленных на картах областях.

М. А. КРОТОВ**С. П. МОКРОВСКИЙ**

Неожиданной явилась краткая радиogramма о том, что в далекой Аллаихе на Индигирке 6 марта 1937 года погиб трагической смертью от неосторожного выстрела молодой советский врач, энтузиаст Севера, активный общественник Сергей Павлович Мокровский.

Сергею Павловичу было всего 22 года, когда он окончил Медицинский институт в Ленинграде. Солидные знания и способности Сергея Павловича, его острый глаз и руку смелого хирурга подметил один из профессоров, оставлявший его для научной работы в качестве хирурга при институте. Но, не-

ожиданно для многих, т. Мокровский отклонил это лестное предложение. Уже давно поставил он своей задачей по окончании вуза отдать свои силы и знания народам Севера. Он с радостью поехал в Якутск и, выяснив необходимость отправки врача в г. Верхоянск, охотно принял предложение поехать туда.

Работы много. Оборудовать больницу и амбулаторию, установить в них порядок и дисциплину, поднять квалификацию младшего медперсонала, изучать якутский и эвенкийский языки (через три года на якутском языке он уже свободно делал доклады),



Доктор
С. П. Мокровский
со своими четвероногими друзьями

вести общественную работу, выезжать по вызовам, когда надо производить смелые и сложные операции, а в свободное время фотографировать, рисовать (несколько его зарисовок имеются в Якутском областном музее), писать статьи, — разве хватит на все это даже 24 часов в сутки?

Особенно часто Сергей Павлович выезжал к эвенам соседнего Саккырырского района: то на тяжелые роды, то на осмотр школьников, то требовалось хирургическое вмешательство.

Так прошло три года. Затем т. Мокровский едет в Ленинград, на курсы усовершенствования врачей, а в начале 1935 года снова возвращается в Якутск и местом новой работы выбирает Аллаиховский район, населенный юкагирами, эвенками, чукчами, якутами и русскими.

Весной 1935 года через Верхоянск едет он в Мому (верховья Индигирки), откуда сплавляет плот со строевым лесом к месту постройки новой больницы — М. Чакурдах, в 40 километрах ниже Аллаихи.

К 7 ноября 1936 года больница — по отзыву всех, лучшая больница на всем Севере Якутской АССР — была отстроена и открыта. Это было торжество и скромного Сергея Павловича, и коллектива строителей,

и партийно-советских организаций и всех народностей района. Светлая, обширная, с большими окнами стояла больница на берегу реки, радуя сердца эвенков, чукчей, юкагиров. Первая больница. Прекрасный врач! Это ли не радость для района.

А Сергей Павлович уже хлопочет о другом. В одном из писем он пишет: „я хочу добиться, чтобы в хорошем помещении было и хорошее оборудование, и хороший инвентарь, и хорошее больничное белье, не говоря о достаточном количестве медикаментов. Надо добиться того, чтобы в навигацию 1937 года все это было морским путем завезено“.

Но эту задачу не пришлось осуществить Сергею Павловичу. Жизнь его неожиданно оборвалась. Не стало прекрасного человека, чуткого и знающего врача, энергичного организатора. Это тяжелая потеря для всех тех сотен эвенков, чукчей, юкагиров и якутов, которым он спасал жизнь, восстанавливал здоровье.

И память о нем будет жить долгие годы. Он мало прожил, но много сделал. Не жалея себя, он отдавал свои силы и знания делу социалистического строительства на Крайнем Севере Якутской АССР. Пусть же его жизнь будет примером для всех работников Севера!

А. Н. ДУБРОВСКИЙ

Научный сотрудник
Пром.-биологического отдела
Арктического института

ФЕНОЛОГИЯ В АРКТИКЕ

Старайся наблюдать различные приметы,
Пастух и земледелец в младенческие лета,
Взглянув на небеса, на западную сень,
Умеют уж предречь и ветер, и ясный день,
И майские дожди, младых полей отраду,
И мразов ранний холод, опасный винограду.

А. С. Пушкин.

В приведенных строках поэт облек в стихотворную форму народную мудрость, касающуюся наблюдений над периодически повторяющимися явлениями в природе. Обладая тонкой наблюдательностью и острым умом, Пушкин учел и оценил огромное значение этих наблюдений.

Прошло, однако, много веков, прежде чем периодически повторяющиеся в природе явления привлекли внимание ученых, установивших их взаимозависимость, а при накоплении материалов за ряд лет — и известную, хорошо выраженную ритмичность, проходящую определенные циклы. Выросла новая наука, получившая название фенологии, в задачи которой вошли сбор, систематизация и обработка наблюдений над сезонными явлениями в природе.

Все главнейшие этапы годичной жизни наших предков определялись различными фенологическими периодами. Достаточно вспомнить, что прежние названия месяцев

заключают в себе фенологический смысл (Сухой — март, Травень — май, Зарев — август и т. д.), что в результате наблюдений за динамикой природы родилось множество народных примет о погоде, большой процент которых находит себе научное обоснование, например, „много снега — много хлеба, много воды — много травы“, „продолжительный иней зимой на деревьях — к урожаю хлебов“.

На полярном Севере говорят: если сосульки на крышах появляются рано — весна будет поздняя; если у шук зимой потраха жирные — весна будет многоводная; если лебеди прилетят рано — весна будет холодная; снег, выпавший рано, предвещает осень продолжительную и сухую; если зима установилась рано и с обильным снегопадом, поздно начнется езда по льду, рано вскроются реки и озера.

Вообще народные приметы являются своего рода неписанным сборником правил.

Но так же, как и народный эпос, как былины и сказки, передающиеся из уст в уста, фенологические приметы с течением времени искажались и теряли первоначальный смысл, особенно при перенесении их в местности с иными физико-географическими условиями. Стала ощущаться потребность в записывании наблюдений над развитием природы.

Впервые в России запись фенологических наблюдений начала производиться по приказу Петра I, который в 1721 году писал Меньшикову: „когда цевевья станут распускаться, тогда ведите присылать нам листочки оных по понедельно, наклеивши на бумагу, с подписанием чисел, дабы узнать, где ранее началась весна“.

До нашего времени сбором и обработкой фенологических наблюдений занимались преимущественно натуралисты - одиночки, среди которых видное место принадлежит профессору Петербургского лесного института Д. Н. Кайгородову, имевшему свою сеть корреспондентов-наблюдателей в несколько сот человек и напечатавшему ряд работ по фенологии („Дневники петербургской природы“, сводки наблюдений над прилетом некоторых птиц и пр.).

Сейчас, когда фенология получила надлежащую оценку и признание, организацией и сбором наблюдений в природе занимается несколько центральных и краевых научных учреждений: Центральная фенологическая станция гидрометеорологической службы при НКЗ СССР, Фенологическая комиссия имени Кайгородова при Русском географическом обществе, Фенологическая секция Общества изучения Ленинградской области и др.

С 1935 года расширены были фенологические наблюдения и на полярных окраи-

нах Союза. Центральное управление единой гидрометеорологической службы при НКЗ СССР и Полярное управление Главсевморпути при СНК издали совместно „программу и методику фенологических наблюдений“, которая на ближайшее время будет служить основным руководством в наблюдениях над сезонными явлениями в природе на территории деятельности Главсевморпути.

Не требуя ни особой квалификации, ни приборов, фенологические наблюдения являются научной работой, доступной каждому трудящемуся нашей страны. Требуется, прежде всего, точность и добросовестность при наблюдении явления, а также — единообразие в методике, что достигается при пользовании упомянутой программой.

Как уже указывалось, периодические явления в природе ритмичны, следовательно накопление фенологических наблюдений за ряд лет может дать нам материал для различных прогнозов в области сельского хозяйства, охотничьего промысла и других родов деятельности.

„Фенологическая служба“ будет иметь еще большее значение, так как она охватывает многие стороны деятельности человека. Чем больше будет у нас наблюдательских точек, тем более надежные выводы мы получим при обработке наблюдений.

Фенологические наблюдения должны вестись не только на полярных станциях Главсевморпути, но и на культуризах, факториях, промысловых точках и во всех населенных пунктах бескрайних просторов Севера.

Наша задача — максимально и в кратчайший срок развернуть работу фенологической службы на территории деятельности Главсевморпути.

И. К. КАЛИНИН

ГОЛУБЬ В АРКТИКЕ¹

Необходимо поставить опыт по применению почтовых голубей в Арктике, где связь играет зачастую решающую роль. Почтовый голубь свободно возвращается домой с расстояния до 400 километров. Поэтому голубей можно использовать в порядке дублирования связи между ближайшими полярными станциями и в качестве единственной связи в небольших экспедициях, не имеющих радио.

Например, если бы на самолете летчика Голубева, у которого недалеко от Архан-

гельска произошла вынужденная посадка, были почтовые голуби, то ему не пришлось бы 20 дней блуждать по лесам. Максимум через 2 дня ему была бы оказана помощь по записке, принесенной голубем.

Голубей могут брать с собой охотники, рыбаки, далеко уезжающие от дома, а также различные поисковые партии и экспедиции.

Возможно, что в условиях Арктики применять в качестве связи голубя будет значительно труднее, чем в обычных условиях, но эти трудности можно и должно преодолеть.

¹ В порядке предложения.

ХРОНИКА

„СЕВМОРПУТЬ-1“

20 мая со стапелей Ленинградского завода имени Марти был спущен первый ледокольный пароход типа „Севморпуть-1“.

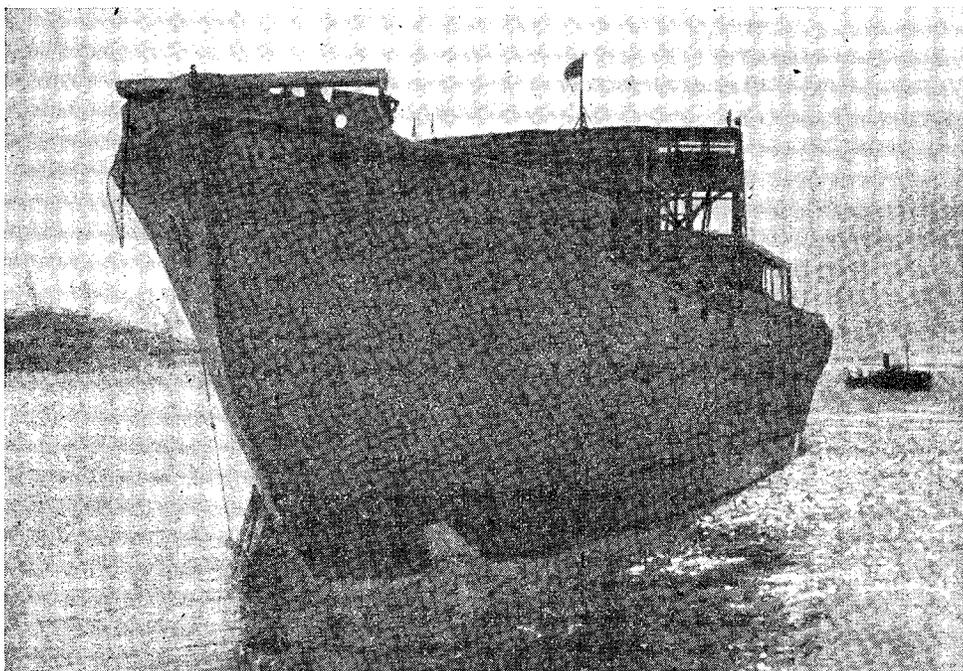
До революции на российских верфях ледокольные суда не строились. Слабой судостроительной промышленности императорской России это было не под силу. Все ледокольные пароходы заказывались и покупались за границей.

Только рост советской корабельной промышленности и размах советской работы

по освоению Арктики и ее морских путей дали возможность создать советский ледокольный транспортный флот.

На очереди спуск второго парохода „Севморпуть-1“.

„Севморпуть-1“ построен по проекту, разработанному бригадой конструкторов Судопроекта под руководством инженера К. Ю. Бохановича, по заданию Главсевморпути. При разработке проекта был учтен опыт постройки „Челюскина“, „Садко“,



„Севморпуть-1“ после спуска со стапелей завода им. Марти

„Малыгина“ и других. Судно является по конструкции оригинальным.

Основной набор корпуса более чем в два раза прочнее, чем у „Челюскина“, и, соответственно этому, значительно повышено его сопротивление льдам. Корпус „Севморпуть-1“ в полтора раза крепче крупнейшего советского ледокольного парохода „Садко“.

За исключением наружной обшивки весь корпус корабля сварной; достигнутое этим облегчение корпуса позволяет увеличить грузоподъемность. Он поднимает

2400 тонн коммерческого груза. Корабль приспособлен также для перевозки пассажиров. Двухместные и многоместные каюты вмещают 82 пассажира.

Для команды на новых кораблях создаются удобства, которых не было на ледокольных пароходах заграничной постройки. Вместо общего кубрика все моряки будут размещены в каютах.

Спуск на воду первых ледокольных пароходов „Севморпуть-1“ — большое событие в истории нашего полярного флота.

ОПЫТНЫЙ ДОМ ДЛЯ АРКТИКИ

Жилые дома в Арктике большей частью бывают деревянные. В условиях Арктики они долговечны, но имеют ряд недостатков.

Во-первых, они плохи в противопожарном отношении.

Вторым недостатком таких домов является их продуваемость, так как постройки в Арктике преимущественно располагаются на равнинах, и холодный ветер пронизывает их насквозь. Следовательно все жилые дома обязательно требуют обшивки.

Третий недостаток — высокая влагопроницаемость (в Арктике все время держится высокая влажность — 80—100%, понижаясь зимой до 50—80%).

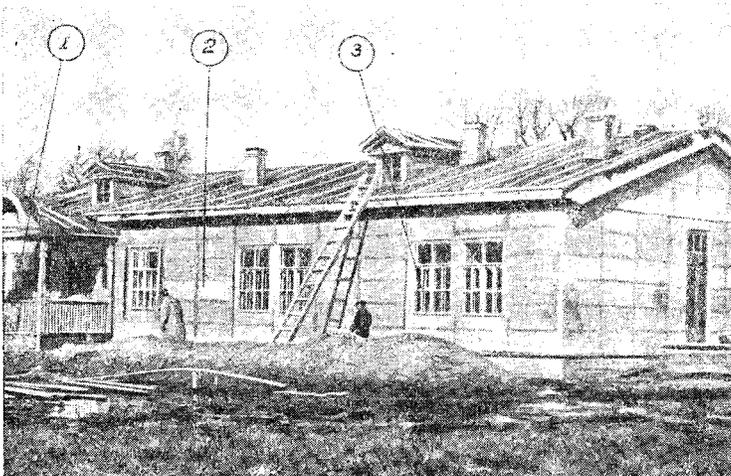
Бюро изобретений при Главсевморпути поставило себе целью выбрать наиболее подходящие для Арктики теплоизоляционные строительные материалы. В 1937 году им

был построен опытный дом. По предложению Буркова-Соболевского этот дом был построен следующим образом (смотри фото).

На каркас из деревянных брусев с наружной и внутренней стороны нашивались гвоздями фибролитовые плиты. Между ними в секции 1 закладывалась шлаковая вата, в секции 2 — торфолеум, в секции 3 алюминиевая фольга. Дом строился зимой, и сейчас же по его окончании были начаты испытания.

В результате испытания выяснилось, что наиболее приемлемым теплоизоляционным материалом являются алюминиевая фольга и шлаковая вата; очень плохим, во всех отношениях, оказался торфолеум.

Фибролитовые плиты, примененные для постройки этого дома, хотя и обладают ценным качеством — не горят, но для строи-



Образец
опытного дома

тельства в Арктике не пригодны, по причине своей нетранспортабельности и плохого качества. Применение же для арктического строительства фибролитовых плит более высокого качества, вероятно, вполне возможно.

Для внедрения в практику арктического строительства строительных материалов Бюро изобретений создало специальную комиссию, которая применит эти материалы в нескольких пунктах Арктики для дальнейшего их испытания.

ГОРНАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ СТАНЦИЯ В ИМТАНДЖЕ

Метеорологические станции, находящиеся на территории Якутской АССР, за немногим исключением, расположены в долиненной части республики. Огромные горные массивы, каким является, например, Верхоянский хребет, остаются метеорологически неосвоенными. Между тем, ряд наблюдений показал, насколько метеорологический режим горной части ЯАССР отличен от режима долиненной ее части.

Якутским теруправлением Главсевморпути была направлена экспедиция для организации метеорологической станции II ряда в бассейне реки Имтаджи.

Район Имтаджи расположен в северной части дуги Верхоянского хребта на восточном его склоне, у истоков рек Имтаджи и Серджаха, притоков реки Эчия, в бассейне Яны. К западу от Имтаджи километрах в 10—15 проходит основное поднятие хребта, служащее водоразделом между реками Ленского и Янского бассейнов.

Площадка для установки приборов помещается на террасе, возвышающейся метров на 80 над уровнем долины. На метеорологической площадке установлены и действуют в настоящее время: психрометр Августа, волосной гигрометр, максимальный и минимальный термометры, термограф, гигрограф. Кроме этих приборов, установленных в двух психрометрических будках, имеются: флюгер Вильда, дождеметр с защитой нифера, плевниограф Гельмана, снегомерные рейки, гелиограф Кембелля. Нако-

нец, в помещении наблюдательского персонала станции, установлены: два барографа — недельный и суточный — и анероид.

Расположение станции в одной из высших точек северной части дуги Верхоянского хребта дает возможность изучить метеорологический режим воздушных масс,двигающихся с запада и переваливающих через Верхоянский хребет. Анализ наблюдений Имтаджинской метстанции значительно облегчит постановку прогноза погоды для Верхоянской котловины и даст материалы для объяснения рекордно низких температур, отмечаемых Верхоянским пунктом. Наблюдения Имтаджинской метстанции над осадками дадут материалы для суждения о запасах выпавшей влаги в бассейне, что позволит, в свою очередь, установить водности Яны в тот или иной период года.

Наблюдения Имтаджинской метстанции, расположенной на пути воздушных процессов Севера Якутии, позволят судить о трансформации их, своевременно сигнализировать о них Бюро погоды для соответствующего учета, при анализе синоптической карты.

Имтаджинской метстанции также будет суждено сыграть огромную роль в обслуживании перелетов по трассе Якутск—Саккырыр—Верхоянск через Верхоянский хребет, метеорологический режим над которым до настоящего времени оставался совершенно не исследованным.

ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ВОДЯНЫЕ САНИ

Теперь, когда завоевание Северного полюса и научные работы на дрейфующих льдах стали реальностью, возрастает интерес к новым транспортным средствам, на которых можно проводить дальние экспедиции вглубь Арктики.

Бюро изобретений Главсевморпути поручило инженеру-орденоносцу Л. В. Курчевскому спроектировать, по принципу его прежней конструкции — „С-2“¹ более мощные полярные водяные сани, для дальних арктических экспедиций.

Новые водяные сани „С-3“ будут значительно больше прежних. Длина лодки, например, почти вдвое превысит „С-2“ и будет составлять 11,5 метра. Наибольшая ширина — 2,8 метра, вес с нагрузкой — 6 тонн. Конструкция в основном останется прежней, только обшивка будет не из текстолита, а из комбинированного материала, состояще-

¹ Описание конструкции этих саней и их летних испытаний см. в нашей статье в № 2 „Советской Арктики“ за 1937 год.

го из резины, ткани, фанерита и бакелитового клея, спрессованных под высоким давлением.

На санях будет установлен авиационный мотор в 800 сил с воздушным охлаждением. Запас горючего для мотора может быть 2,5 тонны.

Благодаря своим размерам новые сани не боятся большой волны и могут плавать в открытом море. По воде они смогут развивать скорость до 60 километров в час, а по ровному льду не ниже 130 километров.

На санях будут установлены радиостанция, радиопеленгатор и все приборы для слепого вождения. Имеется также моторная лебедка, при помощи которой сани можно перетаскивать через торосы, и аварийный мотор для подачи электроэнергии на стоянках.

В случае необходимости на санях может разместиться до 25 человек, но на дальние экспедиции, когда нужно брать большой запас горючего и продовольствия, сани рассчитаны на 5 человек. На санях предусмотрены отепленная каюта на 5 спальных мест и кухня.

Экспедиция в 5 человек, из которых только один водитель саней, а 4 человека могут быть научными работниками, сможет по целым месяцам оставаться во льдах, проводя научную работу и живя в то же

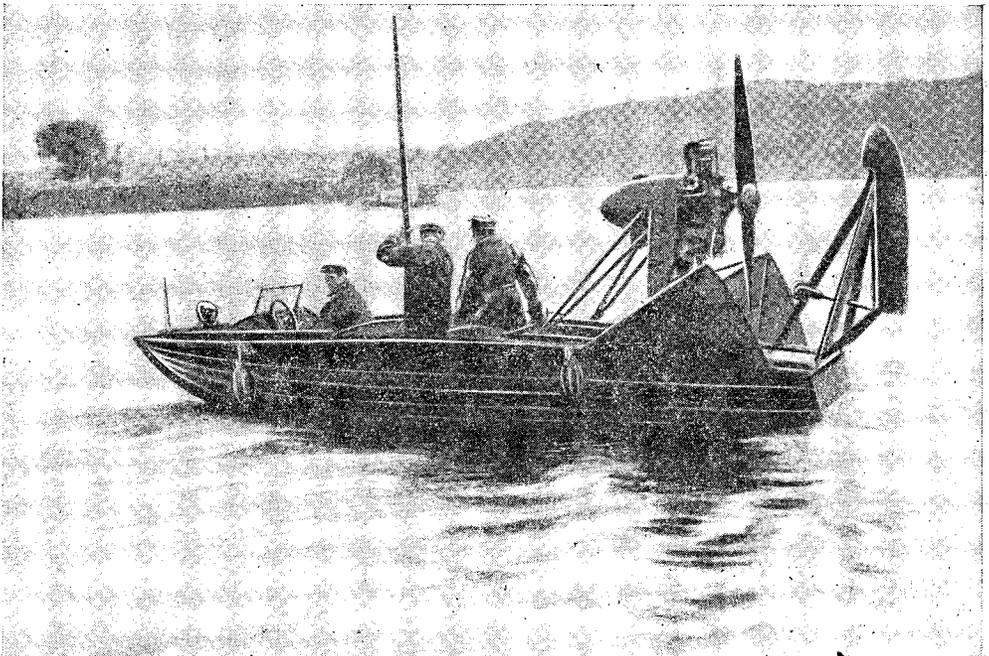
время в сравнительно культурных условиях.

Район действия этих саней и ценность их применения особенно возрастают при совместной работе их с самолетом. При дальних экспедициях вглубь Арктики с самолета на парашюте сбрасывается горючее и продовольствие. Для самолета в этом случае отпадает самая трудная и опасная операция — посадка на льдины. Он может даже не снижаться, сбрасывая посылку. На высоте 200—250 метров парашют автоматически раскрывается, и специально сконструированная грузовая кабина спокойно спускается на лед или на воду.

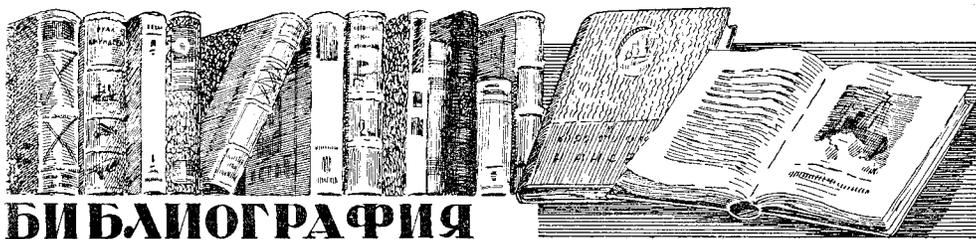
Грузовая кабина-поплавок полусферической формы, попав на лед или на воду, автоматически освобождается от тросов парашюта и, выкинув вверх телескопическую мачту, начинает подавать сигналы с помощью небольшой рации. По этим сигналам сани с помощью радиопеленга находят посылку.

Кроме самостоятельной научной работы, сани могут быть полезны при организации промежуточных баз-станций и маяков для трансарктических рейсов в Америку.

Экспедиционные полярные водяные сани могут играть большую роль в деле дальнейшего освоения и изучения приполярного района, во многом облегчив работу нашей полярной авиации.



Полярные водяные сани „С-2“ конструкции Л. В. Курчевского



БИБЛИОГРАФИЯ

Проф. В. Ю. ВИЗЕ

НЕБРЕЖНАЯ РАБОТА

Материалы гидрометеорологических наблюдений полярных станций. Том I, выпуски 6 и 7. Издание Полярного управления Главсевморпути. Москва, 1937.

На первые выпуски материалов гидрометеорологических наблюдений полярных станций уже были даны рецензии, в которых отмечались серьезные недостатки как самого издания, так и работы полярных станций (см. „Проблемы Арктики“, 1937, № 1 и 2).

В выпусках, которые мы сейчас рассматриваем, приводятся гидрометеорологические наблюдения на мысе Челюскина и в бухте Тихой за 1934/35 год. К сожалению, они не оставляют лучшего впечатления, чем первые. Особенно бросается в глаза крайне небрежная работа редактора издания. В описаниях полярных станций мы находим ряд ошибок. Земля Франца-Иосифа, по утверждению автора этих описаний, открыта 31 августа 1873 года, тогда как действительная дата 30 августа. Указывается, что площадь Земли Франца-Иосифа в 442 раза меньше площади Шпицбергена. На самом деле площадь Земли Франца-Иосифа в 4 раза (а не в 442 раза) меньше площади Новой Земли. Говорится о том, что Земля Франца-Иосифа „с 1931 года ежегодно посещается советскими зверобойными судами“, но не указывается, что в 1934 году зверобойные суда посетили архипелаг в последний раз и что с этого времени судовой зверобойный промысел здесь больше не производится. Рассказывается о том, что живший во времена Великой северной экспедиции в устье реки Таймыра Якум Фома был проповедником (!) у Челюскина. Приводятся сведения, что С. Челюскин определял в 1742 году координаты мыса Челюскина, причем его определение широты отличается от определения Норденшельда только на

7". На самом деле Челюскин не производил на мысе его имени астрономических определений. Позже А. Соколов (1851), обработавший журналы Челюскина, весьма приблизительно определил широту этого мыса по данным Челюскина в $77^{\circ}34' N$, каковая величина на $2'8''$ меньше норденшельдовской (а не на $7''$).

Опечаток тоже не мало: Адлер вместо Аллер, В. Л. Мелешко вместо В. П. Мелешко и т. д. Все эти ошибки, неточности и опечатки в тексте, занимающем только шесть страниц, невольно возбуждают подозрение: не редактировался ли и цифровой материал выпусков так же небрежно?

В заключение считаем необходимым отметить еще один досадный факт. В описании станции в бухте Тихой приводятся подсчеты норвежского геолога Горна, по которым Землю Франца-Иосифа посетило 110 норвежских экспедиций. Однако хорошо известно, что это были не экспедиции, а почти исключительно плавания зверобойных судов с целью промысла, причем далеко не все из перечисленных „экспедиций“ действительно доходили до Земли Франца-Иосифа. Горн перечислил 110 норвежских „экспедиций“ с вполне определенной целью — показать, что норвежцы сделали на Земле Франца-Иосифа больше других стран (что совершенно не отвечает действительности), а потому и имеют права на этот архипелаг. Редактору советского официального органа, каким являются рецензируемые материалы, едва ли подобает перепечатывать из иностранного издания дутые сведения, явно направленные против интересов СССР в Арктике.

М. С. ДЕРЖАВИН

КНИГУ — СЕВЕРУ

В этом году Издательство Главсевморпути выпускает в свет ряд новых книг, монографий, справочников, пособий.

Находится в печати и скоро выйдет в свет книга Героя Советского Союза М. В. Водопьянова «Полеты». В своей книге автор показывает завоевание Арктики с воздуха. Как видно из просмотренной нами рукописи, автор в форме живых, популярно написанных очерков рассказывает о выдающихся полетах по различным арктическим маршрутам, в частности о полете 1936 года на Землю Франца-Иосифа.

Автор не замыкает своих очерков только в рамки авиационной темы. Перед читателем развертываются картина за картиной, отображающие работу полярных станций, хозяйство и культуру, жизнь и быт людей Севера. Глазами большевика, испытанного полярного летчика оценивает автор сдвиги, происходящие в Советской Арктике, на Крайнем Севере нашей страны.

Умело и старательно отобран из своего опыта типичное, характерное, основное, он показывает то или иное явление в Арктике в его прошлом, настоящем и будущем. Читатель узнает из книги Водопьянова много интересных подробностей о различных участках Арктики, где приходилось автору останавливаться и своими глазами видеть новь Заполярья.

Вот экипаж звена Водопьянова прилетает в Нарьян-Мар. И автор рассказывает об этом замечательном городе — центре Ненецкого национального округа. Он заглядывает в прошлое ненецкого народа, показывает его сегодняшний день.

«При всей своей огромной территории, — пишет автор книги, — округ до недавнего прошлого совершенно не имел дорог... Из Нарьян-Мара, например, в важнейший районный центр Пешу можно было добраться на оленях или лошадях только в течение четырех месяцев в году, потратив на переезд 4—5 дней. Все остальное время, с апреля по ноябрь, Пеша была отрезана от окружного центра. Не в лучшем положении находились и другие районы... И тогда на помощь пришел самолет.... Округ получил быструю, надежную и бесперебойную связь».

Здесь же автор рассказывает о том, какое огромное значение имеет полярная авиация в хозяйственном и культурном строительстве этого округа.

Нарьян-Мар, Амдерма, остров Вайгач, Маточкин Шар, мыс Желания, бухта Тихая и многие другие населенные участки Севера не ускользнули от пытливого взора автора. Своей книгой он как бы ведет читателя по проложенным трассам Арктики, остана-

вливая внимание его на значительном, волнующем.

Автор показывает в своей книге и приходу Арктики. Вот как он описывает ее, рассказывая о полетах.

«Арктика испытывает терпение летчика... Здесь пурга может продолжаться десять суток подряд и может утихнуть через час. Здесь шторм может свалиться неожиданно, как снег на голову. Здесь ясное небо может предвещать пургу для Амдермы и мертвый штиль для Нарьян-Мара. И до тех пор, пока ученым не удастся разгадать многочисленных загадок Арктики, нашему брату — полярному летчику — остается либо рисковать собой и машиной, либо застаться терпением, постоянно держать себя и свою машину в состоянии боевой готовности. Сплошь и рядом здесь побеждает.... тот, кто лучше сумеет ждать и выбрать наиболее подходящую погоду для полета».

Среди выводов, которые делает автор книги из анализа условий полета в Арктике, особенного внимания заслуживает его мнение о высоте полета.

«Зимой в Арктике, — пишет он, — надо летать по верхам, на высоте 2000—2500 метров, а не мучиться, не рисковать собой и машиной в слепых полетах, как поступает большинство полярных летчиков».

Как увидит читатель из этой книги, свою теорию М. В. Водопьянов успешно проверил на практике.

Эта книга Водопьянова несомненно найдет широкий круг читателей, особенно молодежи.

Находится в производстве и другая книга из серии «Полярной библиотеки» — «Два перелета». Автор ее — Герой Советского Союза В. С. Молоков. Он рассказывает о двух своих перелетах 1935 и 1936 годов.

Всей стране известен прошлогодний дальний арктический перелет Молокова со своим экипажем. Из Красноярска, миновав Якутск, Молков пролетел над Охотским морем, над Камчаткой и прошел всю трассу Северного морского пути с востока до Архангельска. За этот выдающийся перелет было покрыто расстояние до 30 тысяч километров.

К сожалению, эта интересная и содержательная книга недопустимо долго готовится к печати. Уже больше полугода книга не выходит из стадии редакционной обработки. Состав внешней редакции менялся несколько раз. Издательство Главсевморпути, запланировав ее в своем тематическом плане, не принимает должных мер к ускорению ее выхода. Когда же наконец увидит своего читателя книга В. С. Молокова?

В плане „Полярной библиотеки“ находится также книга Героя Советского Союза С. А. Леваневского „Над двумя континентами“. Автор рассказывает о своем перелете в 1936 году из Калифорнии в Москву. В книге освещены вопросы трансарктических воздушных сообщений с Америкой.

В этом же разделе „Полярной библиотеки“ Издательством запланирован и ряд других книг: К. М. Званцев — „На полярном посту“, И. А. Сидорин — „Две полярные ночи“, С. С. Цатуров — „Два сквозных похода“, О. Я. Кучеров — „Белое море“, „Московские театры в Арктике“.

„Полярная библиотека“ будет пополнена и книгами, отображающими современную работу по изучению Арктики и Антарктики на западе.

В книге Р. Бэрда описывается экспедиция в Антарктику в 1934—1935 годах. Эта книга как бы продолжает уже выпущенную Издательством книгу Бэрда „Над южным полюсом“.

Издательством по плану 1936 года выпущены 3-й и 4-й тома собрания сочинений Р. Амундсена. В этом году читатель получит (если верить плану) остальные тома 1, 2 и 5-й. В первом томе — „Северо-западный проход“ — описано плавание на судне „Йоа“; второй том — „Южный полюс“ — расскажет нашему читателю об открытии Амундсеном Южного полюса; в пятый том — „Моя жизнь“ — включена автобиография Амундсена.

В 1937 году по плану „Полярной библиотеки“ будут изданы также отдельные тома сочинений Ф. Нансена.

* * *

Из книг научно-популярных в плане находятся „Север Союза СССР“ А. Е. Скачко и сборник архивных материалов XVIII, XIX и XX веков „Борьба за Северный морской путь“.

Последняя книга является сборником документов, собранных работниками Ленинградского Центрархива. Как сказано в аннотации, этот сборник составлен из неопубликованных архивных материалов, относящихся к отдельным этапам открытия Северного морского пути, и представляет большую ценность для истории исследования Советской Арктики.

Из общих научных трудов учреждений Главсевморпути Издательство выпускает в свет: „Научные результаты работы на „Челюскине“, „Труды высокоширотной экспедиции на „Садко“ в 1935 году“.

К изданиям Арктического института относятся материалы по геологии Советской Арктики, палеонтологии, петрографии и др.

По разделу геофизики намечено издать ряд тем: полярные сияния, характеристики

радиационных условий, пропикновение света сквозь снег, распространение радиоволн в Арктике, климатические характеристики авиатрассы Красноярск—Диксон, Тюмень—Новый Порт, Анадырь—Уэлен—Врангель, материалы по климатологии полярных областей; руководство по актинометрическим наблюдениям и др.

Промбиологическая тематика отражена в плане целым рядом названий: охотничий промысел бассейна р. Анадыря, промысловые млекопитающие севера Якутии, пушной промысел Ямала, фауна Анадыря, тресковый промысел у Новой Земли, промысловая фауна арктических морей, Большеземельской тундры и др.

В изданиях Арктического института входят также работы оленеводческого, картографо-геодезического, ледотехнического, гидрологического отделов института. К работам последнего относятся: гидрология юго-западной части Карского моря, атлас течений Югорского Шара, навигационные предсказания течений в проливе Карские Ворота, научные результаты Лено-Хатангской экспедиции на „Седове“ в 1934 году, ледовый справочник арктических морей, гидрология рек Советской Арктики и др.

Значительная продукция издается в этом году и других учреждений Главсевморпути: Гидрографического управления, Института народов Севера, Горно-геологического управления, Пушнопромыслового, сельскохозяйственного и торгового отделов, Бюро экономики планового отдела Главсевморпути, Междуведомственного бюро ледовых прогнозов.

* * *

Приветствуя издание популярных книг из серии „Полярной библиотеки“, необходимо все же отметить слабую работу Издательства над созданием книги, рассчитанной на широкий круг читателей, — такой книги, которая, откликаясь на запросы сегодняшнего дня, служила бы настоящим пособием рядового работника системы Главсевморпути.

В нашей системе работает около 40 тысяч человек. Из них — подавляющее большинство низовых работников полярных станций, авиалиний, культбаз, факторий, оленеводов, пушного хозяйства, рыбо-зверобойного промысла, работников морского и речного транспорта и т. д. И было бы грубейшей политической ошибкой пройти мимо запросов этого массового читателя Севера.

Между тем Издательство Главсевморпути не потрудились над этим настолько, чтобы можно было удовлетвориться изданной продукцией. Практика недооценки нашего северного массового читателя, к сожалению, существует в Издательстве до сих пор. Этот факт подтверждается хотя

бы тем, что издаваемая продукция лишь отдельными экземплярами попадает низовым работникам Севморпути, в большинстве же своем она оседает в районах, тяготеющих к центру.

Руководству и коллективу работников Издательства пора всерьез заняться удовлетворением нужд и запросов массового читателя.

Какие еще вопросы должно осветить в своей продукции Издательство Главсевморпути?

Ответ мы находим в указаниях начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта. В своем заключительном слове на первом заседании Совета он говорил:

„Хотя мы имеем Издательство, которое издает много и особенно хорошо переводит иностранцев, но оно не имеет авторов, которые создавали бы литературу, не о б о д и м у ю н а ш е м у, С о в е т с к о м у С е в е р у“ (разрядка моя.—М. Д.).

Конкретизируя эту мысль, т. Шмидт отмечает:

„Плохо идет у нас такой замечательный способ переквалификации кадров, как обмен опытом.. Нет этого по существу и по авиации. От т. Жигалева, например, я не получил ответа, как же происходит проработка аварий, причем я имел в виду не проработку аварий здесь, в центре, а как происходит, например, у Галышева проработка красноярских аварий. Надо, чтобы эти аварии были фиксированы не только в сухом протоколе, а описаны ярко и понятно, хотя бы в виде брошюры (разрядка моя.—М. Д.). Лучше мы это издадим, чем рассказы о походах. Хорошо изученная авария стоит похода. Издать книгу, чтобы у Галышева его люди изучали красноярские аварии“ (разрядка моя.—М. Д.).

В другом месте своего заключительного слова т. Шмидт заметил:

„Сколько я ни обращался к представителям метеомысли, чтобы они показали мне переход на другой путь этой работы, чтобы они дали пример стахановца-метеоролога, перекрывающего нормы—дать меньше слов и больше качества, — я не получил ответа... Стахановское движение на Севере — могучий резерв, нами недостаточно используемый... Стахановское движение мы получим тогда, когда у нас вся техника дела повысится, когда за этими передовиками пойдут другие, когда эти передовые передадут свой опыт другим (разрядка моя.—М. Д.), содействуя общему росту, общему подъему всей нашей системы“.

С момента указаний О. Ю. Шмидта прошло уже более полугода. Спрашивается, сделало ли отсюда для себя выводы Издательство Главсевморпути?

Нет. Не сделало. Непонятное молчание Издательства — признак более чем плохой.

Узкие рамки делячества, порой отсутствие у руководства Издательства чувства ответственности перед читателем—вот основной порок, с которым надо раз и навсегда покончить.

Наш северный читатель—руководящие и рядовые работники системы Севморпути хотя бы иметь книги, изданные массовым тиражом, написанные популярно, политически четко, откликающиеся на актуальные вопросы нашей работы.

Полярные летчики, работники наших авиалиний на Севере хотят иметь книжку, которая помогла бы избежать аварии, показала бы, как надо и как не надо работать.

Работники полярных станций нуждаются в книжке, доказывающей передовой опыт стахановской работы в области метеорологии.

Наши моряки и речники хотят иметь массовые книжки, обобщающие опыт стахановской работы на судах.

Торговые работники нашей системы очень нуждаются в таком массовом пособии, которое расширило бы перспективу их деятельности в области советской торговли на Крайнем Севере. Ведь советская торговля сравнительно молодой участок в руках Главсевморпути.

Помполиты различных участков деятельности нашей системы давно уже ждут книжку, которая показала бы им образцы политикомассовой работы среди национального населения и научила еще более поднять эту работу.

Массовую книжку, мобилизующую на борьбу за стахановский стиль в работе, ждут тысячи наших северных работников.

Такого рода книга должна быть написана самими стахановцами, если нужно — с помощью Издательства.

Читатель Севера ждет и книгу о завоевании Северного полюса. Между тем Издательство Главсевморпути ничего не сделало для того, чтобы своевременно выпустить такую книгу в свет.

От работников Издательства часто слышишь разговоры о том, что „нет автора“.

Не пора ли это остальное от жизни настроение решительным образом осудить?

Автор есть. Его надо найти, окружить вниманием и оказать ему реальную помощь. Нельзя полагаться на самотек. Необходимо организационно и полигически обеспечить работу с автором, если Издательство не хочет отстать от жизни. Разве плохими авторами были бы, например, наши помполиты различных участков Севера и другие передовые люди Севморпути?

Мы можем назвать отдельных авторов, как, например, помполита Игарского политотдела С. Ф. Демьянчика, помполита теплохода „Микоян“ И. В. Сабылина, полярника-метеоролога стахановца Н. Н. Комова, начальника полярной станции Маточкин

Шар П. А. Шоломова, директора Ямальской культбазы М. М. Броднева, известного полярника-радиота Э. Т. Кренкеля и т. д. Буквально сотни людей могут быть включены в эту творческую и весьма полезную работу.

Все эти люди имеют большой опыт работы и обладают литературными задатками. Их только надо уметь найти, привлечь к работе Издательства, дать им в помощь, если потребуется, литературно-опыт-

ных людей, и тогда дело выйдет наверняка. Их книги найдут широкого читателя.

Издательство Главсевморпути существует уже несколько лет. За это время оно приобрело опыт, позволяющий с наибольшими результатами использовать все имеющиеся возможности. Теперь дело за работниками Издательства и его руководством, которые должны поднять работу Издательства на уровень задач, стоящих перед Главным управлением Севморпути.

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ „ПОЛЯРНОЙ БИБЛИОТЕКИ“

Издательство Главсевморпути наряду с научной продукцией издает специальную „Полярную библиотеку“.

Впервые на русском языке выпускается полное собрание сочинений классиков Арктики — Руала Амундсена и Фрильофа Нансена.

Уже вышли два тома (третий и четвертый) Амундсена. III том посвящен экспедиции на судне „Мод“, проведенной в 1918—1920 годах вдоль северного побережья Азии. Тираж книги 10 000 экз., цена 15 руб.

IV том Амундсена содержит две работы: „Полет до 88° северной широты“ и „Первый полет над Северным Ледовитым океаном“. Тираж 10 000 экз., цена 15 руб.

Из переводной литературы большой интерес представляют также 2 книги „Плавание на Веге“ А. Е. Норденшельда. Тираж 10 000 экз., цена за оба тома 15 руб.

В книге Г. Де-Фера „Плавание Баренца“ дано интересное описание плаваний Виллема Баренца, которые относятся к 1594—1597 годам. Тираж книги — 10 000 экз., цена 10 руб.

В книге Де-Лонга „Плавание Жаннеты“ описана экспедиция к Северному полюсу, предпринятая лейтенантом флота США Де-Лонгом на судне „Жаннета“. Тираж — 10 000 экз., цена 10 руб. 50 коп.

Следующая книга известного полярного капитана Роберта Бартлетта „Последнее плавание Карлука“ является необходимым дополнением к выпущенной в 1935 году работе Вильялмура Стефанссона „Гостепри-

имная Арктика“. Тираж 10 000 экз., цена 6 руб.

К сожалению, Издательство слабое внимание уделяет работе с советскими авторами. В этой области сделано очень мало.

Выпущена книга В. Ю. Визе „Владивосток — Мурманск на „Литке“. Книга возникла в результате участия проф. Визе в экспедиции 1934 года на „Литке“, который прошел в одну навигацию из Владивостока в Мурманск. Автор руководил научной частью экспедиции. Тираж 10 000 экз., цена 5 руб.

Издана работа геолога Н. Н. Урванцева „Два года на Северной Земле“. Книга эта — результат двухгодичного пребывания автора на Северной Земле. Тираж 10 000 экз., цена 9 руб. 50 коп.

Выпущена работа орденоносцев-челюскинцев Хмызникова и Ширшова „На Челюскине“. Тираж 10 000 экз., цена 8 руб.

Издана также книга В. Ю. Визе „Моря Советской Арктики“. Работа Визе освещает историю исследования Арктики с древнейших времен до наших дней. Все сколько-нибудь интересные экспедиции в Арктику нашли свое отражение в книге Визе. Тираж 8000 экз., цена 12 руб.

Перед Издательством Главсевморпути стоят большие задачи. Ведь Арктикой, Крайним Севером Союза интересуется вся наша страна. К сожалению, книг о Советском Крайнем Севере у нас еще нет. Пора Издательству заполнить этот пробел и удовлетворить запросы читателей.



АВГУСТ

1553

В августе 1553 года продолжала свое плавание в водах Арктики английская экспедиция под начальством Хьюга Виллоуби. 14 августа экипаж судна заметил неизвестную землю. До нас не дошли точные сведения о том, какую именно землю видел Виллоуби. Одни полярные исследователи предполагали, что он заметил остров Колгуев (это отмечал, например, Норденшельд), другие, наоборот, утверждали, что Виллоуби видел одну из частей Новой Земли.

В дневниках Виллоуби сохранилась такая запись: „Мы думали пристать к этой земле и спустили шлюпку, но подойти к берегу не удалось вследствие мелководья и большого скопления льда. Земля казалась необитаемой“.

Как известно из истории, эта экспедиция была отправлена Северным морским путем на восток „обществом купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем непосещенных“. Из названия самого общества видно, что экспедиция преследовала лишь коммерческие цели. За спиной Виллоуби стояли купцы, стремившиеся в погоне за новыми рынками сбыта проникнуть в другие страны. Впрочем, это — характерная черта всех экспедиций капиталистических стран, ставивших на первый план интересы не науки, а частных предпринимателей.

Три корабля экспедиции отправились из Англии весной 1553 года. В пути суда были встречены сильной бурей. Два из них вынуждены были зазимовать у устья р. Варсины на восточном Мурманском берегу. Зимовка кончилась трагически. Виллоуби вместе с остальными 62 участниками экспедиции погиб.

Третьему судну экспедиции под командованием Чанслера удалось все же избежать участи Виллоуби и его экипажа. Он проник на корабле в устье Северной Двины, завязал торговые сношения с тогдашней Московской, после чего в 1554 году возвратился в Англию, удовлетворив таким образом

стремления „купцов-изыскателей“. Впоследствии (1556 г.) Чанслер, будучи снова послан в Белое море, погиб при возвращении оттуда в Англию. Судно потерпело агарию в плавании близ берегов Шотландии.

1556

Первые успехи торговых связей с Россией толкнули купеческий мир Англии на дальнейшие изыскания новых путей к экономически выгодным рынкам сбыта. Северо-восточный проход и связь через него с странами востока (Китай и др.) сулили большие выгоды.

В 1556 году из Англии Северо-восточным проходом отправилась экспедиция под начальством бывшего штурмана при Чанслере — С. Борро. В начале августа Борро достиг Новой Земли, и, как отмечает В. Ю. Визе, он явился „первым иностранцем, видевшим этот арктический остров“. В дальнейшем Борро делал попытку проникнуть в Карское море, но льды не пропустили его, и он был вынужден вернуться.

1594

После неоднократных попыток английских предпринимателей проникнуть северо-восточным путем, на сцену выступила другая страна — Голландия, усиленно развивавшая в то время свой морской флот. Известно, что еще в начале второй половины XVI века Голландия вела торговлю с Россией, пользуясь морскими подступами с севера. Аппетиты купечества разжигались еще больше в связи с еще не потерянной надеждой проникнуть и дальше на восток, к Китаю и Индии, и таким образом умножить свой доход новыми выгодными сделками.

8 августа 1594 года к мысу Медвежьему на Новой Земле прибыла голландская экспедиция под начальством Виллема Баренца. Баренц миновал небольшие острова у севера Новой Земли и назвал их Оранскими.

Экспедиция Баренца была снаряжена голландскими купцами в составе трех кора-

блей и промысловой шлюпки. Из них корабли „Лебедь“ и „Меркурий“ получили задание пробиться в воды Карского моря через проливы у острова Вайгача. Сам же Баренц на другом судне под тем же названием „Меркурий“ решил пройти туда, придерживаясь севера Новой Земли.

25 августа Баренц достиг острова Долгого. Здесь произошла встреча с остальными кораблями экспедиции. Эти суда („Лебедь“ и „Меркурий“) 11 августа сделали попытку пройти в Карское море через Югорский Шар. Но попытка эта не увенчалась успехом, хотя они и вошли в воды Карского моря. Корабли вынуждены были вернуться обратно. Впоследствии они встретились с Баренцом и взяли курс обратно в Голландию.

1595

Баренц неоднократно участвовал в экспедициях. Не без его участия была совершена и следующая экспедиция в 1595 году. 19 августа экспедиция уже в составе шести судов с купеческими товарами прибыла в Югорский Шар. Затем суда вошли в воды Карского моря, но опять вынуждены были повернуть обратно из-за льдов. Любопытно решение, которое было вынесено участниками экспедиции при возвращении обратно в Голландию:

„Мы нижеподписавшиеся, — говорится в акте, — объявляем перед богом и перед миром, что мы сделали все, что от нас зависело, чтобы проникнуть через Северное море в Китай и Японию, как нам приказано в наших инструкциях. Наконец мы увидели, что богу не угодно, чтобы мы продолжали наш путь, и что надобно отказаться от предприятия. По сему мы решились как можно скорее возвратиться в Голландию“.

И экспедиция вернулась, не удовлетворив надежд частных предпринимателей.

Но попытки голландцев проникнуть на восток северо-восточным путем не прекращались. В следующем году отправилась новая, уже третья по счету экспедиция в составе двух кораблей. В экспедиции участвовал и сам Баренц, в третий раз отправившийся в плавание. Экспедиция эта окончилась для него трагически. Он захворал и погиб 20 июня 1597 года при возвращении после зимовки на Новой Земле. За три дня до смерти Баренц в больном состоянии произнес следующие слова: „Герр-т, где мы находимся? Не у Ледяного ли мыса? Подними меня, мне надо еще раз посмотреть на этот мыс“.

„Смерть Баренца, — пишет участник экспедиции Де-Фер, — очень опечалила нас, потому что он был нашим главным руководителем и единственным нашим штурманом“.

Баренц, являясь выдающимся арктическим исследователем того времени, сделал

большой вклад в дело изучения Арктики. Вопреки стремлениям частных предпринимателей, оценивавших экспедиции Баренца лишь с точки зрения „толстого рубля“, Баренц провел большую научно-исследовательскую работу, имеющую и сейчас большую ценность“.

Море, по которому плавал и которое изучал этот выдающийся полярный исследователь, названо его именем — Баренцовым морем.

1728

21 августа 1728 года Виттусом Берингом во время плавания у берегов Камчатки на боте „Св. Гавриил“ был открыт остров, значащийся на карте под названием острова Лаврентия.

Экспедиция под начальством Беринга была отправлена на Камчатку по инструкции Петра I. В инструкции указывалось: „Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами. На оных ботах плыть возле земли, которая идет на Норд, и по чайнику (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки. И для того искать, где она сошлась с Америкой; и чтоб доехать до какого города европейских владений или ежели увидят какой корабль европейской проведать от него как оный куст (берег. — *Ред.*) называют и взять на письме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и поставя на карту приезжать суды“.

Эта экспедиция Беринга длилась на протяжении 5 лет — с 1725 по 1730 год. 21 августа 1728 года судно „Св. Гавриил“ дошло до широты 67° и находилось на севере от пролива, который позднее был назван именем исследователя — Беринговым проливом.

Опыт, полученный Берингом за время путешествий, дал ему возможность по возвращении в 1730 году в Петербург разработать и представить правительству проект об исследовании Камчатки и Охотского края. Беринг отмечал в своем проекте необходимость исследования также и морских путей в Америку и Японию. Вот что писал он по этому поводу: „Понеже надежду имею, что тамо нарочитые места можно находить и, ежели возможность допустит, и с японцами торг завести, чтоб не малой прибыли Российской империи впрямь могло оказаться“.

Проект Беринга послужил началом известной в истории экспедиции, под названием „Великой Северной“. Она была разделена на несколько отрядов с участием 580 человек и продолжалась на протяжении 10 лет — с 1733 по 1743 год. Для самого Беринга путешествие его окончилось трагически. Он умер от болезни в 1741 году на острове, названном впоследствии его именем — островом Беринга (Командорские острова).

1914

7 августа 1914 года русский летчик Нагурский совершил первый полет в Арктике на самолете.

Целью полета Нагурского были розыски ряда пропавших экспедиций. В его распоряжение был предоставлен самолет системы Фарман с мотором Рено в 70 лошадиных сил, скоростью 100 километров в час и грузоподъемностью 300 килограммов. Самолет в разобранном виде был доставлен в начале августа пароходом „Печора“ в Крестовую губу на Новой Земле. Здесь он и был собран.

Всего Нагурский совершил в районе Новой Земли пять полетов. Рассказывая об одном из них, он отмечает: „... весь полет продолжался 4 часа 20 минут, в течение которых я сделал 420 верст на высоте от 800 до 1000 метров. Температура на этой высоте была —5° по Р“.

Непосредственная цель достигнута не была. Ни Седова, ни следов других полярных экспедиций (Русанова, Брусилова) обнаружить не удалось. Тем не менее полеты Нагурского являются важной вехой в истории полярной авиации. Это был, говоря словами полярного исследователя Н. И. Евгенова, „первый пионерский удачный опыт освоения воздушной стихии над морями, омывающими наши полярные побережья“.

1924

В августе 1924 года морской летчик Б. Г. Чухновский совершил 12 полетов в районе Новой Земли, положив этим начало деятельности советской полярной авиации в Арктике.

Б. Г. Чухновский, вместе с бортмехаником Санаужак, летал на самолете „Ю-20“, доставленном на Новую Землю пароходом „Юшар“. Самолет был поставлен на полавки и снабжен приспособлениями для аэрофотосъемки.

Облетав все восточное и западное побережья Новой Земли, Чухновский пришел к выводу об исключительной эффективности применения самолета для обслуживания Северного морского пути, и в первую очередь для ледовой разведки.

Гидрограф Н. И. Евгенов который был пассажиром Чухновского во время одного из полетов (22 августа), говорит:

„За час с небольшим полета самолет осветил подступы к Маточкину Шару с востока, облетев район от залива Канкрин (к северу от входа в пролив) до залива Клокова... Резко бросались в глаза крупные преимущества воздушной ледовой разведки, в смысле охвата ею сразу большого пространства“.

Базируясь на опыте полетов Чухновского, ледовая разведка при помощи самолета успешно развивалась в последующие годы, и в настоящее время самолет является непременным участником всех морских операций, как в западном, так и в восточном секторах Советской Арктики.

1936

5 августа 1936 года в 11 часов 4 мин. утра был дан старт историческому перелету героя Советского Союза С. А. Леваневского и штурмана В. И. Левченко из Лос-Анжелоса (США) в Москву.

Трасса перелета Леваневского, протяжением 19 000 километров, пролегла по побережью Тихого океана, вдоль Северного морского пути, по территории Якутии, Сибири и центральных районов СССР.

Вылетов 5 августа из Лос-Анжелоса, самолет Леваневского 13 сентября 1936 года опустился на аэродроме Москвы.

Перелет Леваневского имеет громадное значение в подготовке к осуществлению воздушной трансарктической связи между материками.

Ответственный редактор *С. Бергавинов*

Адрес редакции:

Москва, улица Горького, 5. Тел. 4-35-95

Технический редактор *Ю. А. Таубер*

Сдана в набор 15 июня—11 июля 1937 г.

Подписано к печати 4 августа 1937 г.

Бум. 70×108 см.

9 печ. л.

4½ бум. л.

13½ авт. л.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Уполи. Главлита № Б—22263.

Зак. 1503

Изд. № 50

Тираж 10 000 экз.

Цена 1 руб. 50 к.