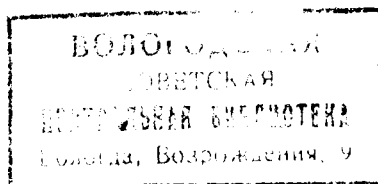


Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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



**4 АПРЕЛЬ
1938**

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

150999

СОДЕРЖАНИЕ

Приговор советского народа	3
Н. А. Еремеев. Во всеоружии подготовиться к арктической навигации	7
Д. Я. Гонцов. Некоторые итоги 1937 года	12
Е. Н. Портной. Выполняя решения январского Пленума ЦК ВКП(б)	18
 <i>ПАПАНИНСКАЯ ЭПОПЕЯ</i>	
Указы Президиума Верховного Совета о награждениях	21
274 дня на дрейфующей льдине	25
 <i>ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ</i>	
К. А. Москатов. Некоторые насущные вопросы	53
 <i>СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ФЛОТ</i>	
Г. И. Граник. На Лене надо навести порядок	60
М. Е. Лиханский. Заметки капитана	62
На Тобольской судовой	64
Н. И. Рогожан. Пеледуйская судовой может работать лучше	65
 <i>ОСВОИМ РЫБНЫЕ БОГАТСТВА СЕВЕРА</i>	
А. А. Севрунов. Образцово подготовиться к путине	68
Н. А. Валиков. Рыбохозяйственное значение Нового Порта	73
 <i>ОЧЕРКИ И РАССКАЗЫ</i>	
Александр Догмаров. Полет на Северный полюс	76
 <i>НА ЗИМОВКАХ</i>	
Н. Т. Черниговский. О чем говорит наш опыт	93
А. А. Савельев и А. Н. Соколов. На мысе Желания	95
 <i>ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ</i>	
О. В. Ионова. Ясак в Якутии	97
 <i>ОБЗОР ПЕЧАТИ</i>	
М. М. Микула. Против опошления большевистской самокритики	112
М. С. Державин. „Северные рассказы“ Макса Зингера	114
 <i>НАМ ПИШУТ</i>	
Л. З. Колесникова. Образцово подготовиться к весеннему севу	118
Б. В. Рихтер. Снабжать полярников доброкачественной одеждой	119
М. А. Кузнецов. Качество снабжения	120

ПРИГОВОР СОВЕТСКОГО НАРОДА

Приговором Верховного суда, являющимся приговором всего советского народа, бандиты, шпионы и диверсанты антисоветского „право-троцкистского блока“ раздавлены и уничтожены.

Что хотели осуществить эти предатели родины — эти цепные собаки фашизма?

Как установило судебное следствие, антисоветский „право-троцкистский блок“ по прямому заданию враждебных Советскому Союзу фашистских государств организовал шпионаж в пользу иностранных государств, вредительство, диверсии, террор, провокацию военного нападения этих государств на СССР, стремился к подрыву военной мощи СССР, к поражению и расчленению СССР и отрыву от него территорий национальных республик. Их цель была: свержение существующего в СССР социалистического общественного и государственного строя и восстановление в СССР капитализма и власти буржуазии.

Антисоветский „право-троцкистский блок“ впитал в себя все враждебные социализму элементы. Эта шайка бандитов и предателей объединяла и троцкистов, и правых, и зиновьевцев, и меньшевиков, и эсеров, и буржуазных националистов, шпионов иностранных разведок и провокаторов царской охраны — всех тех, кто прошел долголетнюю школу фашистского разбоя, шпионажа и диверсий.

Главарь заговора Рыков, Бухарин и другие по заданию обер-бандита Троцкого организовывали вредительство, диверсионные и террористические акты. По их прямому указанию был убит пламенный трибун революции Сергей Миронович Киров, злодейски умерщвлены Менжинский, Куйбышев, Горький. В их кровавых делах значатся чудовищные преступления, относящиеся еще к 1918 году. И тогда они подвизались как матерые бандиты. И тогда они хотели свергнуть советское правительство, арестовать и убить вождей революции — товарищей Ленина, Сталина, Свердлова. И тогда они пытались помочь иностранным хищникам капитала свергнуть советскую власть, чтобы восстановить в нашей стране власть помещиков и капиталистов.

Ягода — этот цепной пес фашизма — предстал перед Верховным судом во всем своем омерзительном виде. Он окружил себя шайкой отборных шпионов и диверсантов. Именно он по заданию кровавого блока подготовил убийства Кирова, Куйбышева, Менжинского, Горького. Это он отравлял ядами Николая Ивановича Ежова. Кроваожадный пес! Через трупы лучших сынов нашей родины пытался он пробраться к власти.

Вот шпион Чернов. Это он и его шайка диверсантов организовывали вредительство в колхозах и совхозах, уничтожали скот, снижали урожай и стоимость колхозного трудодня.

Вот другая цепная собака фашизма — шпион Гринько. Он и его подручные подрывали финансовую мощь страны, задерживали выдачу заработной платы, подрывали работу сберегательных касс.

Провокатор царской охраны Иванов по заданиям Бухарина организовывал кулацкие восстания на Северном Кавказе, срывал лесозаготовки в Северном крае, не гнушаясь никакими подлыми средствами в своей подрывной контрреволюционной работе.

Матерый провокатор Зеленский проводил вредительство в кооперации, умышленно срывал снабжение деревни товарами и при помощи своих „дружков“ разрывовывал социалистическую собственность.

Национал-фашистские шпионы и диверсанты Шарангович, Ходжаев и др. по указке фашистских государств стремились насадить в наши национальные республики колониальное рабство. Они пытались отделить Украину, Белоруссию, Узбекистан и другие республики от СССР, восстановить капиталистический и помещичий иноземный произвол, потопить в крови белорусский, украинский, грузинский, армянский, узбекский, таджикский и другие народы нашей родины. Колониальный гнет, обнищание и вымирание готовили они народам Советского Союза.

В этих кровавых преступных делах участвовали и другие заговорщики — врачи-иезуиты Плетнев, Левин, Казаков и др.

Они злодейски умертвили Менжинского, Куйбышева, Горького, они не остановились бы в своих гнусных преступлениях, но были схвачены и обезврежены советской разведкой.

Все они пытались восстановить в нашей стране тюрьму народов, вернуть капиталистическую каторгу. Среди этих прохвостов на скамье подсудимых отсутствовал тот, чье имя при одном лишь упоминании вызывает чувство непередаваемого отвращения и всеобщего негодования. Цепной пес фашизма, самый отъявленный бандит, шпион и провокатор Троцкий пока еще скрывается в потайных задворках своих фашистских хозяев. Но приговор над ним уже произнесен историей. Его имя заклеено и проклято навеки.

Презренные и ничтожные! Они выполняли любое задание фашистских государств, применяя самые подлые, самые гнусные средства. В генеральные штабы и охраны гитлеровцев, японских, польских, английских и иных разведок сходятся все нити их чудовищных преступлений.

Не имея никакой поддержки среди масс, они готовили удар в спину трудящихся, хотели закабалить наш народ в угоду империалистам. Бухарин, Рыков, Ягода и их шайка всегда ненавидели народ, всегда относились к нему так же, как относятся капиталистические хищники к трудящимся.

Заговорщики из „право-троцкистского блока“ просчитались. Их заговор разоблачен и обезврежен. Славные наркомвнудельцы, руководимые сталинским наркомом т. Ежовым, поймали эту банду наемных убийц и избавили советский народ от готовившихся неслыханных бедствий.

Ленинско-Сталинский Центральный Комитет нашей партии и Советское правительство своей большевистской политикой обеспечивают дальнейший расцвет народов нашей родины. Зорко охраняются их мир-

ный труд, их свобода и независимость. Партия и правительство пользуются нерушимой поддержкой всех народов нашего великого Союза. Это еще и еще раз подтверждается могучей волной всенародных митингов, которые с огромным подъемом прошли по всей стране в связи с процессом над бандой предателей из антисоветского „право-троцкистского блока“.

Трудящиеся нашей страны, клеймя позором врагов народа и требуя их уничтожения, одобряя приговор Верховного суда, еще теснее сплачивают свои ряды вокруг партии Ленина—Сталина, вокруг советского правительства.

В ногу со всей нашей страной идут и далекие зимовья на берегах и островах Северного Ледовитого океана.

Зимовщики острова Врангеля передают по радио: „Мы выражаем свое глубокое отвращение к подлым фашистским наймитам — Рыкову, Бухарину, Ягоде и другим заговорщикам. Беспощадно раздавить этих омерзительных гадов! Враги еще есть, они притаились и точат свои волчьи зубы, чтобы перед смертью укусить нас. Повышая свою революционную бдительность, мы будем разоблачать и уничтожать врагов. Железной стеной сплотимся вокруг родной партии большевиков, вокруг нашего великого товарища Сталина“.

Зимовщики острова Диксона в своей резолюции отмечают: „Бухарин, Рыков, Ягода и др. заговорщики оптом и в розницу продавали нашу цветущую страну. Это они хотели вернуть наш народ под ярмо помещиков и капиталистов, залить кровью наши колхозные поля, наши прекрасные города. Шпионаж, диверсии, провокация войны — вот к каким средствам прибегали обнаглевшие агенты фашизма. Мы, полярники острова Диксона, присоединяем свой голос возмущения к голосу всех трудящихся нашей страны. Никакой пощады бандитам! Расстрелять всех до одного! Мы еще тесней сплотимся вокруг нашей партии, вождя всего трудящегося человечества товарища Сталина. Мы будем укреплять мощь нашей родины, помогать органам НКВД разоблачать и уничтожать презренных гадов“.

Зимовщики острова Рудольфа клеймят позором троцкистско-бухаринских наймитов фашизма. „Укусы ползучих гадов, унесших лучших сынов нашей родины, не поколебали народы Советского Союза. Мы еще тесней сплотимся вокруг нашей партии, вокруг товарища Сталина“.

Команда и экспедиционный состав ледокола „Ермак“, доставившие папанинцев на материк, в своей резолюции говорят: „Мы совместно с героями-папанинцами клеймим позором трижды проклятых убийц. Смести с лица Советской земли фашистскую мразь, посмевавшую поднять свою кровавую руку на исторические завоевания социализма, на лучших и преданнейших сынов родины. Самые зверские преступления, которые знала когда-либо история человечества, бледнеют перед тем, что замыслили, что совершили эти гнусные гады. Уничтожить всех до одного предателей и изменников родины! Еще выше подыдем знамя большевистской революционной бдительности. Смерть фашистским собакам!“

К голосу всей страны присоединились зимовщики и других многочисленных полярных станций — мыса Шмидта, Биллингса, Шелагского, Югорского Шара, Уединения, Выходного, Матшара, Усть-Таймыра, Вайгача, Тихой и т. д.

Зимовщики полярных станций, работники многочисленных предприятий и учреждений Главсевморпути помнят, что враг долгое время вил свое вражеское гнездо и в нашей системе. Бандит Бергавинов и его

шайка совершили чудовищные преступления против родины. Они вредили на всех участках Главсевморпути, срывали капитальное строительство, тормозили советскую торговлю на Крайнем Севере, губили людей и материальные ценности, срывали грузоперевозки, всячески пытались подорвать освоение Северного морского пути, освоение, блестяще проводимое под руководством товарища Сталина. По их прямой вине зазимовали суда в прошлогоднюю арктическую навигацию, это они затормозили строительство Мурманского судоремонтного завода, они тормозили развитие речного транспорта, они всячески пытались сорвать хозяйственное и культурное строительство народов Крайнего Севера.

Но не только этим ограничивалась их контрреволюционная подрывная работа. Процесс антисоветского „право-троцкистского блока“ показал, что бандит Бергавинов по прямому заданию врага народа Гамарника подготовлял террористический акт против вождя народов товарища Сталина, против руководителей партии и правительства.

Осуществить это чудовищное преступление, к счастью, не удалось. Органы НКВД своевременно разоблачили коварные замыслы врага.

В своей яркой речи государственный обвинитель прокурор Союза ССР т. Вышинский подвел итог всем совершенным злодеяниям шайки бандитов из „право-троцкистского блока“. Троцкистско-бухаринские шпионы и диверсанты разоблачены и сметены с лица Советской земли. Приговор Верховного суда встречен народами нашей страны с огромным удовлетворением.

Товарищ Сталин на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) указывал:

„Теперь, я думаю, ясно для всех, что нынешние вредители и диверсанты, каким бы флагом они ни маскировались, троцкистским или бухаринским, давно уже перестали быть политическим течением в рабочем движении, что они превратились в беспринципную и безыдейную банду профессиональных вредителей, диверсантов, шпионов, убийц. Понятно, что этих господ придется громить и корчевать беспощадно, как врагов рабочего класса, как изменников нашей родины“.

Народы нашей страны под руководством партии Ленина — Сталина с каждым годом умножают свои исторические завоевания. Страна наша как неприступная крепость высится на одной шестой части мира. Трудящиеся Союза Советских Социалистических Республик никогда не позволят фашистским вырождакам топтать и пачкать нашу священную землю. Ни одной крупницы из того, что завоевано, мы не уступим фашистским государствам и их троцкистско-бухаринским наемникам. Этого никогда не будет!

ВО ВСЕОРУЖИИ ПОДГОТОВИТЬСЯ К АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

I

План операций в арктическую навигацию 1938 года построен с учетом уроков навигации 1937 года. Как известно, по причине плохой организованности, самоуспокоенности, зазнайства, плохого руководства, создавших благоприятную обстановку для подрывной работы врагов, на вынужденной зимовке остался ряд судов. В начале навигации не смогут принять участия в нормальной плановой работе три ледокола („Красин“, „Ленин“, „Литке“), четыре ледокольных парохода („Русанов“, „Седов“, „Садко“ и „Малыгин“) и несколько пароходов Наркомвода.

Состав линейных ледоколов к навигации 1938 года пополнится двумя мощными ледоколами — „И. Сталин“ и „Л. Каганович“. Л/к „И. Сталин“ вместе с л/к „Ермак“ начнет свою работу в западном секторе Арктики, производя проводку караванов судов от Диксона через пролив Вилькицкого. Первоочередная работа одного из этих ледоколов — подход к зимующему каравану „Русанова“ (в бухту Тихую) и его вывод, проводка угольщика к каравану „Литке“ и помощь последнему по выводу судов его каравана на чистую воду в направлении острова Диксона.

Л/к „Л. Каганович“ обеспечит проводку судов в восточном секторе Арктики. Дрейф каравана л/к „Ленин“ вызывает особое внимание. „Красин“ должен в первую очередь подойти к судам этого каравана, снабдить их углем и помочь л/к „Ленин“ провести их в Тикси.

Следующая операция одного из ледоколов — это подвод угольщика по возможности ближе к дрейфующему каравану „Садко“, снабжение его углем и вывод каравана и угольщика в район, где возможно будет их самостоятельное продвижение. После вывода каравана „Садко“ один из ледоколов будет оставлен в восточном секторе, второй направлен в западный сектор для обеспечения наиболее труднодоступного ледового участка: Диксон — пролив Вилькицкого.

Как намечается использовать ледоколы „Литке“ и „Ленин“ после вывода их с зимовки?

„Литке“ требует ремонта, поэтому он будет направлен или на ремонт, или на сравнительно легкую работу по проводке судов Карской операции.

Л/к „Ленин“ останется в море Лаптевых для проводки судов в наиболее трудных участках от пролива Вилькицкого к бухте Кожевникова.

Вынужденная зимовка ледокольных пароходов в море Лаптевых осложняет выполнение задач 1938 года по обслуживанию полярных станций высокоширотных пунктов.

Правда, к началу арктической навигации должны вступить в эксплуатацию два ледокольных парохода: вновь построенный „Дежнев“ и ремонтирующийся „Сибиряков“; однако одни они не смогут в полной мере обеспечить выполнение всех задач. Все это выдвигает два следующих требования: необходимо предусмотреть наиболее полное и эффективное использование л/п „Дежнев“ и „Сибиряков“; принять все меры к использованию судов из каравана „Садко“ после вывода их из дрейфа, если по их техническому состоянию это будет возможно.

План использования ледокольных пароходов намечается следующий: л/п „Дежнев“ будет направлен с углем к каравану „Садко“ под проводкой одного из линейных ледоколов. „Дежнев“ должен подойти возможно ближе к местонахождению каравана и, если льды воспрепятствуют подходу непосредственно к зимующим судам, то передать на линейный ледокол команду для судов каравана и часть угля до полного бункера ледокола, самому же остаться до подхода судов; после встречи с караваном и передачи ему оставшегося угля — следовать в бухту Тикси для принятия там с одного из судов ленского направления грузов полярным станциям Санникова и Котельный.

Освобожденный из дрейфа „Садко“ направляется также в бухту Тикси, он примет там груз для полярной станции Генриетты и следует к ней с дальнейшим выходом на запад.

Остальные два ледокольные парохода каравана „Садко“ следуют непосредственно на запад.

Планом предусмотрено направление „Седова“ на ремонт. После ремонта „Седов“ сможет быть использован для рейса на Землю Франца-Иосифа, если арендованное у Наркомвода судно не сможет по ледовым условиям выполнить операцию по завозу туда грузов.

Л/п „Малыгин“ направляется в Карское море в помощь „Сибирякову“ для обслуживания полярных станций побережья Таймырского полуострова, архипелага Норденшельда и полярных станций Северной Земли. Грузы для этих станций будут подвезены из Архангельска арендованными грузовыми судами. Доставка этих грузов в пункты назначения весьма трудоемкая операция для обычных грузовых судов, — на помощь им должны прийти ледокольные пароходы.

II

Транспортные операции — завоз грузов — одна из основных и серьезнейших задач Северного морского пути.

Потребность в завозе грузов Северным морским путем из года в год растет в связи с бурным ростом производительных сил Арктики и Крайнего Севера.

На 1938 год заявлено грузовладельцами к перевозке 102 382 тонны, а принято к перевозке только 75 741 тонна.

Как видно, завоз грузов пришлось уменьшить до 74% против заявок. Это снижение вызвано тем, что часть грузовых судов осталась на вынужденную зимовку в Арктике, в силу чего контингент судов Наркомвода, могущих быть использованными для работы во льдах, значительно уменьшен.

Для выполнения приведенных выше грузоперевозок необходимо около 32 судов.¹

Кроме того примут участие в грузоперевозках два новых танкера „Юкагир“ и „Ненец“, буксир „Якутия“ и лихтер „Тиксинец“.

Особо остановимся на использовании танкеров. Ежегодно большие затруднения встречает перевозка на судах горючего. Почти на всех грузовых судах приходится перевозить пассажиров. Ясно поэтому, что наличие на судах горючего, особенно авиабензина, недопустимо. При

¹ Количество судов для Арктики еще не установлено. От изменения судового состава будет зависеть окончательное определение грузоперевозок.

этих условиях включение в состав нашего арктического флота двух танкеров, грузоподъемностью по 1500 тонн, казалось бы, решит трудную проблему. Но для правильного использования танкеров необходим соответственно подготовленный берег: он должен иметь сливные емкости. Однако ни один из наших портов (бухта Кожевникова, Тикси, Амбарчик) в достаточном количестве не имеет сливных емкостей, и рациональное использование танкеров таким образом поставлено под угрозу.

Необходимо поэтому теперь же приступить к постройке хотя бы временных сливных емкостей (под нефть — деревянных барж или ям с выложенными срубами и пр.) и предусмотреть капиталовложения для постройки в 1938 году постоянных хранилищ в портах приема горючего.

Ограниченность предоставляемых судов предъясняет особо повышенные требования к их использованию. Даже беглый анализ прошлой навигации показывает, что использование флота было неудовлетворительным.

Для успешного проведения навигации (продолжающейся в условиях Арктики всего лишь $2\frac{1}{2}$ —3 месяца) особенно важно добиться твердой дисциплины в выполнении графика движения судов.

Что показала прошлогодняя навигация?

График сдачи судов Наркомводом под погрузку был выполнен лишь на 56,7%, что осложнило операцию.

Очень часто суда в процессе работы заменялись одно другим, часть судов была подана с большими дефектами и простаивала из-за ремонта („Десна“, „Унжа“, „Крестьянин“, „Ванцетти“ и др.).

Это должно быть учтено в подготовке к навигации 1938 года. Суда Наркомвода, выделенные для арктического плавания, должны быть своевременно поданы под погрузку.

Нормы погрузки судов в некоторых случаях занижены. Приказ по Наркомводу предусматривает отнесение грузов, перевозимых по Северному морскому пути, к особой категории „генеральных грузов арктических экспедиций“ с установлением для них пониженных норм погрузки по сравнению с нормами для аналогичных грузов, перевозимых в малом каботаже. Например, в Арктику идет большое количество цемента, норма для погрузки которого по Мурманскому порту на судах при обычном плавании установлена в 1400 тонн в сутки для 4-трюмного судна, в то же время при погрузке цемента на суда, идущие по Северному морскому пути, применяется норма лишь в 650 тонн для такого же судна. Понятно, что заниженные нормы легко перевыполнялись даже при значительном недостатке портовых рабочих, как это имело место в прошлом году в Мурманске. Нормы погрузки грузов, идущих в Арктику, должны быть пересмотрены и повышены до начала навигации.

Имея ограниченный тоннаж, надо обратить особое внимание на сокращение перевозки нетранспортабельных грузов. Приведем для примера следующее.

На пароходе, идущем в Хатангу, торговой системой Главсевморпути направляется ежегодно большое количество сухарей и сушек (в 1937 году на п/х „Диксон“ было отправлено 120 тонн), что занимает большую кубатуру в трюмах судна. Казалось бы, заброска на Хатангу муки и организация там выпечки сухарей и сушек освободила бы занимаемую кубатуру трюмов для перевозки другого груза. Ясно, что Торговый отдел Главсевморпути должен организовать выпечку сушек и сухарей на месте.

Второй пример: на полярные станции направляется мебель — стулья, шкафы, комоды и проч. Весь этот груз, занимая большую кубатуру трюмов, доходит до места назначения большей частью в поломанном виде. А почему нельзя выработать специальную разборную мебель, которая на месте собиралась бы? Это даст возможность более рационально использовать кубатуру трюмов и сохранить качество груза. Арктикснабу и Полярному управлению следует это провести в жизнь.

Аналогичных фактов очень много. Грузоотправители и грузоперевозчики, учитывая недостаточный тоннаж, должны со всей строгостью отнестись к грузу. Целесообразность использования тоннажа — одна из основных забот в навигацию 1938 года.

Необходимо упорядочить разгрузочные работы в портах назначения. Приведем для примера три пункта разгрузки: Амбарчик (Колыма), Тикси и бухта Кожевникова. В Амбарчике суда стоят под разгрузкой от 4 до 7 суток (в 1937 году „Крестьянин“ — 4,5 суток, „Правда“ — 4 суток, „Искра“ — 7 суток, „Кингисепп“ — 5,5 суток); в Тикси — 9 суток (п/х „Молотов“ — 9,2 суток, „Ванцетти“ — 9,5 суток, „Беломорканал“ — 9 суток) и в бухте Кожевникова п/х „Кузнецкстрой“ простоял в течение 24 суток и п/х „Диксон“ — 23 суток, выгрузив всего лишь 1900 тонн.

Как видно, работа в этих пунктах по разгрузке судов почти с одинаковым количеством грузов проводилась различными темпами. Более нормально шла работа в Амбарчике, хуже — в Тикси и абсолютно недопустимо — в бухте Кожевникова. Если даже принять во внимание особенности работы в последнем пункте в прошлую навигацию (6 барж, которые должны были принять участие в разгрузке, не дошли), то все же задержка судов на 23—24 суток не может быть терпима. Порты назначения должны заранее подготовиться к приему судов и обеспечить себя разгрузочными средствами.

III

Снабжение судов углем и создание его запасов по трассе Северного морского пути — одно из решающих условий успешности навигации. Это мы видим и по результатам навигации 1937 года. Главная причина зимовки судов — нехватка угля.

Бункерный план предусматривает потребность в угле по портам Диксон, Нордвик, Тикси, Амбарчик, Провидения, Петропавловск и для подвоза на судах для снабжения собственного и арендованного флота — 76 730 тонн и 18 000 тонн резервных.

Кроме этого должно быть заготовлено в других пунктах операций судов (Ленинград, Мурманск, Владивосток, Николаев и проч.) 76 695 тонн.

Если заготовка угля для пунктов отправления, а также для Диксона, Провидения и Петропавловска не представляет больших затруднений, то на заготовке угля в остальных пунктах следует остановиться особо.

Заготовка нордвикского угля (в бухте Кожевникова) в 1938 году приобретает исключительное значение: только этим углем в первую очередь может быть снабжен л/к „Красин“, зимующий в этой бухте, а через него и дрейфующие суда каравана л/к „Ленин“. Правда, качество этого угля невысоко, но проведенными испытаниями в котлах ледокола установлена его полная пригодность для судовых целей, при значительном, однако, увеличении его расхода.

Темпы угледобычи в бухте Кожевникова и доставка угля на ледокол далеко недостаточны. Должного перелома в добыче угля еще нет, что ставит под угрозу снабжение „Красина“ бункером и оказание своевременной помощи дрейфующим судам. Следует учесть, что, помимо нордвикского угля, уголь к „Красину“ и к каравану „Ленина“ может быть подан не ранее августа. Поэтому очередная задача — во что бы то ни стало дать „Красину“ полный бункер угля в бухте Кожевникова.

Тикси, как известно, является основной угольной базой всех операций, развертывающихся в море Лаптевых. Однако, в прошлую навигацию угля в Тикси нехватало, а уголь, доставленный из Сангархайских копей, был исключительно низкого качества с большой примесью породы. Чтобы обеспечить навигацию 1938 года угольной базой в бухте Тикси, необходимо выполнить следующее: Сангархайские копи должны обеспечить в полном количестве потребность морского флота в угле по базе Тикси (то есть 25 365 тонн, а вместе с потребностью самого порта Тикси 28 365 тонн). Уголь должен быть поставлен высокого качества, сангархайские угли могут быть и без примеси породы. Речной транспорт должен обеспечить доставку заготовленного угля по Лене в Тикси в течение первой половины августа. В Тикси же необходимо обеспечить точный учет угля: нечеткость на этом участке может дезориентировать руководителей проводки.

Суда, идущие на Колыму (в Амбарчик), должны получать бункер на обратный путь в этом же порту. В навигацию 1937 года колымские суда вынуждены были заходить, при обратном следовании, в Тикси, чтобы пополнять свои запасы угля. Это вызывает лишний пробег судов и перенапряжение в работе Тиксинского порта, обслуживающего суда Ленского направления.

В прошлую навигацию, несмотря на обещания Дальстроя выдать судам 200 тонн угля, это произведено не было. На текущую навигацию Дальстрой обязался снабдить морские суда 2000 тонн зырянского угля. Необходимо, чтобы Дальстрой на деле действительно обеспечил снабжение колымских судов.

Подвозить уголь на судах намечается к двум караванам: „Литке“ и „Садко“. К первому каравану пойдет судно со шпильбергенским углем. Ко второй группе судов намечается послать л/п „Дежнев“; ввиду особых условий, в которых находится дрейфующий караван „Садко“, и учитывая тяжелый путь, который предстоит л/п „Дежнев“, уголь, предназначенный для каравана и для бункера „Дежнева“, должен быть лучшего качества. На это необходимо обратить особое внимание при отправке „Дежнева“.

Должны быть созданы также промежуточные угольные базы: в Чаунской губе, на островах „Комсомольской Правды“ и на Земле Франца-Иосифа, в бухте Тихой. Вопрос об организации базы на островах „Комсомольской Правды“ подвергнется еще детальной проверке с точки зрения ледового режима, удобства подхода и бункеровки судов с этих островов.

О ледовой разведке. При наличии даже мощного ледокольного флота, но без правильно налаженной службы разведки, эффективность работы по трассе Северного морского пути будет резко снижена. Об этом говорит урок прошлого года.

На 1938 год следует обеспечить ледовую разведку самолетами дальнего действия.

Независимо от воздушной ледовой разведки должна быть организована и судовая ледовая разведка. По договоренности с Гидрографи-

ческим управлением должен быть выделен один бот, задачей которого явилась бы постоянная разведка льдов в Карском море и непрерывное наблюдение за расположением кромки льда. Помимо этого все суда (ледоколы, грузовые и гидрографические), работающие в Карском море и море Лаптевых, должны подробно освещать ледовую обстановку, в которой они находятся.

Правильно организованная ледовая разведка — воздушная и судовая — в значительной степени облегчит выполнение сложных задач, стоящих перед морским флотом в 1938 году.

О снабжении судов зимовочным запасом. Что собой представляет он в настоящее время? Это обычный запас довольствия с добавлением противоцинготных и высококалорийных продуктов. Когда суда возвращаются из плавания и сдают эти продукты обратно, выясняется значительная порча их и утрата. Кроме того, существующий набор продуктов зимовочного запаса не удовлетворяет остающихся на зимовке людей: со всех зимующих судов имеются требования о досылке дополнительных продуктов — противоцинготных, витаминных препаратов. Суда снабжены зимовочным запасом продовольствия разноразнообразно: часть судов совершенно не получила этих запасов, некоторые суда получили на шесть месяцев, некоторые на восемь и т. д.

В снабжение зимовочным запасом должен быть внесен порядок. Набор продуктов надо в корне пересмотреть. Пищевая промышленность Союза научилась вырабатывать прекрасные по вкусу и питательности продукты и концентраты. В этом мы могли убедиться при снаряжении зимовки И. Д. Папанина, при подборе продуктов для отправки на зимующие суда.

Тара должна быть также специализированная, для большей части продуктов — герметическая. Торговый отдел и Арктиснаб должны этот вопрос разрешить.

Время до навигации еще есть. Надо его не упустить и дружно, всем коллективом, тщательно подготовиться к выходу в Арктику.

Д. Я. ГОНЦОВ

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ 1937 ГОДА

Советская Арктика с каждым годом все больше и больше приобщается к социалистическому строительству всей нашей страны. Но надо прямо сказать, что в работе Главсевморпути по освоению Арктики и Крайнего Севера имеются крупнейшие ошибки и недостатки. Работа Главсевморпути в 1937 году явно неудовлетворительна.

Каковы итоги выполнения плана 1937 года по основным отраслям нашего хозяйства?

Возьмем морской транспорт.

Работа морского транспорта (без Карских операций) характеризуется следующими цифрами (см. табл. на стр. 13).

Выполнение годового плана морских перевозок в тоннаже только на 58,9% и в тонно-милях на 62,2% свидетельствует о явном неблагополучии на этом участке работы Главсевморпути.

Теруправления	Единица измерения	% выполне- ния плана
Мурманское	тыс. тонн млн. т/миль	74,4 92,7
Архангельское	тыс. тонн млн. т/миль	50,1 57,5
Дальневосточное	тыс. тонн млн. т/миль	60,5 68,9
Итого по Главсевморпути . .	тыс. тонн млн. т/миль	58,9 62,2

Известно, что постановлением СНК СССР от 17 декабря 1932 года на Главное управление Северного морского пути была возложена задача „проложить окончательно Северный морской путь... содержать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути“. Исходя из этой основной установки, морской транспорт во 2-й пятилетке являлся ведущей отраслью Главсевморпути, по которой до 1937 года достигнуты значительные успехи. Если в 1932 году впервые в истории освоения Северного морского пути прошло сквозным рейсом только одно судно „Сибиряков“, то уже в 1936 году сквозным рейсом с запада на восток и с востока на запад прошли 14 судов.

Эти успехи вскружили некоторым руководителям голову; они стали уже считать, что Северный морской путь полностью освоен и что серьезно готовиться к навигации в морях Ледовитого океана, как видно, не следует. Навигация 1937 года опровергла эту вредную теорию и показала, что Северный морской путь освоен пока только в основном. Для того чтобы провести суда сквозь льды Ледовитого океана, нужна большая предварительная организационная работа, чего Морское управление Главсевморпути не сделало.

В системе Главсевморпути, как известно, долгое время орудовали враги народа. Разоблаченные предатели, шпионы и диверсанты творили свое черное, грязное дело. Пробравшись на руководящие посты, они всячески старались пакостить и вредить на этом основном участке Главсевморпути.

Новому руководству Морского управления нужно крепко задуматься над уроками навигации 1937 года с тем, чтобы навигация 1938 года прошла успешно.

Речной транспорт. Основной недостаток речного транспорта — это разрыв между тягой и тоннажем. Так, например, Красноярское теруправление до сих пор не имеет достаточного количества тяги, а Якутское и особенно Омское теруправления, наоборот, не имеют достаточного количества тоннажа. Такое несоответствие в 1938 году должно быть ликвидировано.

На фоне такого несоответствия между тягой и тоннажем выполнение плана речных перевозок в навигацию 1937 года характеризуется следующей таблицей (на стр. 14).

Выполнение плана в тонно-километрах на 89,2% свидетельствует о неблагополучии и на этом участке работы. Эти данные выглядят еще отрицательнее при сравнении их с показателями выполнения плана 1936 года (95,6%).

Теруправления	Единица измерения	% выполнения
Омское	тонны тыс. т/км	91,4 71,5
Красноярское	тонны тыс. т/км	106,5 104,9
Якутское	тонны тыс. т/км	95,5 101,4
Итого по Главсевморпути . .	тонны тыс. т/км	97,8 89,2

Особенно плохо в 1937 году работала водная контора Омского теруправления, которая выполнила план перевозок по тонно-километрам только на 71,5%, не удержавшись даже на уровне 1936 года. Аппарат водной конторы этого теруправления допустил нечеткость в работе, много организационных неполадок, ненужных перебросок судов и т. д.

Водная контора Красноярского теруправления выполнила план перевозок как будто бы неплохо (104,9%). При сравнении же этих показателей с выполнением плана 1936 года видно, что план 1937 года в тоннах выполнен на 97,5%, а в тонно-километрах только на 72,8%. План 1937 года, видимо, был занижен.

Лучших показателей в выполнении плана речных перевозок добилась Якутская водная контора. План 1937 года по тонно-километрам выполнен на 101,4%. По сравнению с данными 1936 года этот показатель соответствует 217,0%, т. е. имеется увеличение больше чем вдвое.

Помимо этого Якутская водная контора в 1937 году доставила полностью все грузы из Тикси в Якутск, чего раньше не было.

Руководителям Речного сектора Морского управления необходимо учесть все уроки прошлой навигации с тем, чтобы выполнить полностью план речных перевозок в 1938 году.

1937 год для полярной авиации явился годом больших достижений и в то же время больших упущений и неполадок.

К числу достижений относятся героическое завоевание Северного полюса, замечательные полеты наших летчиков во главе с Героем Советского Союза Водопьяновым для спасения экипажа Леваневского, полеты в полярную ночь наших героев-летчиков и т. д.

Однако линейная авиация не выполнила плана:

Показатели	% выполнения
По налету часов	57,7
По перевозкам (тонн)	74,6
По тонно-километрам	55,1

По отдельным авиалиниям выполнение плана представляется в следующем виде: Енисейская авиалиния—49,1%, Ленская авиалиния—70,0%, Обская авиалиния—43,1%.

Эти данные показывают, что производственно-хозяйственная деятельность авиалиний полярной авиации протекала неудовлетворительно.

Какие же причины прорыва в работе авиалиний?

Крайне низкая летная и трудовая дисциплина увеличила число аварий, поломок и вынужденных посадок, даже в сравнении с неблагоприятным в этом отношении 1936 годом.

Имели место срыв плановых сроков выхода из ремонта самолетов, низкий уровень их ремонта, организационно-хозяйственные неполадки. На таких важных этапах Енисейской авиалинии, как Волочанка, Хатанга, Нордвик, отсутствовало горючее, нехватало квалифицированных пилотов, отсутствовали запасные части для моторов и т. д.

Плохо работала Обская авиалиния, что было особо отмечено приказом руководства Главсевморпути. Частые аварии на линии, невыполнение плановых заданий по полетам, бесхозяйственность и бездеятельность отдельных работников административно-управленческого персонала, формально-бюрократическое руководство со стороны Управления полярной авиации, вредительство — все это тормозило работу.

Все эти уроки весьма поучительны, и в ходе работы в 1938 году они должны быть учтены. Полярная авиация Главсевморпути может и должна работать образцово.

Основными горно-рудными предприятиями Главсевморпути являются Шпицбергенские каменноугольные копи, Якутские копи и Анадырский каменноугольный рудник, Амдерминский рудник плавикового шпата, Красноярская графитная фабрика.

План по углю по всем предприятиям выполнен на 83,7%, а по отношению к 1936 году на 97,5%, т. е. на 2,5% меньше.

По Амдерминскому тресту плавикового шпата план тоже не выполнен. Выполнение плана на 94,1% составляет к показателям выполнения плана 1936 года только 90%.

Удовлетворительнее выглядит выполнение плана по Красноярской графитной фабрике, где процент выполнения равен 100 и по отношению к выполненному плану 1936 года составляет 114,8%.

Неудовлетворительное выполнение плана каменноугольными предприятиями объясняется рядом причин.

По руднику Баренцбург значительно ухудшились геологические условия залегания угольного пласта.

Хозяйственно-техническое руководство рудника не учло этого положения, и подготовительные работы не были развернуты в такой степени, чтобы обеспечить выполнение плана.

На руднике Грумант-Сити затопило главный откаточный путь, отчего уменьшился фронт очистных работ. Это вызвало переход на новую штольню, что, естественно, сократило добычу.

На Шпицбергене имели место организационные неполадки, неправильная политика зарплаты, систематическое нарушение правил техники безопасности, отсутствие руководства стахановским движением.

Невыполнение плана по Сангарским копям объясняется отсутствием механизации рудника, плохими жилищными условиями, затрудняющими привлечение на рудник рабочей силы. Однако основной причиной невыполнения плана явилось невыполнение плана вывоза угля с рудника (вследствие недостаточной складочной площадки — только около 20 000 тонн — добыча угля непосредственно зависит от его вывоза). В навигацию 1937 года не было предоставлено достаточного количества транспортных средств, не разгрузили склад, что уменьшило добычу.

По Кангаласским копиям невыполнение плана объясняется тем, что эти копии с третьего квартала переведены на консервацию.

Все эти данные говорят о том, что в 1938 году необходимо решительно улучшить работу рудников.

Как же выполнили свои планы другие участки Главсевморпути?

Возьмем пушмехзаготовки. В этой области за предшествующие годы имеются кое-какие достижения; к ним относится, например, организация питомников чернобурых лисиц, голубых песцов. В дальнейшем перед системой Главсевморпути стоит задача реконструкции промысла на базе производственного перевооружения промысла и расширения воспроизводства пушной фауны путем более интенсивного развития звероводства в зверосовхозах и зверофермах как государственных, так и колхозных.

План пушмехзаготовок в 1937 году в целом выполнен на 103,2%. Однако по самым высокоценным видам пушнины — по песцу и лиснице — план не выполнен. И это несмотря на то, что в середине года первоначальный план по песцу был значительно снижен.

Руководители пушных контор объясняют невыполнение плана „тугим выходом песка“ в первых трех кварталах 1937 года. Однако несомненно и то, что и руководители пушных контор недостаточно настойчиво руководили этим важнейшим для страны делом, шли по линии наименьшего сопротивления, надеясь на самотек. Это видно хотя бы из того, что подготовительные работы к осенне-зимнему промыслу протекали слабо. План контракции выполнялся неудовлетворительно.

Наряду с этим необходимо отметить не всегда удовлетворительное качество сдаваемой пушнины, например, песка. В особенности неблагоприятно с качеством продукции в Красноярском и Омском теруправлениях. Руководство этих теруправлений до сих пор не может наладить обезжиривание шкурок, хранение сырья как в чумах, так и на складах. В 1938 году надо добиться значительно повышенного качества пушнины.

Рыбные промыслы Главсевморпути значительно отстают. Огромные речные и озерные бассейны ждут еще своих исследователей. Рыбные водоемы эксплуатируются еще очень слабо. Богатые рыбой реки Оленек, Анабар, Омолой и другие в этом отношении не осваиваются. Действующие рыбные промыслы технически слабо вооружены и агрегатами и флотом.

Выполнение плана 1937 года по рыбным промыслам характеризуется следующими данными:

Теруправления	% выполнения
Архангельское	150,5
Омское	65,2
Красноярское	59,0
Якутское	98,2
Переданный в IV квартале трест „Тузбальк“ . . .	28,6
Дальневосточное	128,0
<hr/>	
Всего по Главсевморпути . .	87,7

Невыполнение плана по рыбным промыслам идет за счет невыполнения плана Красноярским и Омским теруправлениями, а также переданным в систему Главсевморпути бывшим якутским трестом „Тузбальк“.

Красноярское теруправление не выполнило плана из-за отсутствия должного руководства. Теруправление допустило опоздание выхода первого рыбацкого каравана на 15 суток, в силу чего весенний ход основной породы рыбы — максуна — оказался пропущенным. Моторный флот был выпущен из ремонта также с опозданием. Кроме того аппарат водной конторы и рыбного сектора теруправления был значительно засорен вредителями, которые всячески тормозили это дело.

Не выполнен план по рыбным промыслам Омским теруправлением в основном из-за аварии шхуны „Альбатрос“: промснаряжение было поэтому доставлено с большим опозданием.

Трест „Тузбалык“ был принят в состоянии почти полного развала, и, как следствие этого, в IV квартале 1937 года вылов рыбы им не производился.

Зверобойные промыслы выполнили план 1937 года в основном удовлетворительно (98,0%), за исключением Архангельского теруправления.

По консервной промышленности выполнение плана в процентах характеризуется следующими данными:

Заводы	% выполнения
Устьпортровский	51,9
Анадырский	52,0
<hr/>	
Всего по Главсевморпути . .	52,0

Как видно, годовой план выполнен консервными заводами только на половину. Основная причина невыполнения плана по Устьпортковскому заводу — необеспеченность завода рыбой-сырцом. Это безусловно следует полностью отнести к неумению работать руководителей завода, снятых впоследствии с работы.

По Анадырскому консервному заводу план не выполнен вследствие отсутствия жести для консервных банок.

План по консервной промышленности не выполнен, и в этом повинны не только руководители теруправлений, но и наш центральный аппарат в лице Сельхозотдела. Сельхозотделу надо принять все меры к тому, чтобы такие безобразные явления не повторялись и в 1938 году.

Выполнение плана завоза товаров в 1937 году в районы деятельности Главсевморпути характеризуется следующими данными:

Теруправления	% выполнения
Дальневосточное	94,7
В том числе Чукотка, Командоры . . .	101,7
Красноярское	99,3
Омское	96,7
Якутское	83,8
Нордвикстрой	104,9
Острова СЛО	120,9
Вайгачтрест	90,1
Арктикуголь	97,9

Выполнение плана завоза товаров в целом по системе равно 92%. Эти данные отражают картину завоза только до пунктов отправления (Мурманск, Архангельск, Владивосток). В отношении же фактического завоза непосредственно потребителям выполнение плана значительно

ниже. Известно, что много судов в навигацию 1937 года вернулось обратно к пункту отправления. В результате через Мурманск и Архангельск имеет место возврат грузов, предназначенных для Якутского и Красноярского теруправлений, а также и для Нордвикстроля.

Всего было возвращено в Мурманск промпродтоваров, предназначенных Якутскому теруправлению, на сумму 23 645 тыс. рублей, для Нордвикстроля — на сумму 4119 тыс. рублей.

Фактически план завоза в Якутское теруправление выполнен в 1937 году только на 60%, а по Нордвикстролю — на 13,2%.

Основными установками третьей пятилетки для системы Главсевморпути являются:

дальнейшее развитие морского транспорта как ведущей отрасли хозяйства Главсевморпути;

значительное повышение темпов развития материкового хозяйства, в первую очередь речного транспорта, промышленной эксплуатации естественных богатств Севера (полярных ископаемых, рыбозверобойных и пушных богатств, лесных массивов и др.);

расширение социально-культурного строительства на Крайнем Севере, максимальное развертывание культурной, советской торговли.

Основное направление в развитии материкового хозяйства Севера в третьем пятилетии на базе развития морского и речного транспорта — это индустриализация Крайнего Севера и социалистическая реконструкция хозяйства народов Севера.

Учитывая уроки 1937 года, коллектив работников системы Главсевморпути должен мобилизовать все свои силы, чтобы уже в первом году третьей пятилетки достигнуть значительно повышенного уровня работы на всех участках.

Е. Н. ПОРТНОЙ

ВЫПОЛНЯЯ РЕШЕНИЯ ЯНВАРСКОГО ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б)

(Красноярский политотдел)

Район деятельности Красноярского политотдела Севморпути обширен. Мы работаем в южном секторе Енисейского Севера, объединяя такие организации, как полярную авиацию с ее воздушной линией и портом, транспортную контору с ее флотом и всем речным хозяйством, административный и заготовительный аппарат краевой торговой конторы, Енисейский гидрографический отряд, ремонтные мастерские, совхоз „Таежный“ и ряд других подсобных предприятий. Отсюда сложность наших задач в партийно-массовой и оперативной работе.

Не приходится доказывать, что и в системе Красноярского теруправления орудовали троцкистско-бухаринские выродки, японо-немецкие шпионы. На Придивненской верфи, например, враги забивали в бревна костыли, чтобы вывести из строя лесопилку. В Красногорском совхозе, где были отремонтированы и запломбированы тракторы ЧТЗ, при проверке обнаружили, что вражеская рука бросила в сопло кусок стали. При

пробном запуске, из-за брошенного в мотор куска стали, были сломаны шестерни. Враги рассчитывали вывести из строя тракторы в момент пахоты, но они просчитались. Они были схвачены за руку и разоблачены. Мы проверяем теперь каждый отремонтированный трактор.

Немало навредили враги в планировании и в финансовом хозяйстве наших организаций. Особенно это видно в краевой торговой конторе, которая до сих пор не может выпутаться из финансового прорыва. Здесь вражеские силы рассчитывали сорвать товарозавоз на Север, расшатать работу по освоению Крайнего Севера, вызвать недовольство национального населения тайги и тундры.

Вражеская рука была приложена и к работе авиагруппы, Транспортной конторы и других звеньев нашей системы.

Красноярский политотдел Севморпути и объединяемые им партийные организации проделали большую работу по выкорчевыв-

ванию врагов и ликвидации последствий вредительства. Вредительско-шпионская деятельность троцкистско-бухаринских агентов фашизма была разоблачена сплоченным коллективом большевиков, — партийных и непартийных, нашими славными наркомвнудельцами, разоблачившими и пресекавшими преступную деятельность.

Но в этой большой работе и мы, как правильно и своевременно указал январский Пленум ЦК ВКП(б), допустили ряд грубых ошибок. Наряду с разоблачением подлинных врагов необоснованно приклеивали ярлыки врагов народа и вредителей честным коммунистам.

В течение 1937 года первичными организациями нашего политотдела было исключено из партии 38 человек и наложены взыскания на 5 коммунистов. Таким образом, одна четвертая часть коммунистов была подвергнута партвзысканиям.

Отдельные парторганизации и их руководители формально, бездушно-бюрократически относились к судьбам отдельных членов партии. Так было с коммунистом т. Коврижкиным, которому политотдел, не разобравшись как следует в деле, приписал вредительство и тем самым без проверки проштемпелевал решение первичной парторганизации.

Бывший начальник политотдела т. Чвоков исключил из партии т. Потатуркина, рабочего-стахановца, „за пьянку“, причем, не имея никаких оснований, погасил документ т. Потатуркина, не переслав дела на утверждение в крайком ВКП(б). Товарищи Потатуркин и Коврижкин сейчас восстановлены в партии.

Коммунистка Попкова в своем выступлении на партсобрании сбился с и допустила неверную формулировку. Хотя она признала допущенную ошибку, ей записали „контрреволюционную клевету“, прибавив „связь и поддержку врага народа“, и из партии исключили. Разбирая это дело в политотделе, мы нашли обвинение т. Попковой недоказанным и в партии ее восстановили.

Коммуниста Дружинина первичная парторганизация исключила за „связь с врагом народа“, за „развал транспорта“ и много других „преступлений“. Сверхбдительный хозяйственник постарался сразу же снять его с работы. При разборе же ни одно из обвинений не подтвердилось; решение об исключении мы отменили и предложили т. Дружинину на работе немедленно восстановиться.

Первичные парторганизации пересматривают свои прежние решения. Так, например, пересмотрено решение о т. Павленко, который восстановлен в партии.

На всех собраниях первичных парторганизаций, где обсуждались решения январского Пленума, были подвергнуты резкой большевистской критике ошибки, допущенные политотделом, первичными парторга-

низациями и их руководителями. Были намечены также конкретные мероприятия по реализации решений январского Пленума и исправлению допущенных ошибок. Обсуждение решений Пленума дало новый подъем политической активности коммунистов. Больше половины членов партии наших парторганизаций участвовало в прениях.

Как следствие, мы имеем теперь приток заявлений о приеме в группы сочувствующих, в члены и кандидаты партии. Лучшие беспартийные рабочие, комсомольцы подают заявления о приеме в партию. Принят в члены партии т. Головенко, активист-агитатор, приняты в кандидаты партии товарищи Гоцко и Петров, агитатор-комсомолец из Енисейска.

Десятки лучших активистов подали заявление о приеме в партию, как, например, т. Юшков из группы сочувствующих и другие. Есть заявления рабочих-стахановцев о приеме в группы сочувствующих.

Одним из тормозов роста нашей парторганизации была вредная перестраховка со стороны отдельных коммунистов, отказавшихся давать рекомендации честным проверенным товарищам. Теперь ежедневно приходят в политотдел члены партии заверять свои рекомендации.

Однако нужно сказать: то, что делается, — это только начало, не вполне еще отвечающее выполнению тех задач, которые стоят перед нами в деле роста наших первичных парторганизаций. Парторги товарищи Иванов, Смолянинов, Николаев начали, но не развернули еще как следует эту работу.

За время выборов в Верховный Совет СССР вокруг политотдела и первичных парторганизаций был сколочен коллектив агитаторов, с большевистской страстностью несший слово ленинско-сталинской агитации к избирателям. С этим коллективом прекрасных, активных товарищей мы провели большую работу. Проводили для них лекции, беседы, совещания, на которых обменивались опытом работы, давали указания.

Агитаторы, — партийные и беспартийные, — лучшие стахановцы наших предприятий в Красноярске, в Енисейске и в совхозах, хорошо выполнили порученную им работу. Мы закрепили эти кадры новых агитаторов. Они ведут читки, беседы, разъясняют Положения о выборах и Конституцию РСФСР.

С февраля начали работать организованные политотделом курсы агитаторов. Из общего состава в 15 человек 12 приехали из районов. На курсах 5 коммунистов, 5 комсомольцев, 2 сочувствующих и 3 беспартийных.

После этих курсов агитаторов начнут работать двухнедельные курсы агитаторов-беседчиков.

Люди у нас есть. Надо уметь их находить, смелее выдвигать, давать простор инициа-

тиве. Стоило только хорошо присмотреться к людям, — работники нашлись и в Красноярске. Своими силами мы теперь укомплектовываем аппарат политотдела и первичные парторганизации за счет выдвижения способных растущих товарищей. В дни подготовки и проведения выборов в Верховный Совет СССР на наших глазах выдвинулись товарищи, показавшие себя хорошими большевиками-руководителями. Так, нашлись парторги в ремонтных мастерских, авиагруппе, затоне, Придивном. Нашлись редакторы газет — политотдела и Придивненской судоверфи, помощник по комсомоду, зав. парткабинетом. Сейчас выдвигаем и инструктора по парткадрам.

Агитатор-комсомолец т. Шабалин выдвинут начальником цеха ремонтных мастерских. Агитатор т. Иванов, беспартийный, выдвинут бригадиром животноводческой бригады, сейчас он подал заявление в группу сочувствующих. Молодой специалист Рогожин выдвинут начальником ремонтных мастерских. Летчик т. Фурсов выдвинут командиром отряда, и т. д.

В Красногорском совхозе была организована из девушек учебная бригада трактористок им. депутата Верховного Совета СССР т. Ольги Яковлевны Мутинной. Мы имеем теперь 8 подготовленных девушек-трактористок.

Делу политического роста наших парткадров и кадров беспартийных активистов много помогает наш парткабинет. В парткабинете проводятся лекции по отдельным вопросам, парткабинет снабжает пропагандистов и слушателей литературой, парткабинет организовал хорошую выставку к Ленинским дням, выставку, посвященную 20-й годовщине Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Флота. Парткабинет отремонтирован, в нем созданы уют и обстановка, располагающая к учебе. Парткабинет стал центром пропагандистско-агитационной работы.

Перед всеми нашими хозяйственными и партийными организациями стоит большой политической важности задача. Это — обеспечение своевременного, полного и качественного завоза товаров на Крайний Север, своевременного начала навигации.

Что требуется для выполнения этой задачи?

Провести качественно и в срок судоремонт, подготовить к лету самолетно-моторный парк, подготовить к отправке грузы согласно заявкам. Вот вокруг этих коренных вопросов мы и развертываем всю массово-политическую работу.

Последствия вредительской деятельности врагов народа и сейчас еще дают себя чувствовать. Должно быть решительно ликвидировано, с корнем вырвано троцкистско-бухаринское охвостье, оставшееся не разоблаченным до конца и кое-где продолжающее еще свои гнусные дела.

В прошлые годы ни парторганизации, ни обком союза, ни политотдел не занимались конкретно делами навигации. Кадры, забота о людях, культурно-бытовое обслуживание экипажей, судовых команд, — все это в основном проходило мимо политотдела, обкома союза и низовых парторганизаций.

Предстоящую навигацию мы должны встретить большевистской подготовкой со стороны всех партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций.

Мы считаем, как это вполне правильно было указано Политуправлением, что выполнение стоящих перед нами задач невозможно без активной помощи нашим организациям со стороны территориальных (краевых, районных) партийных и советских организаций.

Печальная практика, существовавшая в Обдорском политотделе, по достоинству резко осужденная Политуправлением Главсевморпути, практика отрыва от территориальных организаций, а иногда и противопоставление им, имела место и у нас в Красноярске. Эта практика нами сейчас сломлена.

В конце прошлой навигации нам много помог краевой комитет партии. Только благодаря этой помощи мы выполнили план товарозавоза на Север (в частности — овощей и мяса), который срывало разоблаченное вредительское руководство торговой конторы, при безответственном отношении самоустранившегося от дела завоза бывшего начальника теруправления т. Адамовича.

Наши первичные парторганизации в Большемуртинском и Енисейском районах тесно связаны с районными парторганизациями. Так, например, секретарь Большемуртинского района т. Змушко бывает на партийных собраниях наших организаций, конкретно помогает им. На совещание секретарей райкомов при крайкоме партии он приехал с одним из секретарей нашей первичной парторганизации.

Наши первичные парторганизации участвуют в массовых мероприятиях, проводимых городскими и районными организациями (Сталинский район), принимают участие в районных партсобраниях, совещаниях и таким образом живут жизнью территориальных первичных организаций, обмениваются с ними опытом.

В деятельности Красноярского политотдела еще много недостатков. Самый значительный из них — слабое развертывание и руководство стахановским движением на наших предприятиях. За это нам нужно взяться со всей решительностью.

Наши парторганизации, окрепшие и политически выросшие, всемерно повышая свою бдительность, с честью выполняют задачи, поставленные перед ними партией и правительством.

УКАЗ

**ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О НАГРАЖДЕНИИ ПЕРСОНАЛА ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ
„СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС“**

1. За проявленный героизм в деле выполнения правительственного задания присвоить звание Героя Советского Союза, со вручением Ордена Ленина:

Кренкелю Эрсту Теодоровичу—радисту дрейфующей станции „Северный полюс“.

Ширшову Петру Петровичу — научному работнику дрейфующей станции „Северный полюс“.

Федорову Евгению Константиновичу — научному работнику дрейфующей станции „Северный полюс“

2. Наградить вторым Орденом Ленина Героя Советского Союза т. **Папанина** Ивана Дмитриевича — начальника дрейфующей станции „Северный полюс“.

3. Выдать т.т. **Папанину И. Д.**, **Кренкелю Э. Т.**, **Ширшову П. П.** и **Федорову Е. К.** денежную награду в размере 30 000 рублей каждому.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 22 марта 1938 г.

УКАЗ

**ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР О НАГРАЖДЕНИИ
ЭКИПАЖЕЙ И ЭКСПЕДИЦИОННОГО СОСТАВА СУДОВ „ТАЙМЫР“,
„МУРМАН“, „МУРМАНЕЦ“ И „ЕРМАК“**

За отличное выполнение правительственного задания о снятии персонала дрейфующей станции „Северный полюс“ наградить экипаж и экспедиционный состав судов „Таймыр“, „Мурман“, „Мурманец“ и „Ермак“:

Орденом Ленина

- 1) **Барсукова Б. Д.**—капитана ледокольного парохода „Таймыр“.
 - 2) **Котцова И. Ф.**—капитана л/п „Мурман“. 3) **Ульянова И. Н.**—капитана зверобойного судна „Мурманец“. 4) **Остальцева А. В.**—начальника экспедиции на л/п „Таймыр“. 5) **Власова Г. П.**—пилота
- и наградить их денежной премией по 10 000 рублей каждому.

Орденом Красной Звезды

1) Дорощеева А. С.—авиаштурмана. 2) Умовского Л. А.—военкома л/п „Таймыр“. 3) Усачева И. Т.—штурмана. 4) Славного Д. А.—штурмана-электрика. 5) Рясина А. И.—подрывника. 6) Ушакова В. Д.—дублера капитана л/п „Мурман“. 7) Похмельнова В. В.—штурмана л/п „Мурман“. 8) Пухова А. И.—военкома л/п „Мурман“. 9) Братанова З. П.—ст. машиниста л/п „Мурман“. 10) Дьякова М. А.—помполита з/с „Мурманец“. 11) Зосимова А. И.—радиста з/с „Мурманец“ 12) Гаухман Л. А.—начальника ОРЛ. 13) Гребенщикова А. С.—начальника Мурманского Окотдела НКВД. 14) Бабченко Е. Г.—секретаря Мурманского окружкома и горкома ВКП(б). 15) Ворожцова В. В.—радиотехника л/к „Ермак“.

Орденом Трудового Красного Знамени

1) Михайлова Б. И.—ст. механика л/п „Таймыр“. 2) Грабельникова И. Д.—радиста л/п „Таймыр“. 3) Хромцова Ф. И.—боцмана л/п „Таймыр“. 4) Старковского Н. П.—рулевого л/п „Таймыр“. 5) Иванова А. М.—ст. водолаза л/п „Таймыр“. 6) Архиреева Б. П.—ст. водолаза л/п „Таймыр“. 7) Лобзина В. А.—ст. механика л/п „Мурман“. 8) Худякова И. А.—боцмана л/п „Мурман“. 9) Ровченя И. А.—штурм. электрика л/п „Мурман“. 10) Любова Н. Н.—рулевого л/п „Мурман“. 11) Яровицына Л. И.—ст. радиста л/п „Мурман“. 12) Аптекарева Е. А.—штурмана з/с „Мурманец“. 13) Яковлева В. Г.—штурмана з/с „Мурманец“. 14) Легкого А. И.—ст. механика з/с „Мурманец“. 15) Стрелкова А. М.—боцмана з/с „Мурманец“. 16) Левицкого В. И.—матроса з/с „Мурманец“. 17) Попова И. А.—матроса з/с „Мурманец“. 18) Голяшева Ф. М.—матроса з/с „Мурманец“. 19) Тараборина С. И.—матроса з/с „Мурманец“. 20) Евсеева М. А.—мастера завода № 35, плававшего на л/п „Таймыр“. 21) Мелешко В. П.—начальника научной группы на л/п „Таймыр“. 22) Рудакова П. А.—гидробиолога л/п „Таймыр“. 23) Малинина К. П.—ст. механика л/к „Ермак“. 24) Кабачкова С. Е.—ст. кочегара л/к „Ермак“. 25) Овчинникова М. С.—ст. машиниста л/к „Ермак“. 26) Мартюшина И. П.—боцмана л/к „Ермак“. 27) Нестерова И. С.—начальника Мурманского Управления Севморпути. 28) Доброжанского В. Л.—начальника исследований части ОРЛ. 29) Иванова Е. И.—начальника производства ОРЛ. 30) Петухова В. Г.—ст. радиста л/к „Ермак“. 31) Семенова С. И.—начальника Московского Радиотехнического узла Наркомсвязи.

Орденом „Знак Почета“

1) Воронина В. И.—капитана л/к „Ермак“, ранее награжденного орденом Ленина, Красной Звезды и Трудового Красного Знамени. 2) Королева Н. В.—ст. помощника капитана л/п „Таймыр“. 3) Федосеева Л. М.—штурмана л/п „Таймыр“. 4) Барандина С. Д.—второго механика л/п „Таймыр“. 5) Сергеева П. А.—ст. радиста л/п „Таймыр“. 6) Перезалова Н. Я.—матроса л/п „Таймыр“. 7) Черткова П. И.—матроса л/п „Таймыр“. 8) Хабирова А. М.—ст. машиниста л/п „Таймыр“. 9) Белобокова Ф. В.—ст. электрика л/п „Таймыр“. 10) Карельского В. Д.—рулевого л/п „Таймыр“. 11) Уварова А. И.—машиниста л/п „Таймыр“. 12) Ивашенко Е. Е.—штурмана л/п „Мурман“. 13) Кулебякина Н. А.—радиста л/п „Мурман“. 14) Непомилуева В. М.—рулевого л/п „Мурман“. 15) Мартынова П. И.—плотника л/п „Мурман“. 16) Котлова Г. И.—матроса л/п „Мурман“. 17) Котлова В. Ф.—ст. машиниста л/п „Мурман“.



Герои Советского Союза И. Д. Папанин, Э. Т. Кривкель, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров

ман". 18) Бугаева А. А.—ст. кочегара л/п „Мурман“, 19) Селиверстова Е. А.—ст. кочегара л/п „Мурман“. 20) Ламанова А. Н.—ст. кочегара л/п „Мурман“. 21) Серебрякова Л. П.—кочегара л/п „Мурман“. 22) Полисадова П. А.—ст. пом. капитана з/с „Мурманец“. 23) Григорьева Г. И.—второго механика з/с „Мурманец“. 24) Инкина Н. А.—третьего механика з/с „Мурманец“. 25) Пышинского Ф. А.—радиста з/с „Мурманец“. 26) Хросова С. И.—матроса-водолаза з/с „Мурманец“. 27) Никитенко И. С.—матроса-водолаза з/с „Мурманец“. 28) Мирошниченко Ф. Р.—повара з/с „Мурманец“. 29) Изосимова А. А.—юнгс з/с „Мурманец“. 30) Оленича Б. И.—синоптика з/с „Мурманец“. 31) Боброва М. П.—гидролога з/с „Мурманец“. 32) Чагина М. И.—борт-механика л/п „Таймыр“. 33) Бречалова В. А.—борт-механика л/п „Таймыр“. 34) Акопьяна С. З.—авиаштурмана л/п „Таймыр“. 35) Авербух С. К.—синоптика л/п „Таймыр“. 36) Халип Я. Н.—спецкора „Союзфото“. 37) Виленского Э. С.—спецкора газ. „Известия“ на „Таймыре“. 38) Славина Я. М.—кинооператора „Союзкинохроники“. 39) Черненко М. Б.—спецкора газ. „Комсомольская Правда“ на „Таймыре“. 40) Эстеркина О. И.—спецкора газ. „Правда“ на „Таймыре“. 41) Симонова Г. А.—кинооператора „Союзкинохроники“ на л/п „Мурман“. 42) Финогенова А. С.—спецкора газ. „Комсомольская Правда“ на л/п „Мурман“. 43) Пастухова Н. Г.—помполита л/к „Ермак“. 44) Ветрова А. И.—ст. пом. капитана л/к „Ермак“. 45) Ерохова Г. В.—кочегара л/к „Ермак“. 46) Степанова В. С.—радиста л/к „Ермак“. 47) Хвата Л. Б.—спецкора газ. „Правда“ на л/к „Ермак“. 48) Лоскутова С. И.—спецкора „Союзфото“ на л/к „Ермак“. 49) Ковалева А. И.—инженера ОРЛ. 50) Друккер — ст. радиста Детскосельской радиостанции НКСвязи. 51) Гаухман Т. А.—инженера ОРЛ. 52) Аухтун Н. И.—инженера. 53) Лисютина М. С.—начальника Морск. Отд. Ленинградского Управления Севморпути. 54) Прокопенко А. М.—начальника Технич. отдела Мурманского военного порта. 55) Щетинина Н. Д.—начальника политотдела Мурманского Управления Севморпути. 56) Белюсова И. А.—начальника Ленинградского Управления Севморпути.

Выдать судовому и экспедиционному составу л/п „Таймыр“, „Мурман“ и зверобойного судна „Мурманец“ денежную премию в размере **трехмесячного** полярного оклада.

Выдать экипажу и экспедиционному составу л/к „Ермак“ денежную премию в размере **месячного** полярного оклада.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 22 марта 1938 г.

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР О НАГРАЖДЕНИИ УЧАСТНИКОВ ПОДГОТОВКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ „СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС“

За отличную работу по подготовке и организации дрейфующей станции „Северный полюс“ наградить:

Орденом Трудового Красного Знамени

1) Белякова М. Ф.—директора Института инженеров общественного питания. 2) Полякова А. Н.—инженера-конструктора снаряжения (завод „Каучук“).

Орденом „Знак Почета“

1) Лобанова Д. И. — профессора технологии, консультанта Ин-та инженеров общественного питания. 2) Ануфриева В. М. — инструктора-кулинара — зам. директора по организации работы Ин-та инженеров общественного питания. 3) Спевакова — инженера-технолога Ин-та инженеров общественного питания. 4) Гульбис М. М. — инженера цеха № 2 (завод „Каучук“). 5) Белобокову А. А. — работницу-бригадира (завод „Каучук“). 6) Мушницкого П. А. — зав. пошивочной мастерской меховой одежды Мосторга. 7) Король Б. П. — организатора по подготовке и снаряжению научной аппаратуры. 8) Жонголович И. Д. — работника Военно-Морской Академии. 9) Куксина О. А. — радиста о. Рудольфа. 10) Мартынова Н. С. — зав. механизир. транспортом (о. Рудольфа). 11) Зуева Ф. Н. — бригадира плотников (о. Рудольфа). 12) Болдина А. Д. — плотника (о. Рудольфа). 13) Воинова С. И. — тракториста, зав. мастерской. 14) Чечулина А. С. — врача экспедиции на „Ермаке“.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 22 марта 1938 г.

274 ДНЯ НА ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЛЬДИНЕ

Девять месяцев пробыли героические зимовщики-папанинцы на льду, проводя работу огромного научного значения. Анализ результатов этой работы будут посвящены многие томы специальных научных исследований и ряд статей в нашем журнале. Но уже сейчас мы хотим — хотя бы в самых общих чертах — познакомить наших читателей с тем, как жили и работали папанинцы на дрейфующей льдине.

О своей жизни и работе рассказывают сами папанинцы в радиogramмах, выдержки из которых даем мы ниже. О значении проделанной ими работы высказываются полярники и деятели науки как СССР, так и капиталистических стран.

Шли дни...

Тесно сжатая со всех сторон соседними полями, льдина двигалась в общем неудержимом потоке полярного льда, когда один за другим опустились на нее большие оранжевые самолеты. Над белой пустыней был поднят советский флаг. Льдина понесла на себе первую дрейфующую научную станцию: давняя мечта полярных исследователей стала фактом.

Шли дни. Морозный солнечный май сменился теплым июнем. Наступило пасмурное дождливое лето. Поверхность льда покрылась лужами и озерами. Вода теснила нас, и мы обрадовались первым морозам в сентябре. Зато в октябре мы стали уже поеживаться...

Один за другим уходили назад градусы широты. И какие градусы! Немало замечательных жизней оборвалось на этих параллелях. Нелегко давались эти широты полярным исследователям. И мы торопились собирать богатейшую научную жатву, используя каждый час пребывания в сердце ледяной Арктики.

На материк, в кабинеты ученых синоптиков и в штаб героических перелетов, непрерывно летели метеосводки. Часами пыхтели мы у грязной промасленной лебедки, выкручивая километры троса, побывавшего на дне океана.

Ушло солнце, и на звездном небе показались зеленые огни полярного сияния. Зачастили морозы. Однако это пустяки. В конце концов — тщательно подобранное снаряжение, большой запас горючего и продовольствия обеспечили нам максимум возможных удобств. По „условиям местности“ мы живем даже весьма комфортабельно.

(Е. К. Федоров. 18 ноября 1937 года.)

Наша льдина

Боюсь, что у большинства читателей, живущих на Большой земле, создалось превратное представление о том, как выглядит наша льдина...

Льдина наша громадным треугольником раскинулась почти на четыре километра. На ней свободно мог бы разместиться небольшой город со всеми своими бульварами, скверами, парками. Здесь есть ровные площадки, пригодные для посадки целой эскадрильи тяжелых самолетов, есть живописные холмы высотой до трех метров. А летом на льдине были озера, вполне пригодные для организации небольших экскурсий на байдарке.

По краям льдины тянутся грядами старые торосы — следы мощных ударов соседних полей. За этими грядами — полоса битого льда шириною в 50—100 метров. Тут повсюду видны следы недавних подвижек и сжатий. Ровные бруски молодого льда беспорядочно набросаны на гряды торосов. Метель еще не успела запылить их снегом. Кое-где чернеют полосы едва замерзшей воды.

(П. П. Шишов. 28 ноября 1937 года.)

Наш „дом“

Наш лагерь становится заметен за 10—15 метров. Вокруг палатки широкий проход. В пургу здесь не особенно уютно. Мелкий снег проникает через плотнейшую одежду. Немного позади — сугроб, а еще дальше — ровный снеговой покров...

Наша палатка похожа на кулич, обильно покрытый глазурью. Одиноко торчит одна изюминка — черный изолятор антенны. Тамбур плотно застегнут тройной дверью-фартуком. Пройдя внутрь, застегните его, иначе фартук будет хлопать. Площадь тамбура вся занята четырьмя парами так называемых „тапочек“. В каждой из них можно смело купать двухмесячного младенца. Пролезая сюда, нагнитесь пониже, иначе получите за шиворот целую порцию снега. Налево расположена кухня.

Снимайте обувь и отряхните веником снег. Это делается на ледяной ступеньке, покрытой мехом. Здесь долгое время мешал ходить наш пес Веселый. За нездоровое любопытство, проявляемое к маслу, он был изгнан отсюда.

Резиновая дверь на меховой подкладке открывается с трудом. Ее держит резина, укрепленная за стойку палатки. Полугодовой опыт научил нас ловко проходить через дверь даже с горячими чайниками и кастрюлями. Кстати, раз навсегда надо покончить с определением нашего жилища как палатки. Это настоящий жесткий дом, у которого лишь крыша матерчатая. Летом в нашем доме было мало вещей. Зим-

ние условия потребовали значительно увеличить их количество. Мы так свыклись с нашим жильем, что находим его даже просторным.

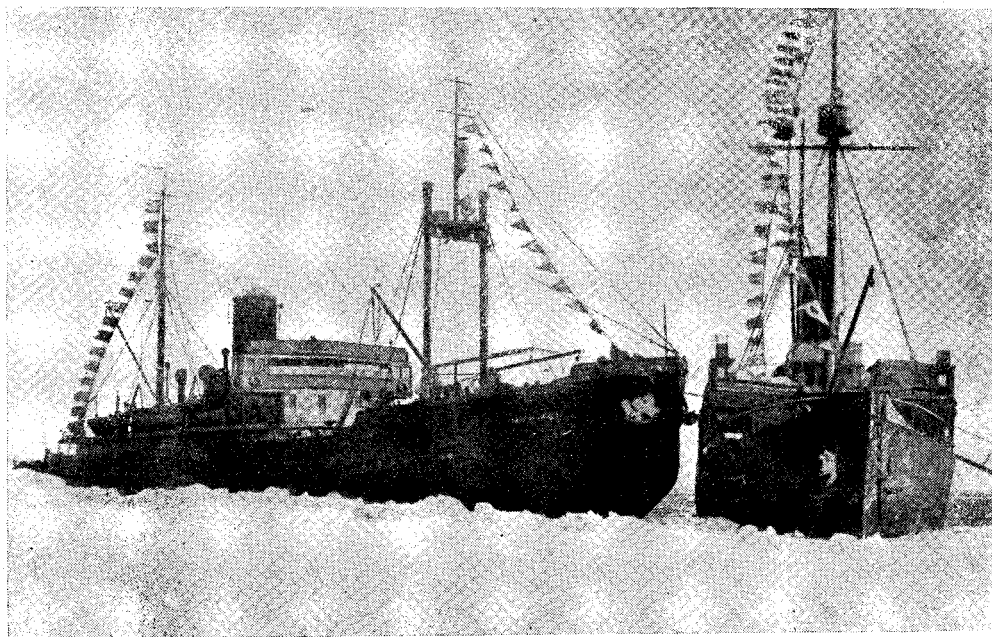
Каждый из нас усвоил свой „катехизис“ одевания. Для меня действуют следующие правила: садясь в мешок, не ударься головой об острый угол стола; надевая фуфайку, не опрокинь пепельницу и пузырьки Ширшова; встав во весь рост, берегись острой гайки на потолке; надевая брюки, правой ногой не опрокинь лампу, а левой не выбей из рук Ширшова его „письменный стол“. Каждый из нас имеет свой письменный стол — это кусок фанеры.

Среди необъятных просторов Арктики наша „жилплощадь“, однако, ограничивается тремя квадратными метрами. Это все, что осталось после размещения вещей. Мы не ощущаем ни запаха керосина, ни запаха сырых оленьих шкур...

Направс от входа в наш „дом“—стол радиостанции. Внизу — аккумуляторы и инструменты. Налево от входа — на стене висит ящик, гордо именуемый буфетом. На полу ящики Ширшова с пробами воды, на них несколько прокопченных кастрюль с нехитрым обедом. Тут же примостились хронометры. Продольные стенки заняты двухярусными койками.

В ногах Ширшова на веревочке висит потрепанный портфельчик. Смотришь на него с уважением. Здесь хранятся тайны Северного полюса. Это осуществление мечты человечества. Для нас — это полгода напряженной жизни, многие часы тяжелой физической работы. Лучше потерять голову, чем этот старенький портфель!

Между койками — зыбкий стол, занятый лабораторией. Над столом висит жестянка, предохраняющая потолок от жара ламп. Моя обязанность засыпать эту жестянку звонкой промерзшей колбасой.



„Мурман“ (слева) и „Таймыр“ (справа) у кромки напавинской льдины

Каждый из нас имеет свой уголок, где хранится всякая мелочь. Особенно много ее у Папанина. Он спит на веревочках, проволочках, тетрадах, спичках, книгах. Все это необходимо иметь под руками.

Днем лампы стоят на середине палатки, и мы, как огнепоклонники, мостимся вокруг них. Прикасаться к стеклам строго запрещено. Это прерогатива главного „жреца“ — Папанина. Не спрашивайте, сколько ламповых стекол осталось. Как хороший хозяин, он скажет, что десять, хотя их пятнадцать.

Немногие свободные места на стенах увешены оружием, фонарями, связками книг. Покосившись на бок, на веревке висит наша аптека в маленьком ящике. Ширшов мужественно защищает остатки марли, весь запас которой разошелся на хозяйственные надобности...

Серебрятся инеем стены палатки, тускло горят лампы, но крепкий малюсенький коллектив горит на работе, жизнерадостен и весел.

(Э. Т. Кренкель. 16 ноября 1937 года.)

Кухня

В первые дни нашего пребывания на полюсе некогда было заниматься такими на первый взгляд мелочами, как правильная постановка питания. Каждый ел когда и как угодно.

Обедов настоящих не было, многие продукты оставались неиспользованными. Проще было согреть чайник и закусить чем-нибудь всухомятку. Кухня — вернее, два примуса — помещалась в маленькой розовой шелковой палатке. Даже в пасмурные дни здесь было веселое освещение и, несмотря на десятиградусные морозы, тепло. Нехитрой стряпней здесь утолялся голод экипажа самолета Водопьянова и нашей четверки.

С прибытием экипажей остальных самолетов пропускная способность нашей кухни оказалась недостаточной. Каждый самолет завел себе столовую. Мы вчетвером перешли на самообслуживание.

До экспедиции мы думали, что наша кухня будет помещаться в одном из углов жилой палатки. Увидев воочию, как много места занимает приготовление пищи, какая грязь при этом разводится, мы отказались от стряпни в жилой палатке.

Поэтому сразу же после устройства жилой палатки Ширшов пристроил к ней большую поместительную кухню из снежных глыб. Деятельное участие в этом строительстве принимали летчики и механики экспедиции.

В Москве мы думали, что на полюсе климат более суров, чем оказалось в действительности. Между тем, день ото дня становилось теплее и теплее. Вот уже ноль градусов, затем положительная температура, потом туман и дожди. Такова была наша летняя погода.

В результате толстые и прямые стены кухни под влиянием теплой погоды и пара от наших кастрюль стали постепенно оседать и топиться. Скоро мне пришлось готовить обед, согнувшись в три погибели. Наконец, верхняя часть стен совсем протаяла и превратилась в брюссельские кружева. Мы пытались было отремонтировать кухню, но без морозов ничего не могли сделать. Пришлось опять разместить ее в шелковой палатке, предназначенной вначале для гидрологии...

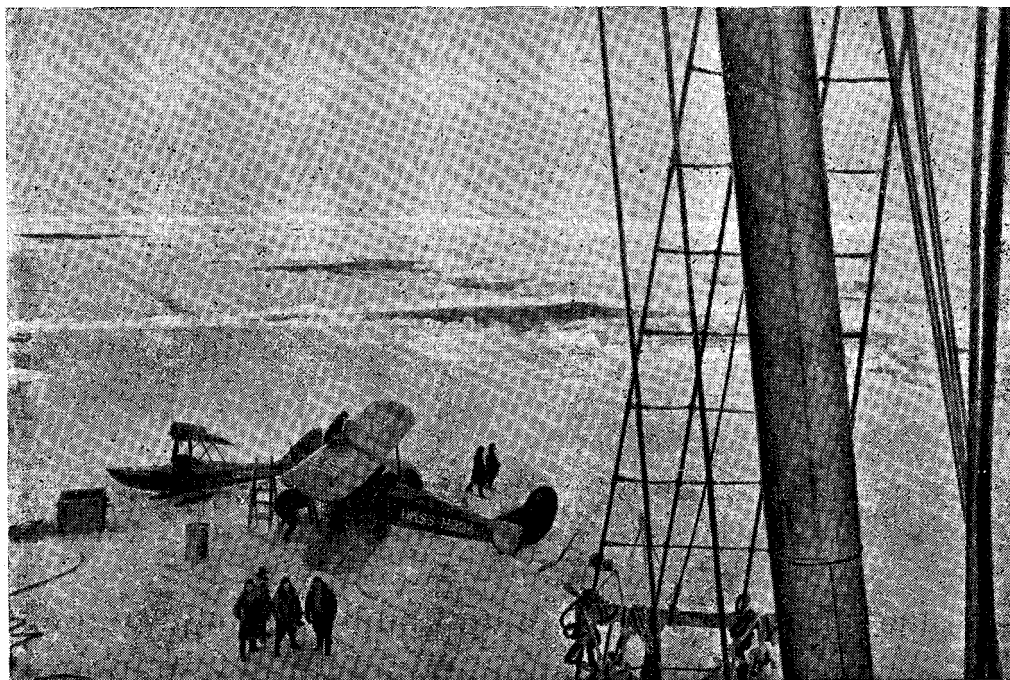
С наступлением заморозков Ширшову стало тяжело работать на ветру без палатки. Его тонкие механизмы моментально застывали. Пришлось возвратить ему палатку, сильно прожженную и пострадавшую

от ветра. Это было в конце августа. Крепкие морозы еще не наступили, и приступить к строительству новой ледяной кухни было нельзя. Пришлось опять ютиться около двух недель в розовой палатке. Во время обеда мы держали миски на коленях, так как всю площадь пола занимали наши огромные валенки.

В первой декаде сентября наступили, наконец, 10—15-градусные стойкие морозы, и мы начали строить ледяную кухню. Наша речка до дна не промерзла. Прорубив лунку, мы накидывали туда снег, размешивали его с водой и накладывали эту смесь между досками, поставленными ребром. Постепенно вырисовывались контуры нашей кухни. Работа шла успешно. За ночь стены превращались в звенящие ледяные монолитные глыбы, без малейших трещин, так неприятных при труде, когда снежная пыль проникает всюду. Стены были уже готовы, пол немного врублен в лед, но готовить пищу в кухне мы еще не могли.

8 сентября натянули обе гагачьи покрышки на жилую палатку. Строительство кухни продолжалось. На ледяные стенки положили в виде стропил легкие доски, крепко пришили к ним парусину, протянув ее на крышу жилой палатки. Получилась квартира из двух комнат: теплой (жилой) и холодной (кухни).

Нехватало только водопровода и телефона. Вместо водопровода мы использовали остатки ручья, вместо телефона имели отлично действующее радио. Имелось и электрическое освещение. Правда, напряжение было не городское в сто двадцать вольт, а всего лишь в три вольта. Обязанности люстры исполняли лампочки карманных фонарей.



Самолеты „Таймыра“ готовятся к разведке

Первый же ветер убедил нас в отличных качествах нашей кухни. Стены не шелохнулись, только глухо гудела наша крыша.

Когда я говорю „кухня“, то понимаю, что это звучит несколько претенциозно, но для нашего скромного хозяйства на льдине ее было достаточно. Все заведение состояло из двух примусов и двух фанерных ящиков (превращенных копотью в черное дерево), служивших нам буфетом и складом продовольствия. Тут же стояли четыре жестяных бидона с крупой и всякой всячиной. Эти же бидоны служили одновременно креслами. Кроме того, мы располагали многочисленной алюминиевой посудой.

Отлично понимая, что наше пребывание на дрейфующей льдине мы должны были максимально использовать для проведения наиболее полных научных наблюдений, я и Папанин полностью освободили Ширшова и Федорова от кухонных и хозяйственных работ. Каждый из нас стряпал по очереди (по две недели).

(Э. Т. Кренкель. 27 февраля 1938 года.)

Питание

Подготовка концентрированного питания доставила нам много забот. Мы решили отказаться от классического пеммикана и шоколада прежних полярных экспедиций. Это очень надоедливая пища для непрерывного употребления в течение года. Директор Института инженеров общественного питания товарищ Беляков и его сотрудники с большим интересом взялись за приготовление для нас концентрированной питательной и одновременно разнообразной еды. Изготовленные институтом продукты — супы, борщи, кисели, мясные порошки — дают вкусный, разнообразный, легко приготовляемый обед; неудачным был только куриный порошок. Помимо концентратов, мы взяли с собой свежего мяса, рыбы, круп, муки, — все это сильно обогащает питание. К сожалению, большая часть свежего мяса испортилась и пошла на корм Веселому.

Можно с уверенностью сказать, что ни одна полярная экспедиция не питалась так, как мы.

(И. Д. Папанин. 7 сентября 1937 года.)

Одежда

Все оборудование станции оказалось в общем вполне подходящим, несмотря на совершенную новизну и своеобразие условий нашей жизни.

Наши валенки гигантского размера с глубокими галошами, казавшиеся смешными на материке, заслужили здесь признание: в них тепло ногам, одетым в меховые чулки. Очень хороши и удобны в работе рубашки из оленьего меха и штаны из шкуры нерпы.

Как бы ни было холодно на дворе, за ночь мы отогреваемся в прекрасном мешке из волчьих шкур. На случай больших морозов мы имеем дополнительные мешки и комплект спальной одежды из очень легкого гагачьего пуха.

Наша черная жилия палатка выглядит мрачной снаружи, но внутри это уютный теплый дом. На дюралюминиевом каркасе натянута двойная брезентовая оболочка. Скоро мы добавим третью оболочку — пуховую, так как начинаются морозы. Пол устлан оленьими шкурами, на которых мы сидим, поджав ноги, или лежим отдыхая.

(И. Д. Папанин. 7 сентября 1937 года.)



Четверка папанинцев встречает участников экспедиции с „Таймыра“ и „Мурмава“

День на льдине

Для каждого из нас установлены разные сроки научных наблюдений и работ в продолжение суток, поэтому мы спим в различное время. Собираемся все вместе во время обеда — около трех часов дня.

Бессменным ночным сторожем от полуночи до шести утра являюсь я. Без десяти минут шесть бужу Федорова на первые утренние метеонаблюдения. Вскоре он, стоя на коленях у приборов, составляет очередную сводку. Книга с метеошифром предельно затрепана. Но обозначение таких привычных явлений, как туман, снег, полная облачность, мы помним наизусть, и не требуется заглядывать в книжку.

В шесть часов пятнадцать минут тоненьким голосом остров Рудольфа требует метео. Привычно щелкают переключатели передатчика, ровным баском гудит машинка. Нарушая все правила радиослужбы, обмениваемся с радистом Рудольфа, Стромилковым, своими новостями, рассказываем, что слышали по радио.

Тем временем Женья Федоров уже вскипятит чай, нажарил целый ворох колбасы. Пьем чай в жилой палатке, иначе от мороза масло, икра, сыр становятся трудносъедобными. Размачиваем сухари, чтобы оживленным хрустом не разбудить Папанина, который, по собственному выражению, спит как заяц.

Каждый из нас имеет свои небьющиеся стакан и миску. Это сделано для того, чтобы избежать мытья посуды — лишней траты горячей воды, а следовательно и горючего. Иногда утренний чай прерывается проверкой хронометров или внезапно появившимся солнцем, требующим немедленных астрономических наблюдений.

После завтрака Федоров уходит в свой ледяной „кабинет“ или остается в палатке, зарывается в тетради, справочники, таблицы, карты и что-то вычисляет. Для меня наступает блаженный момент: залезаю в спальный мешок. Жаль, что нет стихотворного таланта: следовало бы написать восторженные оды на наши спальные мешки, керосин, хорошо горящие примуса!

Около девяти часов встают Папанин и Ширшов. Оба они не связаны жесткими сроками и поэтому имеют возможность понежиться в мешке. Ширшов, чтобы приучить себя быстро вставать, подвесил над головой плитку шоколада. Тот, кто будит его, одновременно пускает секундомер. Если через пять минут ноги Ширшова не коснутся пола — шоколад меняет владельца.

Просыпаясь, еще не успев открыть глаза, я уже слышу, что Папанин бодрствует: гремит жесть — делаются подносы всяких форм и размеров. Гудит паяльная лампа — прожигаются засорившиеся примуса. Скрипит снег — значит неугомонный Иван Дмитриевич что-то откапывает. Горючее, базы, лампы, все переделки — круг неутомимой деятельности Папанина. Даже тогда, когда ледакол уже будет дымить около нашей льдины, Иван Дмитриевич наверняка еще будет хлопотать по хозяйству, торопиться получше лишний раз протереть ламповое стекло.

Ширшов целыми днями пропадает в своей палатке на проруби. Мы дружески подшучиваем над его кокетством: почти каждые две недели он слегка смазывает лицо водой. Мы это делать не рискуем: опасаемся неравномерных полос на лице! Перепачканный в масле и тавоте, с посившими от ледяной воды руками, он накапливает интереснейшие материалы своих наблюдений.

Очень трудно разогреть замерзшую кашу и суп так, чтобы ничто не подгорело. К блюдам предъявляются два основных требования:

погорячей и желательно поменьше расходовать керосин! Исполнив это, дежурный повар получает хорошую оценку. После обеда — часовой отдых, затем продолжают начатые работы.

Очень уютно у нас за вечерним чаем, около десяти часов. Федоров уже спит, чай пьем втроем. Основные темы разговоров — Испания, Китай, Москва... Над каждым изголовьем висят наушники. В половине двенадцатого слушаем Москву.

Выхожу делать очередные метеонаблюдения. При ясном небе особенно ощутителен мороз. Радуют спокойный свет луны, мерцающие звезды. Горизонт закрыт морозной мглой, ветра нет — значит ночное дежурство будет спокойным и из мешка Папанина не будет раздаваться вопрос: „Как ветер?“

Каждый час осматриваю лагерь, угадываю в темноте знакомые торосы. Толстым канатом повисла антенна, покрытая шубой неимоверно толстого инея. Скулит во сне наш пес Веселый: очевидно, видит страшный сон. Кругом звенящая тишина, изредка треснет где-то лед. Как будто все замерзло! Но эфир грохочет музыкой на все вкусы (оглушительно слышны почти все станции Европы), и наверняка вертушка, опущенная в воду в пять утра, опять покажет значительный дрейф нашей льдины на юг, несмотря на безветрие.

В половине шестого слушаю бодрый марш из Москвы. Ужасаюсь словам руководителя утренней гимнастики: „Откройте форточку, наденьте трусики“. Рекомендуемую водную процедуру мы проделываем в единственно доступной нам форме — пьем горячий чай.

(Э. Т. Кренкель. 28 сентября 1937 года.)

Радиостанция Кренкеля

С особой любовью относимся мы к своей маленькой радиостанции. Она приносит нам свежие новости, она поддерживает живую связь с нашей страной. Ежедневно мы узнаем последние новости Москвы, с радостью слушаем о том, с какой активностью проходит по всем уголкам необъятной Советской страны кампания по выборам в Верховный Совет СССР, с какой любовью демонстрирует весь советский народ свою преданность родине, партии Ленина — Сталина.

Ненависть охватывает нас, когда эфир доносит до льдины вести о зверских расправах фашистов в Испании, о гнусном поведении японцев в Китае, на глазах всего человечества грабящих трудовой народ...

Станция сделана прекрасно, и мы абсолютно спокойны за связь. Эта уверенность базируется и на том, что лучший полярный радист Эрнст Кренкель пошлет и примет радиogramму в любое место и из любого пункта земного шара...

Мы не чувствуем себя здесь одинокими. Мы живем одной жизнью со всеми трудящимися нашей счастливой родины.

(И. Д. Папанин. 6 декабря 1937 года.)

Наша радиостанция первая сообщила весть о завоевании Северного полюса, обеспечила надежную связь с родиной и этой телеграммой заканчивает свою работу.

(Из рапорта папанинцев. 19 февраля 1938 года.)

За девять месяцев наша радиостанция передала 1555 радиограмм плюс 1000 метеосводок и приняла свыше 1300 радиограмм.

(Э. Т. Кренкель. 28 февраля 1938 года).

План научных работ

Так как мы едем не отдыхать, а работать, то главное в наших грузах — аппаратура. Зимовка на полюсе производится впервые, поэтому мы собираемся максимально использовать ее для научных работ. В сущности говоря, наш лагерь является полярной станцией и отличается от обычных станций только тем, что доставлен он на место по воздуху и находится на дрейфующем льду.

Мы собираемся давать на берег регулярные сведения о погоде в высокой Арктике. Для этого четыре раза в сутки будем вести метеорологические наблюдения, с тем, чтобы на берегу их включали в общую синоптическую сводку погоды. Это поможет метеорологам давать долгосрочные прогнозы погоды и для Европы и для Азии.

В плане наших работ стоят также и гидрологические наблюдения. Через каждые 25—30 миль, пройденные дрейфующим льдом, мы будем устраивать так называемые глубоководные гидрографические станции. Здесь нам удастся брать пробу воды на соленость и кислород и определять температуру воды по всем горизонтам от поверхности до глубины в 4000 метров. Так мы узнаем, что представляет собой неизведанный Центральный полярный бассейн, какого происхождения вода в этой глубокой котловине Ледовитого океана, как распределяется здесь полярная вода, атлантическая вода и т. д. Для изучения приливо-отливных явлений будет работать так называемая суточная станция, которая установит вертикальные колебания солености и температуры. Такого рода колебания есть следствие волн приливо-отливного происхождения.

Для всех этих работ пришлось заново сконструировать множество приборов. Обычное гидрологическое оборудование нам не пригодилось, — слишком тяжелое. Лебедку, например, пришлось рассчитать не на механическую силу, а на ручную. Весит она 50 килограммов. На барабан лебедки наматывается 4—4½ тысячи метров тросика. Гидрологические станции на глубине 4000 метров явятся для нас довольно тяжелым развлечением. Подъем лота в 20 килограммов с глубины 4000 метров займет два с половиной часа при работе двух человек посменно.

Наша гидрологическая лаборатория помещена в трех ящиках. Самый большой ящик помещен между двумя койками — верхней и нижней. В часы работы койки обвешиваются мехами, образуя небольшую камеру, где можно нагреть пробу до нужной температуры. Работать придется сидя на корточках.

Мы будем вести также и гидробиологические работы. В течение всего года будем изучать планктон, населяющий толщу моря. Это поможет выяснить условия жизни в своеобразных и крайне суровых условиях высокой Арктики. Планктон будем собирать по всем горизонтам от глубины до поверхности. Здесь впервые будет применен новый и чрезвычайно любопытный спектро-колориметрический метод. Для того чтобы „привязать“ гидрологические, биологические и магнитные наблюдения к определенным географическим точкам, астроном Федоров взял целую серию астрономических приборов. Прежде всего — универсальный теодолит „Вильд“. Когда работа будет налажена, нам удастся определить свое местонахождение с большой точностью.

Федоров будет вести и магнитные наблюдения, изучать явления атмосферного электричества, а также проводить гравитационные работы, т. е. измерять силу земного притяжения. Последняя работа чрезвычайно интересна именно здесь, где приплюснутость земли должна быть наибольшей.

Так как состав нашей зимовки невелик, мы применяем принцип дублирования специалистов, т. е. замены товарищей на время болезни. Если, например, заболеет астроном Федоров, то его работу могу взять на себя я, сможет выполнить ее и Папанин. Радиота может заменить астроном, а меня — тот же астроном или Папанин. Метеорологические наблюдения несут все зимовщики — по вахтам.

(П. П. Ширшов. Из статьи „Мы начинаем работать“.)

Условия работы

Нашим специалистам Ширшову и Федорову приходится работать в весьма трудных условиях. Летом озера, появившиеся на льдине от таявшего снега, заставили Евгения Федорова перетаскивать с места на место всю свою „обсерваторию“. Мягкий снег оседал под приборами. Теперь, в сильные морозы, Евгений по многу часов подряд сидит в своем ледяном домике, делая магнитные и гравитационные измерения. Работать ему приходится без перчаток, и каждое наблюдение требует большой настойчивости и нешуточной затраты сил.

Не меньшую энергию приходится проявлять и Ширшову. Летом талая вода со всей льдины устремлялась к лунке, где была установлена гидрологическая лебедка. Мобилизовав все доски и палки, имеющиеся на полюсе, мы укрепили лебедку. С наступлением морозов лунка стала замерзать, отклоняемый дрейфом трос прижимался к стенке и вмерзал в нее. Ширшову каждый раз приходилось голыми руками освобождать трос. Постепенно прочистка лунки стала настолько трудной, что с 1 декабря мы перевели гидрологию на кочевой образ жизни.

Когда приходит время делать гидрологические станции, мы отвозим все нужное хозяйство за километр от лагеря, на трещину, покрытую сравнительно тонким полуметровым льдом. Там разбивается палатка, ставится лебедка и проводятся все наблюдения.

(И. Д. Папанин. 6 декабря 1937 года.)

Мы полагали, что с наступлением полярной ночи работы станет несколько меньше, но жестоко ошиблись. Теперь льдина дрейфует вдвое быстрее, чем раньше, и нам вдвое больше приходится делать глубинных промеров, больше приходится брать гидрологических станций, больше производить гравитационных и других наблюдений.

И вот, мы впрягаемся в тяжелые нарты, тащим лебедку, прорубаем лунку, измеряем глубину океана. Километр за километром раскручиваем трос, потом сантиметр за сантиметром выбираем его из бездны. Тридцать шесть часов длится обычно работа!

(П. П. Ширшов. 27 декабря 1937 года.)

Быстрый дрейф не позволяет Ширшову и Федорову обрабатывать научные материалы. Времени едва хватает для наблюдений, намеченных по плану. Гидрологические станции, например, проводятся каждые тридцать миль. Но сейчас тридцать миль мы покрываем в течение двух-трех суток. Проведению же станции предшествует большая подго-

товка: нужно освободить посуду с пробами воды предыдущей станции, приготовить дистиллированную воду для химических анализов. Все это занимает много времени.

К счастью, сейчас нам на помощь пришла сама природа. Раньше, когда наша льдина была в океане, нам приходилось устраивать сложные станции: мы брали пробы воды разных уровней от поверхности до тысячи и более метров. 27 декабря океанские глубины кончились. Сейчас мы двигаемся по гренландскому мелководью. Глубины колеблются от 200 до 250 метров. Тут станции не так сложны.

Еще несколько десятков миль — и льдина достигнет районов с известными глубинами. Однако это не уменьшит ценности наших наблюдений. Район, в который мы вступаем, очень мало исследован. Даже измерения глубин единичны. А многие наблюдения мы сделаем впервые.

(Папанин и Кренкель. 5 января 1938 года.)

Сталинское задание выполнено

От Северного полюса до 75° северной широты мы провели полностью все намеченные исследования и собрали ценный научный материал по изучению дрейфа льда, гидрологии и метеорологии, сделали многочисленные гравитационные и магнитные измерения, выполнили биологические исследования.

(Из рапорта папанинцев. 19 февраля 1938 года.)

Каждое научное наблюдение должно было иметь точный адрес. Поэтому мы старались возможно чаще и тщательнее определять свои координаты. Для определения требовалось измерять высоту светил над горизонтом. За 274 дня дрейфа были сделаны 534 серии измерений и по ним вычислены координаты 143 точек. Эти точки служат основой для нанесения нашего пути на карту.

До конца сентября для астрономических определений мы пользовались солнцем и изредка луной. Когда наступившая темнота позволила видеть звезды, мы всегда пользовались ими. По многим причинам наблюдения над звездами позволяют точнее и с большим удобством рассчитывать координаты. Облачная погода оставляла нас порою без адреса в течение шести-семи суток подряд. Но таких случаев, к счастью, было немного.

Изучение движения льда, покрывающего поверхность Северного Ледовитого океана, было одной из наиболее интересных тем нашей работы. Астрономические наблюдения давали основной материал для учета дрейфа и поворотов льдины.

Чтобы детальнее проследить постепенные изменения скорости и направления дрейфа, нами производились вертушечные наблюдения.

Путь наш не был дугой большого круга, которая на земном шаре является кратчайшим расстоянием между двумя точками. Многочисленные, особенно в первое время, зигзаги и петли удлиннили фактически пройденный путь приблизительно до 2500 километров. Средняя скорость движения достигла 9,1 километра, или 4,9 мили в сутки.

Фактически средняя скорость менялась в широких пределах. Были периоды, когда по двое-трое суток мы стояли на одном месте. Иногда же проходили в сутки до 23 миль (43 километра). Скорость движения увеличилась по мере того, как мы продвигались к югу. Особенно быстро она возрастала в самом конце дрейфа — в январе и феврале.

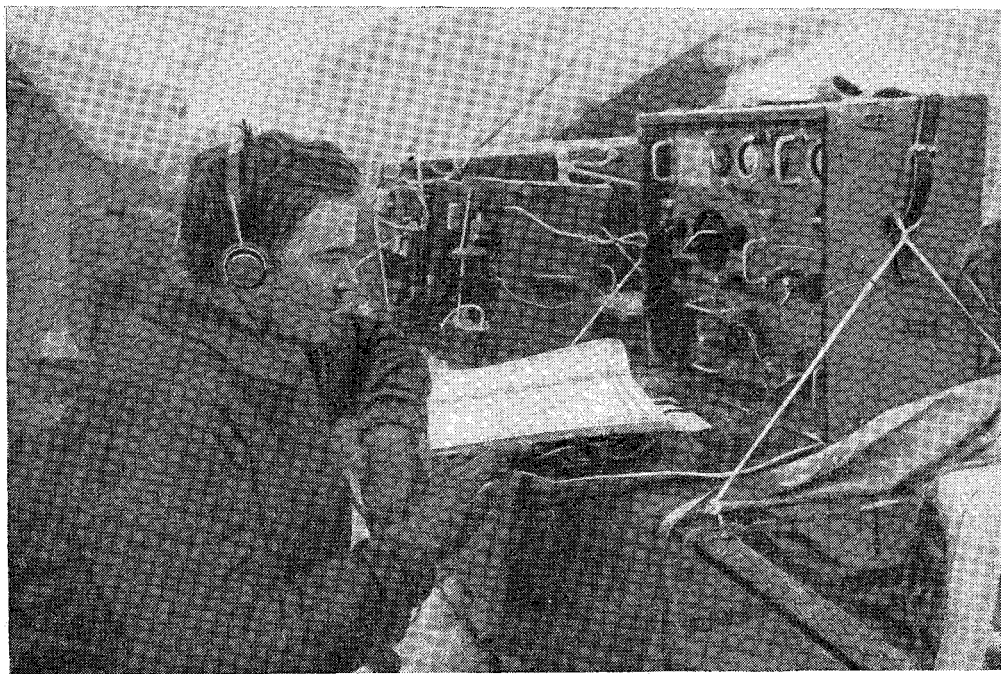
Общее направление дрейфа также не оставалось постоянным.

Что является причиной движения льда в обследованном нами районе Полярного бассейна?

Предварительная обработка наших наблюдений дает следующую картину. Лед дрейфует под влиянием ветра, дующего в данном месте, и одновременно имеет постоянное движение, направленное в общем к югу и независимое от местного ветра. Таким образом при штиле лед двигается к югу. Ветер, дующий с северной стороны, ускоряет это движение. Южный ветер замедляет его или даже преодолевает и двигает лед на север. Скорость этого независимого от местного ветра движения льда вблизи полюса была около одной мили в сутки. Далее к югу она постепенно увеличивалась, достигая между 75-й и 70-й параллелями величины от 5 до 7 миль в сутки.

На это систематическое движение накладывается дрейф, вызванный дующим в данном месте ветром. Ветер не может увлечь лед по тому направлению, куда он дует. Этому мешает известное правило Кориолиса, которое гласит, что всякое тело, движущееся на поверхности земли в северном полушарии, стремится отклониться вправо от направления своего первоначального движения. Так и лед, подчиняясь правилу Кориолиса, отклоняется вправо от направления ветра на угол около 40° .

Скорость движения льда, естественно, зависит от скорости ветра. Интересно, что взаимодействие между ними—так сказать, способность ветра толкать лед,—не оставалось одинаковым. Вблизи полюса ветер гнал лед со скоростью, равной примерно 0,01—0,02 скорости ветра. К концу дрейфа эффективность действия ветра увеличивалась.



Э. Т. Кренгель передает рапорт товарищу Сталину

Чем же вызывается независимое от местного ветра движение льда к югу?

Казалось бы, проще всего предположить наличие в Ледовитом океане поверхностного течения, которое и увлекает лед. Однако вертушечные наблюдения показывают обратную картину — не вода увлекает лед, а движущиеся льды увлекают за собой верхние слои воды. Следовательно, постоянная составляющая дрейфа льда вызывается иной причиной. Повидимому, общий режим погоды в Полярном бассейне обуславливает преобладание северных и северо-западных ветров (считая по отношению к меридиану Гринича). Эти ветры, преобладая на огромном пространстве, создают общий поток льда, направленный к Гренландскому морю. Средняя скорость и направление этого потока являются постоянной слагающей дрейфа, на которую уже накладывается действие местного ветра.

Наблюдения над течениями, возникающими в верхних горизонтах моря под действием дрейфа льда, производились путем одновременного опускания на разные глубины двух вертушек. Наблюдения проводились сериями на 5—6 горизонтах. Скорость и направление течения на каждом горизонте получались путем вычитания дрейфа из скорости и направления, отмеченных вертушкой на данном горизонте. Скорость дрейфа определялась нижней вертушкой, опущенной на глубину 300—400 метров. Таких серий было выполнено 40.

Оказалось, что увлекается только самый поверхностный слой воды. Так, например, при установившемся дрейфе льда со скоростью 0,1—0,15 метра в секунду дрейфовое течение отчетливо выражено на глубине в 25—35 метров, и только в редких случаях при этой скорости оно захватывает слой воды до 50 метров.

Скорость течения быстро убывает с глубиной.

Любопытно, что под действием силы Кориолиса течение, возникшее в верхнем слое моря, также уклоняется от направления ветра, вызвавшего это течение. Угол отклонения течения на глубине 15—25 метров составляет примерно 20—40°.

Дрейфовые течения в верхних слоях воды возникают очень быстро вслед за началом дрейфа льда, но так же быстро и прекращаются с его остановкой. Остаточных течений в поверхностном слое, т. е. течений, заметных и после прекращения дрейфа, не наблюдалось.

Быстрый и продолжительный дрейф льда, идущий в каком-либо одном направлении, увлекает за собой значительное количество воды поверхностного слоя. На ее место поступает вода из прилегающих районов. Возникает обратное течение, компенсирующее сгон поверхностной воды из данного района.

Такие обратные течения сгонно-нагонного характера наблюдались каждый раз во время и после продолжительного дрейфа льда в каком-либо одном направлении. Чаще всего обратное течение наблюдается непосредственно под поверхностным слоем воды, увлеченной дрейфом, т. е. на глубине 50—75 метров. Однако во время продолжительных и быстрых дрейфов обратное течение захватывает значительно более мощный слой — от 35 до 125 метров.

В отличие от дрейфового течения поверхностного слоя обратное течение начинается с большим запозданием после начала дрейфа льда, обычно через 12—36 часов. Максимальной скорости оно достигает некоторое время спустя, нередко уже после прекращения дрейфа льда, приведшего водные массы в движение. После остановки дрейфа льда

широтная экспедиция т. Ушакова на „Садко“. Наконец экспедиция на „Красине“ в 1935 году к северу от острова Геральда также обнаружила воду с положительной температурой.

Но все перечисленные случаи относятся к окраине Полярного бассейна, и можно было предполагать, что атлантическая вода, проникающая в Ледовитый океан, прижимается отклоняющим действием вращения земли вправо, к Евразийскому матерiku. Однако наши исследования показали, что атлантическая вода, вступая в Ледовитый океан через широкие ворота между Гренландией и Шпицбергенom, мощным потоком достигает полюса и широко распространяется, очевидно, в большей части Полярного бассейна.

На всех станциях под сравнительно тонким слоем холодной арктической воды с обычными в полярных морях отрицательными температурами находится слой с положительными температурами и значительно большей плотностью, чем вода поверхностных слоев.

Глубинные слои заполнены водой с температурами и соленостями, обычными для океанских глубин. В придонном слое наблюдается некоторое повышение температуры, также обычное в глубоких океанских впадинах. На глубине 4390 метров температура воды достигает $-0,63^{\circ}$. Повышение температуры воды придонного слоя объясняется притоком тепла из земной коры, а также процессами разложения органических остатков, опускающихся на большие глубины.

Интересно, что в глубокой впадине у берегов Гренландии нагрев глубинных слоев менее заметен, чем в центральной части океана. Это объясняется, повидимому, более молодым возрастом глубинной воды, лежащей в прибрежной впадине, по сравнению с возрастом глубинной воды центральной части океана.



Перевозка через торосы имущества станции „Северный полюс“

В Гренландском море на прибрежной платформе всюду ниже 200 метров лежит вода с положительными температурами и высокой соленостью.

На 22 гидрологических станциях были взяты с различных глубин пробы планктона, т. е. своеобразного мира большей частью микроскопически малых животных и растений, живущих в толще воды моря. Как известно, Нансен высказал предположение о крайней бедности органической жизни в океане в высоких широтах. Причину этого он видел в том, что в условиях океана, покрытого даже летом сплошным льдом, растительный планктон развиваться не может из-за отсутствия света. Так как растительный планктон в конечном счете является той „первоищей“, за счет которой существует весь животный мир моря, то естественно, что и высшие животные, в частности морской зверь, здесь отсутствуют.

Эта гипотеза оказалась неверной. В течение целого месяца (августа) под сплошным льдом, как показали наши наблюдения, в верхних слоях моря интенсивно развиваются микроскопические водоросли планктона, образуя такое же „цветение“ планктона, какое наблюдается весной в морях более низких широт. Начинается это „цветение“ в конце короткого полярного лета, когда весь снег стаял с поверхности льда, также заметно пострадавшей от таяния. Очевидно в это время количество света, проникающего в воду через подтаявший лед, достаточно для развития водорослей. Количество растительного планктона оценивалось по количеству хлорофилла, определяющегося спектроколориметром.

Но если здесь может развиваться растительный планктон, то, естественно, может существовать и животный мир. И действительно, со всех глубин океана, даже с 3000-метровой, планктонная сеть приносила образцы различных представителей животного планктона.



Э. Т. Кренкель у нарт с радиоаппаратурой

Если существует планктон, то возможно существование и высших животных. Действительно, на 88-й параллели мы видели морского зайца и медведицу с двумя медвежатами, не говоря уже о неоднократных посещениях лагеря чайками. Гипотезу об отсутствии жизни около полюса приходится признать неверной.

Измерения силы тяжести сделаны нами в 22 пунктах, расположенных от 89-й до 74-й параллели. Маятниковый прибор, изготовленный для экспедиции в Ленинградском астрономическом институте, по идее не отличается от тех, которые обычно употребляются при наблюдениях на суше. Особое внимание при его конструировании было обращено на достижение минимального веса и наибольшего удобства в работе. И того и другого удалось достигнуть.

Применение сухопутного прибора на дрейфующем льду оправдало себя. Движение ледяного поля было большей частью равномерным и не искажало наблюдений. Лишь в конце дрейфа, в январе, лед временами колебался, затрудняя измерения.

Большая часть измерений (начиная с 7-го пункта) сделана в ледяном домике при одной и той же установке прибора и счетчика.

Как известно, можно наперед рассчитать величину ускорения силы тяжести для любого места земного шара, если иметь данные о ее распределении в других местах и принять во внимание ту или иную фигуру земли.

Отклонения фактически измеренных величин от наперед рассчитанных позволяют судить о том, насколько истинная фигура земли отличается от той, которая была принята в расчет, и дают нам сведения об устройстве земной коры.

Разность между нашими результатами и величинами, даваемыми для соответствующих пунктов международной формулой, такова:

У 89-й параллели наблюденная сила тяжести почти совпадает с теоретически вычисленной.

С 88-й по 84-ю параллель тянется область положительной аномалии. Здесь наши измерения дают величину, большую примерно на 60 миллигалл, чем предполагалось.

От 84-й до 83-й параллели наблюдается резкое падение измеренной величины.

У 83-й параллели аномалия имеет уже отрицательное значение: около минус 30 миллигалл.

Повидимому, этот скачок имеет тесную связь с рельефом дна. Здесь как раз начинается подъем к мелководью у берегов Гренландии.

Приведенные здесь величины получены в результате предварительной сильно упрощенной обработки наблюдений. Несомненно, они несколько изменятся после того, как будет вновь проверен прибор и полностью вычислены наблюдения.

Целью наших магнитных измерений было выяснить географическое распределение элементов земного магнетизма на пути дрейфа — склонения, наклонения и горизонтальной силы. Для этого мы производили измерения с помощью магнитного теодолита. 55 серий определений склонения и горизонтальной силы и 36 измерений наклонения были сделаны за время нашего пребывания на льдине.

Известно, что направление и величина магнитной силы в любой точке земного шара не являются постоянными. Периодические суточные колебания, внезапные магнитные бури могут значительно изменить нормальное значение магнитных элементов.



И. Д. Папанин играет с Веселым

Чтобы не получать случайно искаженных магнитными бурями значений, мы взяли с собой особые приборы — магнитные вариометры, которые позволяют следить за колебаниями магнитной силы. Сделав измерения теодолитом, мы в течение суток следили за всеми изменениями земного магнетизма, происходящими у нас, а затем вновь повторяли измерения. В результате можно было получить среднюю суточную величину магнитной силы.

Измерения велись до 84° северной широты. Далее льдина начала довольно быстро вращаться, что не позволяло пользоваться вариометрами. Приходилось часто делать измерения, чтобы по возможности ослабить влияние возмущений.

Измерения показывают, что на всем протяжении нашего дрейфа нет сколько-нибудь значительных магнитных аномалий.

Метеорологические наблюдения производились нами четыре раза в сутки.

До середины октября мы имеем непрерывную запись скорости ветра, произведенную анемографом. Все время функционировали барограф и термограф. Велся дневник погоды, куда каждые два часа записывались наблюдения над облаками, ветром, осадками и видимостью.

Быстрый дрейф позволил нам за четыре летних месяца произвести в области так называемой холодной полярной шапки исследования, которые представляют громадный интерес для метеорологии. Сейчас

уже можно сказать, что погода в этой области значительно спокойнее, нежели на окраине Ледовитого океана. Мы, например, не имели там очень сильных ветров. Однако здесь не оказалось предполагавшегося устойчивого антициклонального режима.

Метеорологические наблюдения ежедневно передавались на материк.

Вернувшись на родину, мы тотчас же приступим к обработке собранного материала с тем, чтобы возможно скорее дать полный отчет о проведенных нашей экспедицией исследованиях.

(П. Шишов и Е. Федоров. 11 марта 1938 года.)

Деятели науки СССР о работе папанинцев

Блестящий итог девятимесячного дрейфа научно-исследовательской станции Северный полюс, спустившейся до 70-й параллели, является крупнейшим географическим исследованием XX века.

Арктика связывает в один узел несколько крупных теоретических проблем, в том числе проблемы метеорологии, океанографии и земного магнетизма. До сих пор для решения их не доставало фактов. И никакой другой вид полярной экспедиции не мог дать столько фактов, сколько дала их экспедиция, оформленная в виде полярной станции, дрейфующей на льду океана.

Беспримерная работа папанинцев несомненно положит начало созданию аналогичной дрейфующей станции в различных районах Северного Ледовитого океана, что даст возможность окончательно ликвидировать имеющиеся еще на карте Арктики белые пятна, как это сделали Папанин и его товарищи, уничтожившие центральное белое пятно на карте Полярного бассейна.

(О. Ю. Шмидт. Из статьи „Большевистский класс работы“.)

В широких кругах особый интерес вызывал самый дрейф льдины, определявшийся Е. Федоровым путем астрономических наблюдений.

Предварительный анализ дрейфа станции Северный полюс показывает, что общее движение льдины от Северного полюса на юг до входа в Гренландское море происходило под влиянием двух сил — ветра и течений. Влияние этих сил на передвижение льдины было одинаково: одну милю в сутки льдина делала под влиянием ветра и одну милю — под воздействием постоянного течения. Общая скорость дрейфа льдины составляла таким образом в среднем две мили в сутки по генеральному направлению.

Что же касается направления течения, то дрейф папанинской льдины опроверг преобладавшее среди океанографов представление, что в районе полюса имеет место движение поверхностных вод с востока на запад, являющееся частью движения вокруг центра, расположенного недалеко от полюса. Если такое вращательное течение и существует в Полярном бассейне, то центр его никак не может находиться вблизи полюса, а должен быть сдвинут в сторону Тихого океана. Наблюдения папанинцев показали, что поверхностные воды и льды движутся от Северного полюса в сторону широкого прохода между Гренландией и Шпицбергенем, являющегося единственными воротами для выхода льдов, непрерывно образующихся в Ледовитом океане.

Таким образом дрейф папанинской льдины способствовал уточнению наших знаний о движении вод в Полярном бассейне,

показав, что наши представления об этом движении были довольно далеки от истины.

Чрезвычайно ценным является то, что движение поверхностных слоев и льдов папанинцы проследили не только в самом Полярном бассейне, но и вне его — в Гренландском море. Здесь у восточных берегов Гренландии имеется мощный поток, увлекающий полярные льды в Атлантический океан, в котором они тают. В этот стремительный, но довольно узкий поток папанинская льдина и попала осенью. В нем под влиянием сильного движения и штормовых ветров льдина раскололась. Здесь же папанинцы вступили на палубу советского корабля.

Это морское течение — одно из самых замечательных в мировом океане — известно под названием Восточногренландского течения. Еще никогда этот мощный рукав, несущий на юг огромные массы полярных льдов, не был изучен так детально, как это было сделано папанинцами. Северная область этого течения вообще никогда не посещалась судами, в более же южных широтах экспедиционные суда появлялись только изредка, причем их работы охватывали сравнительно небольшие районы.

Дрейф станции Северный полюс в Полярном бассейне и в области Восточногренландского течения даст нам возможность впервые иметь обоснованное суждение о балансе льдов Северного Ледовитого океана. А это важно не только с чисто научной стороны, но и с практической точки зрения.

Без знания того, что происходит в Полярном бассейне, ледовые прогнозы, столь необходимые для навигации по Северному морскому пути, остаются без достаточно прочной основы.

(Проф. В. Ю. Визе. Из статьи „Разгаданные тайны полюса“.)

С особым интересом следил весь мир за тем, что окажется в глубине Ледовитого океана под льдиной, на которой жили папанинцы. Ведь глубина океана в районе полюса была неизвестной. Опущенный Робертом Пири лот до дна не дошел. Пири захватил с собой лишь 2742 метра троса. Но затем и этот трос оборвался, и Пири не смог определить глубину даже и в более отдаленных от полюса „мелководных“ районах Ледовитого океана.

Более удачные измерения глубины Ледовитого океана были произведены в экспедициях на судах — Нансена на „Фраме“ в 1893—1896 годах, на подводной лодке „Наутилус“ в 1931 году и в первой советской высокоширотной экспедиции на „Садко“ в 1935 году. Но все экспедиции работали очень далеко от Северного полюса. Несмотря на то, что тогда были обнаружены очень большие глубины, более трех километров, отсутствие сведений о глубинах в районе полюса порождало ряд спекулятивных умозрительных теорий о строении земли в области, занимаемой Ледовитым океаном. Предполагалось, будто бы в районе полюса имеются большие острова и даже земли, которым по воле и фантазии авторов заранее давались даже определенные названия.

Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров сообщили, что первое же измерение глубины в районе полюса показало 4290 метров. Дальнейшие измерения подтвердили это. Были обнаружены глубины почти в $4\frac{1}{2}$ километра. Никаких земель в районе полюса не оказалось. Начало вырисовываться и с дальнейшей работой все более определяться ложе Ледовитого океана.

Таким образом папанинцы заложили основной фундамент океанографического изучения Ледовитого океана.

Особой трубкой папанинцы доставали со дна колонку грунта. По характеру грунта можно теперь судить о процессах отложения ила на дно Ледовитого океана, о химическом и минералогическом его составе.

(Проф. В. Г. Богоров. Из статьи „Замечательные научные открытия“.)

Гидробиологические работы, проведенные П. П. Ширшовым во время дрейфа льдины от Северного полюса до берегов Гренландии, представляют исключительный интерес. Впервые в истории человечества подверглась исследованию центральная часть Ледовитого океана; при этом характер работ и их размах не позволяют сомневаться, что вопросы гидробиологии Полярного бассейна будут разрешены с исчерпывающей полнотой.

Население каждого водоема делится на так называемые „донные“ организмы и организмы, живущие в самой толще воды. Среди последних мы знаем не только рыб и млекопитающих с их сильной мускулатурой, позволяющей этим животным легко преодолевать большие расстояния, но также своеобразный мир мелких существ, которые не могут противодействовать собственным движениям воды и пассивно увлекаются течениями и различными токами. Сообщество этих организмов называется планктоном.

Планктические организмы, среди которых различают животных и растения, обыкновенно очень малы, большей частью невидимы простым глазом и измеряются миллиметрами и долями миллиметра.

В морях вне прибрежной области планктические водоросли являются единственными образователями органических веществ. Растительным планктоном, а также продуктами его распада питаются животные планктона, а за счет последних, прямо или косвенно, существуют огромные количества различных организмов, вплоть до рыб и крупных млекопитающих. Планктон по праву называется „первопищей“.

Путь дрейфующей льдины проходил над большими глубинами и вдали от берегов; только к концу дрейфа льдину пригнало к берегам Гренландии. Поэтому естественно, что в центре исследований стояло изучение планктона Полярного бассейна.

Из кратких отчетов героической четверки видно, как много она сделала в области изучения жизни моря. Наблюдения над планктоном велись в течение всего времени дрейфа. Этот планктон папанинцы добывали из глубин моря специальными конусовидными сетями, сшитыми из шелкового мельничного сита. Отверстия в сетях столь малы, что вода, фильтруясь, оставляет в них организмы планктона. Опуская сети на различную глубину, можно получить планктон из поверхностных или же из глубинных слоев моря.

Полученные пробы планктона фиксировались для дальнейшей обработки. Кроме того, пользуясь микроскопом, папанинцы проводили наблюдения и над живым материалом.

Окончательные результаты гидробиологических работ станции Северный полюс будут известны только после полной обработки; однако и сейчас можно указать на ряд наблюдений, представляющих большой научный интерес.

Изучение планктона полярных морей имеет большое практическое значение. Многие организмы планктона являются показателями течений

и, что особенно важно, приближения льдов. Кроме того, определяя состав планктона, прилежащего к кромке льда, можно сказать, пришел ли лед из другого района или же находился здесь в течение продолжительного времени.

Наконец, большое значение имеют работы по определению планктонической продуктивности моря. Это помогает установить сроки и величины уловов рыб, питающихся планктоном, среди которых первое место занимает сельдь.

У гидробиологов, работающих в северных морях, до последнего времени неоставало данных систематического круглогодичного изучения планктона в полярных условиях. Работами П. П. Ширшова этот пробел заполнен. Собран ценнейший материал, равного которому нет во всем мире.

(Проф. В. Яшинов. Из статьи „Жизнь у полюса“.)

Советский Союз за последние годы организовал большое число метеорологических и аэрологических станций по всему побережью Северного Ледовитого океана. Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, Ляховские острова, остров Врангеля и другие имеют прекрасно оборудованные станции, которые непрерывно изучают погоду в полярном районе. Однако до последнего времени оставались совершенно неисследованными центральный район Арктики и районы, расположенные в сторону берегов Северной Америки.

Для всестороннего исследования режима погоды и в частности температурных условий Арктики было совершенно необходимо иметь хотя бы одну метеорологическую станцию вблизи Северного полюса. Благодаря прекрасной организации летной экспедиции мечта всех полярных исследователей осуществлена. Четверо отважных зимовщиков с мая 1937 года по февраль 1938 года провели совершенно регулярные бесперебойные метеорологические наблюдения там, где они до последнего времени казались невозможными.

Несмотря на исключительно тяжелые условия погоды, метеорологическая станция давала регулярные сводки о состоянии ветра, температуры, давлении, влажности и облачности на всем пути дрейфа.

Благодаря этим наблюдениям пролит свет на ряд вопросов о состоянии погоды в Арктике. В частности, наблюдения дрейфующей станции показали сравнительную однородность распределения температуры на всем пространстве Арктики, на отсутствие здесь таких чрезвычайно низких температур, какие наблюдаются, например, в Якутии, в районе Верхоянска.

Наблюдения над ветрами важны для воздушного транспорта через Арктику. Установлена большая повторяемость сильных ветров и чрезвычайно малая повторяемость штилей. Это позволяет думать, что в Арктике возможно устройство автоматических радиометеорологических станций, источником энергии для которых служили бы ветряки, аналогичные ветряку на рации товарища Кренкеля.

Наблюдения дрейфующей станции в июне—июле 1937 года послужили основным материалом для характеристики погоды при блестящих перелетах тт. Чкалова и Громова из СССР в США через Северный полюс.

Обработка материалов наблюдений станции позволит пролить свет на условия образования и развития в Арктике очагов холодных волн.

В дальнейшем по примеру дрейфующей станции папанинцев можно будет организовать аналогичные станции, которые продолжат работу отважной четверки. Опыт папанинцев позволит, кроме метеорологических наблюдений, организовать на таких станциях и аэрологические исследования, в частности определение движения воздуха верхних слоев между арктическим бассейном и материком.

(Проф. П. Молчанов. Из статьи „Мужественные исследователи“.)

За истекшие со времени экспедиции Нансена 40 лет метеорология и, в особенности, синоптика — наука о погоде — в теоретическом отношении необычайно развились, накопили громадный практический материал, создали гипотезы и теории, для проверки которых необходимы были наблюдения в самом центре Арктики. И уже первый месяц наблюдений станции Северный полюс показал, что многое в метеорологии, что мы считали установленным и почти что непреложным, оказалось или неверным или подлежащим коренному пересмотру. Так, например, считалось, что над центральной частью Арктики расположена постоянная область повышенного давления атмосферы (или постоянная антициклоническая область), объясняемая охлаждающим влиянием полярных льдов. Ровно через два дня после начала наблюдений станции Папанина почти у самого полюса она оказалась в области пониженного давления атмосферы (циклоническая область). Это явление не случайное. Дальнейшие наблюдения показали, что сюда то и дело прорываются циклоны, зарождающиеся в Атлантическом океане и прорывающиеся к полюсу то по восточную, то по западную сторону Гренландии.

Это одно из важных открытий станции Папанина, которое вызывает коренной пересмотр взглядов на строение атмосферы в высоких широтах Арктики.

(Проф. Н. Н. Зубов. Из статьи „Работа дрейфующей станции Папанина“.)

Определения силы тяжести внутри полярной области были выполнены только однажды, и то лишь в немногих местах вдоль линии дрейфа „Фрама“. Советская полярная станция Северный полюс проделала такие определения на всем пути дрейфа, начиная от полюса.

Эти данные в соединении с наблюдениями силы тяжести, выполненными на „Садко“ в 1935—1937 годах, дадут ценный материал для суждения о конфигурации земного шара.

(Проф. Ю. Шокальский. Из статьи „Наука обогащена“.)

Чрезвычайный интерес представляют также магнитные наблюдения, тщательно проведенные Федоровым за время девятимесячного пребывания на льдине. О них еще мало писалось в нашей прессе. Между тем точное знание направления магнитных линий в Полярном бассейне является необходимым условием, которое позволит летающим в Арктике самолетам пользоваться магнитным компасом. Как известно, стрелка компаса не всегда указывает на север. Как раз в Полярном районе направление стрелки причудливо изгибается, приближаясь к находящемуся в Северной Америке магнитному полюсу, хотя, впрочем, и на него не указывает прямо. Каково значение работ,

проделанных в области земного магнетизма папанинской группой, видно хотя бы из следующего примера. Британское адмиралтейство в свое время издало карту магнитных линий на 1922 год. Канадская арктическая экспедиция Стефанссона обнаружила, что фактическое направление этих линий сильно разнится от направления, указанного на карте, и что эта разница достигает порой 34°. Ясно, что, ориентируясь по такой карте, летать в Арктике до крайности трудно. Недаром ни Чкалов, ни Громов, ни пилоты, высадившие папанинцев на льдину, не пользовались магнитным компасом.

Теперь, когда мы имеем результаты работ дрейфующей станции, магнитные карты будут уточнены, и трансполярная авиация получит надежную основу для прокладки правильных курсов над арктическими просторами.

(О. Ю. Шмидт. Из статьи „Большевистский класс работы“.)

Весь коллектив работников Всесоюзного Арктического института с нетерпением ожидает прибытия участников легендарной экспедиции, чтобы оказать им всемерную помощь по обработке научных материалов. Эту работу мы обещаем провести быстро и точно. Обработка и изучение материалов станции Северный полюс создадут фундамент, который ляжет в основу наших знаний о физико-географических условиях в районе Северного полюса.

(Н. Н. Урванцев. Из статьи „Научные работы папанинцев будут продолжены“.)¹

Полярные исследователи Европы и Америки о научных достижениях папанинцев

Экспедиция Папанина составляет часть грандиозной программы научных исследований, широко и мудро разработанной советским правительством. Генеральный план освоения Арктики вызывает глубокое уважение.

Арктические исследователи Америки и Европы завидуют великому счастью Папанина, Федорова, Ширшова и Кренкеля. Они осуществили экспедицию, не имеющую себе равной.

Думаю, что выражу общее мнение полярников всего мира, если назову экспедицию Папанина величайшим научным достижением нашего столетия.

Мы все снимаем шапки перед советскими учеными!

(Вильямур Стефанссон, США, Вашингтон.)

На моем столе стоит фотография начальника дрейфующей зимовки. Веселое смелое сильное лицо. Глядя на это лицо, легко понять, что Папанин справится с любыми трудностями, в которые он попадет...

Научные работы группы Папанина — магнетические и гидробиологические, метеорологические сводки, а также необычайно тонкий анализ полярной погоды, — все это, пожалуй, самые крупные достижения по сравнению со всеми до сих пор организованными полярными экспеди-

¹ Разрядка повсюду наша. — Редакция.

циями. Дрейфующий полярный лагерь Папанина на льдине — одно из величайших арктических достижений.

Мы приветствуем завершение работ выдающейся группы Папанина, как величайший шаг вперед в области завоевания Арктики и раскрытия ее тайн для непосредственной помощи человеку.

(Губерт Вилкинс. США, Вашингтон.)

Гордый тем, что являюсь другом Советского Союза, я шлю самые горячие поздравления по поводу блистательного окончания исторической эпопеи. Имена четырех полярников-энтузиастов на устах у всех и каждого.

Хвала папанинцам, хвала тем, кто организовал этот замечательный поход в Арктику! Хвала советской технике, благодаря которой стало возможным его осуществление. Хвала стране, воспитавшей таких сынов!

Когда кое-кто на западе начал тревожиться за судьбу Папанина и его товарищей, я был вне пределов СССР. Но я знал, что люди, начавшие бить тревогу, либо распространяли клевету, либо не имели представления о силе Советского Союза, дающей ему возможность всякое дело доводить до конца.

С Арктикой не шутят. Но Папанин и не думал шутить. Девять месяцев он и его друзья боролись со стихией, раскрывая секреты Северного полюса. Теперь папанинцы могут рассказать, что таит в себе арктическая природа. Страх перед Арктикой исчезает...

Папанинцы доказали миру, что их страна — самая передовая и в области исследований Севера.

Достигнута еще одна невиданная доселе победа. Экспедиция папанинцев показала миллионам людей, что Советский Союз — деятельнейший борец за высокие идеалы.

(Проф. Петер Фрейхен. Англия, Лондон.)

Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов проделали работу, равной которой не знает история полярных экспедиций.

Перед мировой войной в области завоевания Арктики первыми шли англичане, норвежцы и шведы. Ныне Советский Союз далеко перегнал их; нигде нет такой отличной организации, такого широкого размаха полярных исследований, как в СССР.

(Проф. Франтишек Бегоунк. Чехословакия, Прага.)

Дрейф во льдах Арктики советской полярной станции Северный полюс является одним из величайших достижений в истории полярных исследований. Ее работы имеют огромное значение и явятся ценнейшим материалом для изучения Арктики.

Советская страна, советский народ могут гордиться этими отважными сынами.

(Я. Риссер-Ларсен, полярный летчик, участник воздушных экспедиций Р. Амундсена. Норвегия, Осло.)

К. А. МОСКАТОВ

НЕКОТОРЫЕ НАСУЩНЫЕ ВОПРОСЫ

Протяженность авиационных линий в Советской Арктике выросла в настоящее время до 12000 километров. Если присовокупить сюда экспедиционные полеты, совершаемые ежегодно нашими полярными летчиками вне нормальной трассы — на ледовой разведке и т. п. и притом ежегодно почти в одних и тех же районах Полярного бассейна, то протяженность эта сильно возрастет.

Но имеются некоторые моменты, тормозящие дальнейшее развитие воздушных сообщений в Арктике. Это — неполное использование естественных посадочных площадок Арктики и недостаточное использование сезонных условий, в связи с отсутствием необходимых конструкций самолетов. Мы указываем здесь только на две основные проблемы, считая, что по их разрешении нужно и можно будет усиленно взяться за третью, очень ответственную задачу — освоение нормальных полетов в сумерках и в полярную ночь.

Как известно, в Арктике летный год длится от 9,5 до 10 месяцев, из них 5—5,5 месяцев самолет эксплуатируется в морском варианте (на поплавках или лодках) и 4,5 месяца — в сухопутном варианте (на лыжах).

Практика последних лет показала, что полное использование имеющихся и вновь организуемых трасс возможно при условии, что одновременно будут более широко использованы ледяные аэродромы зимой и весной и будет внедрена в практику эксплуатация самолетов-амфибий, способных летать в Арктике и летом и зимой. Остановимся подробнее на этом.

* *

Первые попытки использования ледяных поверхностей для взлета самолетов были сделаны на дрейфующих льдинах. Это относится к 1923—1928 годам, начиная от экспедиции Руала Амундсена на шхуне „Мод“ в 1923 году, где на борту находился самолет „Кертис“, и продолжая затем известными полетами советского летчика М. С. Бабушкина на самолете „Ю-13“ на розыски погибшего дирижабля „Италия“. После некоторого перерыва, в практике арктических полетов мы встречаемся с посадками самолетов на лед в 1934 году (дрейфующий лагерь челюскинцев) и, наконец, с блестящими посадками в 1937 году (Северный полюс).

В перечисленных случаях ледяные аэродромы имели хотя и небольшой снежный покров, однако такой, который облегчал посадку само-

летов. Между тем наибольший интерес, в смысле уменьшения зависимости самолета от состояния земной поверхности, представляет изучение и обобщение всего комплекса факторов, необходимых для посадок самолетов на чистую ледяную поверхность.

А часто имеется в Арктике надобность использования чистых ледяных поверхностей или же таких ледяных поверхностей, у которых очень малый снежный покров?

Сколько в практике полярной авиации было таких случаев?

Наши летчики признают, что их было очень мало, что незачем искать зимой площади с небольшим снежным покровом. Но ведь подобные ледяные поверхности мы имеем в Арктике не только зимой, но и весной. С другой стороны, сами летчики говорят, что они почти не пытались или, точнее говоря, старались не садиться на ледяную поверхность, не старались пользоваться ледяными аэродромами. Вместе с тем никто не может гарантировать, что в процессе расширения воздушных сообщений в Арктике не будет потребности в использовании именно естественных ледяных аэродромов.

Для этого необходимо не только использование и обогащение личного опыта летчика, но внесение в конструкцию самолета (конкретно — в шасси и лыжи) изменений (добавлений), позволяющих садиться на любую упругую, ровную и не вполне ровную площадку ледяного покрова как на реках, так и на морях. На речные аэродромы мы особо обращаем внимание потому, что речные ледяные аэродромы в большинстве случаев отличаются от морских своей более спокойной, ровной поверхностью, хотя и на них возможны заструги, не позволяющие без специальной подготовки посадочной площадки производить самолету посадку.

Поверхность ледяного аэродрома также зависит от того, на пресной или соленой воде он образовался; не менее важны для суждения об аэродромах скорость течения воды и другие более мелкие факторы.

Когда мы обращаемся к опыту американцев и, главным образом, к опыту канадской авиации, обращает на себя внимание, что канадцы строят лыжи с амортизаторами (лыжи не упругие). Самолет при посадке подвергается поэтому более слабому удару, и, кроме того, благодаря особому креплению лыж к фюзеляжу, самолет может при посадке больше маневрировать. Затем, лыжи изготовляют короткими, но очень широкими даже для легких одномоторных самолетов; они по внешнему виду напоминают тип финляндских охотничьих лыж.

В самое последнее время в северной части США начали применять новые конструкции металлических лыж, также с амортизаторами. Поскольку в американской и канадской авиации нет столь систематических полетов вглубь Арктики, как в СССР, можно уверенно утверждать, что последнее слово техники в области конструкций лыж принадлежит именно нам и этим делом нужно немедленно заняться.

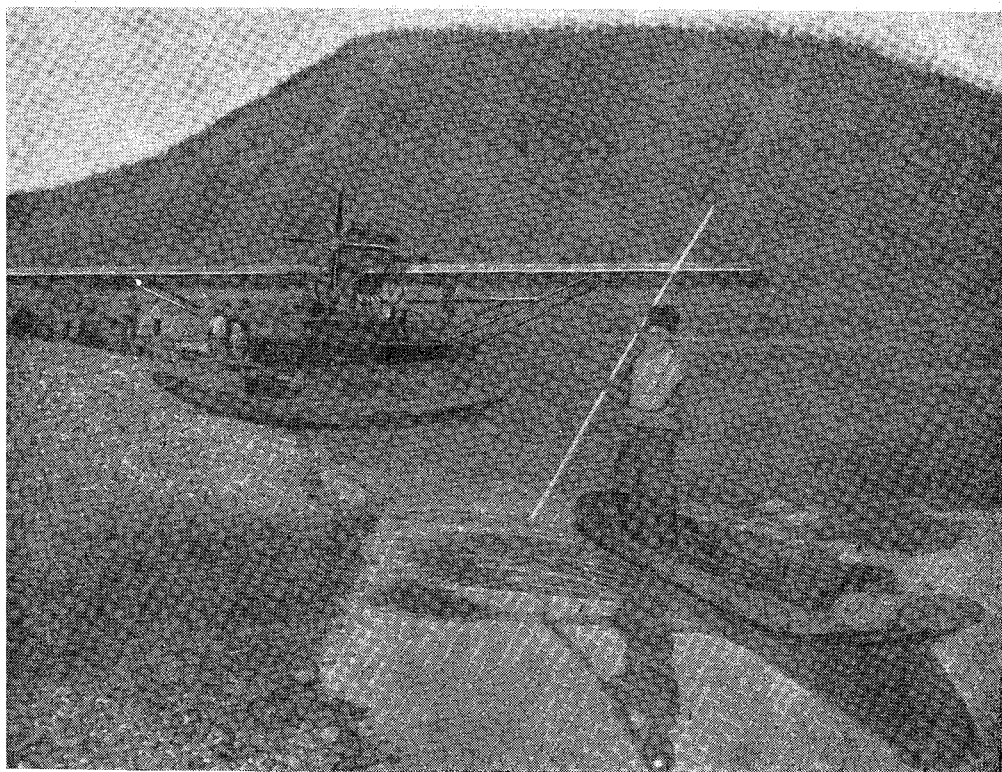
Мы имеем все возможности всерьез и до конца довести конструирование и производство таких лыж, которые будут пригодны и для ледяных аэродромов. В частности, встанет вопрос об изготовлении из высококачественной стали особых ножей (толщиною в 2—3 мм), вставляемых в полоз лыж вдоль их и выступающих снаружи (на $1\frac{1}{2}$ —2 или $2\frac{1}{2}$ мм, в зависимости от результатов опыта), с целью препятствия сносу самолета при его посадке на лед. Одновременно это мероприятие будет способствовать известному торможению, а следовательно — уменьшению пробега самолета при посадке.

Проблема посадки самолетов на лед связана и с другим вопросом —

примерзания лыж после даже нескольких часов пребывания на льду. Известно, что под тяжестью самолета поверхность льда под лыжами будет как бы прогреваться, и лыжи на несколько сантиметров войдут в лед и при продолжительной стоянке самолета примерзнут. При отсутствии трактора тяжелый самолет одним покачиванием за хвостовую часть самолета трудно после такого примерзания сдвинуть с места.

Чтобы это исправить, в настоящее время для деревянных лыж имеется много способов: 1) обивка полоза лыж листовой сталью марки „М“, толщиной 0,8 мм; 2) обивка полоза лыж нержавеющей сталью толщиной 0,5—0,6 мм; 3) смазывание полоза лыж трансформаторным маслом перед посадкой самолета, путем специальных форсунок с отражателями; 4) подкладывание под лыжи после посадки самолета меха или специального прорезиненного материала, идущего для оболочек дирижаблей, и 5) покрытие полоза лыж специальной пластической массой, известной у нас под названием „ЛИР“. Однако ни один из перечисленных выше способов не признан сейчас универсальным, ибо применение всех этих способов в последние 2—3 года в разных условиях Арктики дало в одних местах положительный результат, а в других — отрицательный.

Приведем следующие факты из нашего опыта 1936—1937 годов. Двухмоторный металлический самолет с неокованными лыжами сделал 10 посадок, после чего пришлось лыжи заменить новыми; другой



Самолет на реке Лене

Фото Н. Штернера

тип двухмоторного металлического самолета „Г-1“ с окованными лисьой сталью лыжами сделал 40 посадок, после чего поставлены были новые лыжи; пластическая масса „ЛИР“ после двух посадок на жестких аэродромах сносилась. Хотя окованные лыжи увеличивали срок их эксплуатации, однако, как мы выше говорили, они настолько примерзали, что часто без трактора трудно было самолет сдвинуть с места.

Несмотря на то, что и теперь у нас в Арктике много летают с лыжами старых конструкций, однако не всюду еще летают зимой и весной, где можно было бы летать, и, кроме того, очень быстро изнашиваются лыжи. Вот почему эта проблема еще довольно актуальна.

Что касается устройства ледяных аэродромов и эксплуатации их, то здесь необходимо перенять богатый опыт лесной промышленности, которая в течение многих лет строит и эксплуатирует искусственные ледяные дороги. Несомненно, что для авиации понадобится изучение показателей скользкости аэродрома, без чего правильное решение проблемы лыж в смысле расчета пилота при посадке будет затруднено.

Для обеспечения правильного расчета при посадке самолета необходимо разработать нормативы, связанные с полетным весом самолета. Это имеет особое значение в Арктике потому, что вследствие часто тяжелых метеорологических условий каждый пилот стремится взять на борт как можно больше полезного груза. И не случайно конструкторская мысль сумела благодаря устройству специальных подкосов между крыльями и шасси повысить полетный вес одного из наших тяжелых типов металлических машин с 7 до 12 тонн. В 1937 году в одном дальнейшем перелете была на деле доказана ценность подобного нововведения.

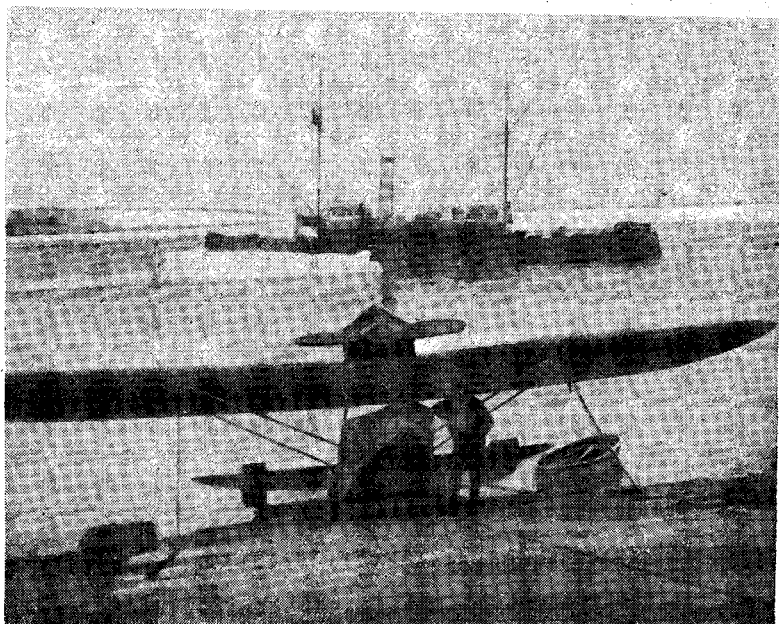
Мы привели этот случай, чтобы показать взаимную связь использования ледяных аэродромов с проблемой полетного веса. Нужно исследовать, какие минимальные площадки ледяных аэродромов соответствуют разным полетным весам. О минимальных площадях мы заостряем вопрос потому, что при использовании естественных ледяных поверхностей в Арктике может оказаться, что лишь только часть данного ледяного поля пригодна для посадок самолетов. Стало быть, необходимо точно знать, удовлетворяет ли этот минимум полетный вес. Как пример приведем такую цифру: самолет Водопьянова „Н-170“ при посадке на полюс 21 мая 1937 года имел полетный вес в 21 тонну и при этом пробежал всего 240 метров. Однако один этот случай не может служить доказательством, что всегда будет при подобном весе такой пробег. По крайней мере в феврале 1938 года при подготовке экспедиции тяжелых машин под командованием Героя Советского Союза т. В. С. Молокова в предварительных вычислениях исходили, что возможен при таком полетном весе и больший пробег.

Что касается толщин льда, то хотя, например, нашими расчетами установлено, что для самолета полетным весом в 22 тонны достаточно толщины пресного льда 450—460 мм, а соленого — не менее 1000 мм, однако и этот вопрос еще далеко не изучен. И здесь непочатый край работы. Нет еще до сих пор точных характеристик изменения прочности льда в зависимости от окружающих условий его образования и в зависимости от степени содержания в нем солей. Отдельные попытки ВАИ в этом направлении не дали еще необходимых результатов.

Интерес к вопросу использования ледяных аэродромов имеется у многих работников Главсевморпути. Нужно это дело сосредоточить в Арктическом институте с привлечением работников полярной авиации, и в год-два этот вопрос несомненно будет разрешен.

В авиационной литературе, как правило, когда говорят об амфибиях, т. е. о самолетах, могущих эксплуатироваться как в морской, так и в сухопутной авиации, отмечают, что они применяются в странах, изобилующих реками. К таким странам относятся СССР и США. В последней с 1930 года амфибии стали применять в полетах не только над реками, но и над океанами. Как пример последнего можно указать на двухмоторную амфибию Сикорского с полетным весом 8618 кг, дальность которой при полных баках составляет 1192 км. Это настоящий мощный морской самолет, выдерживающий большую волну (до 1,5 м). В течение каких-нибудь 12 секунд, подрулив к берегу моря или реки, если позволяют географические условия, пилот выпускает из водонепроницаемых гнезд в лодке баллонные тормозные колеса диаметром 1100 мм и выходит на берег, как сухопутный самолет.

С каждым годом не только наша полярная авиация, но почти все ведомственные авиации ощущают большую нужду именно в амфибиях. И несмотря на то, что советские амфибии „Ш-2“ были изготовлены в 1931 году и устарели по своей конструкции, однако и школы летчиков, аэроклубы, аэрофотосъемочные отряды и геологоразведочные партии, работающие в разных уголках нашей необъятной страны, в отдаленнейших районах Арктики, тратят много средств на восстановление, ремонт этих старых „шаврушек“, ибо других амфибий, лучших, с более мощным мотором мы пока не имеем. Для более точной характеристики укажем, что наша амфибия „Ш-2“ с стосильным мотором „М-11“ развивает крейсерскую скорость 120 км/час, между тем как ныне самолет такого же класса должен иметь минимум на крейсерском режиме 200 км/час. Однако отсутствие других конструкций амфибий заставило работников полярной авиации в течение последних 5 лет почти на всех ледоколах



Самолет „Ш-2“
в бухте Тихой
Фото М. Максимова

или других экспедиционных пароходах брать на борт именно „Ш-2“, который, будучи бипланом, имеет размах нижнего крыла 5,4 м, а верхнего 13 м, что представляло известные удобства при установке его на борту. Конечно, в большей мере нас удовлетворил бы самолет такого же размаха крыльев, но с более высокими летными данными.

Но „Ш-2“ применялся не только для экспедиций в Арктике. Почти на всех линиях полярной авиации, на всех зимовках в течение нескольких лет — да и в настоящее время — все еще эксплуатируется этот „Ш-2“, и если на нем не много летают, то исключительно по причине его низких летных данных. И все же в повседневной жизни на „Ш-2“ летают туда, где другие самолеты не пригодны. Ведь, кроме основных особенностей „Ш-2“ как маленькой амфибии, она имеет еще те достоинства, что для разбега требует 100 м (при взлете), а для пробега (при посадке) — 80 м длины. Таким образом она может ограничиться минимальной площадью для посадок и взлетов (30×150 м). Самолет „Ш-2“ может быть поставлен и на лыжи, следовательно он пригоден для круглогодичной эксплуатации абсолютно в любых условиях, т. е. на суше, снегу, льду и воде. И совсем не случайно среди самолетов, направленных в свое время на снятие группы Папанина, опять оказалась амфибия „Ш-2“. Это говорит о том, насколько необходимо добиваться развития конструкций самолетов-амфибий для Арктики.

Возьмем пример из другой области работы полярной авиации. Как известно, в розысках самолета Леваневского участвовала в период с 14 сентября по 30 октября 1937 года амфибия „СССР-Н-207“ под командованием летчика А. Грацианского.

На этой амфибии непосредственно на розысках со стороны Американской Арктики было покрыто 10 000 км в течение 42 летных часов. В целом же эта амфибия за 1937 год в СССР и на Аляске покрыла свыше 25 000 километров. И, по словам т. Грацианского, именно благодаря тому, что его самолет представлял амфибию, не было ни одного срыва задания, даже по независящим от экипажа условиям. Так, в процессе полета у мыса Барроу были случаи, когда сильная волна на берегу не позволяла подвезти на катере бензин для зарядки самолета. Между тем нужно было немедленно вылетать на розыски. Тогда экипаж, выпуская колеса и направляясь к берегу, выходил на него колесами и производил зарядку бензином и маслом на берегу. И полет не срывался. Другой случай. Вода у мыса Барроу замерзла. Как лодка, амфибия „Н-207“ уже летать не могла. Опять выпущены были колеса, и ряд полетов на розыски самолета Леваневского производился тем же самолетом, но уже с ледяной поверхности. Никаких особых усилий или перестановок со стороны экипажа при этом не требовалось.

Амфибия „Н-207“, конечно, более мощная, чем амфибия „Ш-2“ и, в отличие от последней, пригодна и для полетов над океанами.

Небезынтересно дать краткую характеристику амфибии „Н-207“, одной из самых больших амфибий в мире.

Самолет „Н-207“ — это цельнометаллический однолодочный моноплан с высокорасположенными крыльями. В конструкции этой машины особое внимание было обращено на ее непотопляемость в случае повреждений при посадке на воду. С этой целью концы крыла сделаны водонепроницаемыми — на случай как продолжительного нахождения на воде, так и аварии. Лодка, имеющая форму полумонокока, разделена на пять водонепроницаемых отсеков. Свою пловучесть лодка сохраняет даже при повреждении любых двух из пяти отсеков. Отсек, предназначенный

для убирания сухопутного шасси, занимает внутри корпуса незначительное пространство, однако и он сделан водонепроницаемым.

Несмотря на то, что все дюралюминиевые части самолета предвительно подвергнуты анодному процессу для предохранения от коррозии, однако все элементы самолета (все узлы) сделаны так, что позволяют производить профилактический осмотр мест, могущих подвергнуться коррозии.

Шасси амфибии „Н-207“ и хвостовое колесо устроены так, что быстро убираются в лодку посредством гидравлического привода. Таким же способом происходит управление рядом других частей самолета (например, закрылки между элеронами).

В отличие от амфибии „Ш-2“ у амфибии „Н-207“ колеса, будучи убраны в лодку, почти не образуют никаких выступов и поэтому на увеличение лобового сопротивления не влияют.

Самолет снабжен двумя мощными моторами „Хорнет“ по 750 л. с. каждый, причем при отказе одного из моторов может совершать полет и на одном моторе, но с меньшей нагрузкой.

На высоте в 2000 м самолет развивает скорость 312 км/час, а на своем потолке — 6000 м — его скорость еще больше.

Характерны и другие показатели этой мощной амфибии: время взлета с воды равно 30 секундам, а с земли — 20 секундам.

Амфибия „Н-207“, конструкции Сикорского, рассчитана на 15 пассажиров и экипаж в 3 человека, богато электрифицирована и радиофицирована и имеет особой конструкции спасательные жилеты для всех пассажиров на случай какой-либо аварии на воде.

Для большей надежности почти все приборы, аппараты и моторные рамы смонтированы на амортизаторах.

Для того чтобы с берега было удобно подойти к самолету, в случае его пребывания на воде и отсутствия специальных причалов, на самолете имеется минимум один резиновый надувной клипербот, перевозящий пассажиров от берега к самолету и обратно.

Естественно, что, обладая таким оборудованием, амфибия „Н-207“ не уступает лучшим сухопутным транспортным пассажирским самолетам.

Одно время против амфибий возражали по той причине, что они имеют небольшой полетный вес и большое лобовое сопротивление; мала также их скорость. Авиационные конструкторы еще в 1932 году доказали на практике, что можно построить амфибии с малым лобовым сопротивлением и с полетным весом до 15 000 кг (например, „Сикорский-40“) и с большими скоростями — свыше 300 км/час.

Все эти факты из опыта эксплуатации как малых амфибий, так и больших, в разных условиях арктической погоды, наглядно показали, что амфибия — это есть тот тип самолета, который должен и может сыграть огромную роль в развитии воздушных сообщений в Арктике. Амфибия незаменима и как разведчик на ледоколах, и для линейных рейсовых полетов. Нет никаких препятствий в нашей стране, чтобы широко развить их производство и применение. И именно Главсевморпуть должен быть той организацией, которая первая поставит вопрос развития советских амфибий на должную для нашей родины высоту. Летно-технический состав полярной авиации с удовлетворением встретит их широкое применение в Арктике. Сама жизнь это неоднократно подтверждала. Но также несомненно то, что развитие и применение амфибий будет тесно увязано с проблемой использования ледяных аэродромов.

Г. И. ГРАНИК

НА ЛЕНЕ НАДО НАВЕСТИ ПОРЯДОК

(Якутская водная контора)

Якутское теруправление имеет поучительные уроки речной навигации 1937 года. Готовясь к навигации 1938 года, мы должны учесть эти уроки, чтобы впредь не допустить повторения ошибок.

В чем выражаются уроки прошлой навигации?

Теперь уже совершенно ясно, что пробравшиеся на руководящие посты Якутского теруправления, ныне разоблаченные враги народа, подло двурушничая, всеми средствами старались сорвать навигацию, умышленно создавали обезличку и беспорядок в движении флота, поощряли массовое хищение и порчу грузов, создавали путаницу и неразбериху в тарифной системе и в расчетах с клиентурой, расшатывали финансовую дисциплину. Они засоряли аппарат чуждыми людьми, вызывали текучесть работников и всячески тормозили подготовку

кадров из местного национального населения.

Вредители приложили руку и к судоремонту. Сроки выпуска судов из ремонта были сорваны, потребовались сверхурочные работы, что удорожало стоимость судоремонта. Качество выпущенных из ремонта самоходных судов („Пятилетка“, „Щетинкин“, „Смидович“) было неудовлетворительно. Вспомогательный флот был отремонтирован также плохо, и катеры вынуждены были стать на повторный ремонт. Например, катер „Чайка“ с первых же дней навигации потребовал повторного ремонта; катер „Красногвардеец“ был отремонтирован окончательно только в сентябре, поэтому он совершенно не был использован в навигацию 1937 года, и пароход „Щетинкин“ всю навигацию работал без вспомогательного судна.

Плановые сроки отправки судов в ни-



и/х „О. Ю. Шмидт“
и т/х „Первая пятилетка“ на Индигирке

зовья Лены, в Тикси и на северные реки были сорваны по всем судам. Пароход „Щетинкин“, отправлявшийся в низовье Лены с путинными грузами, из-за преступно медленной погрузки лесоматериала в Пеледье задержался, пришел в Якутск с опозданием на 12 суток и ушел в рейс вместо 15 июня только 27 июня. С опозданием отправлен также теплоход „Пятилетка“, который вместо 6 июля ушел 9 июля.

Плохо обстояло дело и с отправкой пароходов на северные реки. Паротеплоходы „Галышев“, „Каганович“, „Чернышевский“ и „Котенко“ задержались более чем на 10 суток. Медленно и неорганизованно проводилось снабжение и оборудование этих судов, что приводило к лишним простоям.

На реку Яну были посланы две 500-тонные глубокосидящие баржи с осадкой при полной загрузке в 180 см и глубокосидящий пароход „Галышев“ с осадкой 105 см, в то время как лимитирующая глубина на Яне равна 90—100 см. В результате транспорт не дошел до Верхоянска, зазимовал в пути и оставил Верхоянский район без товаров.

Из северных рек план перевозок был выполнен только по Индигирке (117,3%). На остальных же северных реках план не выполнен и грузы не доставлены до мест назначения.

Согласно договорам Контора водного транспорта в навигацию 1937 года приняла к перевозке 9200 тонн угля, однако это количество из Сангар-хая в Тикси полностью не было перевезено, за отсутствием угля в Сангарах. Например, в начале навигации баржа № 18, специально посланная под погрузку 1000 тонн угля, ушла из Сангар-хая в Тикси без угля. В результате, как известно, морские суда остались не-обеспеченными топливом.

Возьмем качественные показатели работы флота.

Себестоимость перевозок по Лене (в коп. на 1 тонну-километр) характеризуется следующими данными:

План 1936 г.	Отчет 1936 г.	План 1937 г.	Отчет 1937 г.
9,78	17,7	9,5	14,00

Основные причины увеличения себестоимости перевозок против плана — это перерасход средств, отпущенных на судоремонт и отстой флота, перерасход по вынужденному отстоя флота в Тикси и на Алдане, перерасход топлива, высокая аварийность и т. д.

Остановимся на аварийности. В навигацию 1937 года произошло 6 аварий с судами волной конторы.

Например, пароход „Смидович“ был послан в рейс на верхнюю Лену ночью, когда еще не закончился ледоход. На реке стояла дымовая завеса, снижавшая видимость на несколько метров. В результате пароход потерпел аварию, сорваны верхненленские перевозки и причинен убыток в 67 тыс. рублей.

Караван т/х „Пятилетка“, при следовании последним рейсом вверх, во время шторма также потерпел аварию, в результате была потоплена нефтянка, потерпела аварию баржа № 19 и помято почти все баржи. Убытки от этой аварии составляют около полмиллиона рублей.

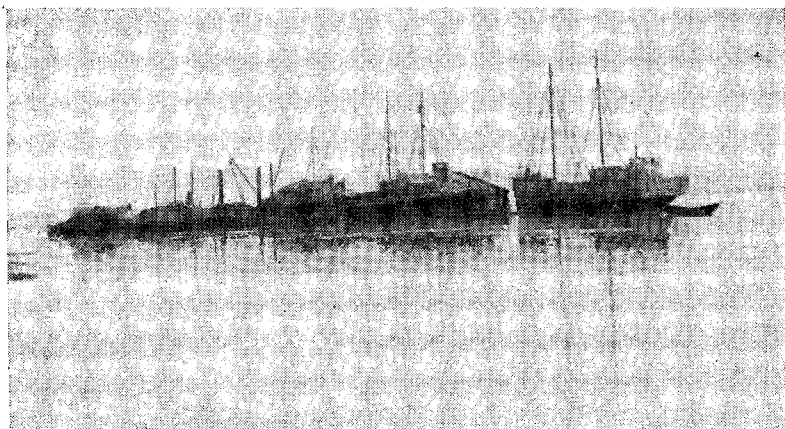
* * *

Какие задачи стоят перед Якутским тер-управлением в подготовке к навигации 1938 года?

Надо учесть все ошибки, допущенные в прошлую навигацию.

Прежде всего — о судоремонте. Что в этом отношении уже проделано? Для подготовки

Разгрузка ка-
равана на рей-
де Индигирки



затона необходимо было произвести ремонт станков мастерских и силовой станции, заготовить инструменты, отремонтировать бараки и др. Для этой цели было отпущено 86 000 рублей. На начало ноября прошлого года план этих работ был выполнен. Кроме того, закончено строительство новой кухни и котельной стоимостью 17 000 руб. лей.

Для размещения плавсостава на зиму было построено два дома на затоне и отремонтировано помещение на Джатае. Однако имеющееся количество жилищ не обеспечивает нормальных бытовых условий плавсостава. Жилплощадь необходимо расширить.

Судоремонт частично надо переключить на „саморемонт“: каждый капитан проводит ремонт своего судна самостоятельно, силами команды, передавая отдельные более сложные заказы затону.

Уроки сборки новых судов в 1937 году (новые пароходы были выпущены в совершенно неудовлетворительном состоянии с большим опозданием) показывают, что существовавшая до сих пор практика строительства судов должна быть коренным

образом изменена. Чтобы добиться высокого качества строительства и своевременного выпуска из сборки новых судов, необходимо иметь добротные проекты и сметы, провести тщательную проверку качества выпускаемых заводами судов, организовать быструю доставку частей в комплектном виде. Работы по сборке в Качуге необходимо производить под квалифицированным техническим руководством.

Большие задачи стоят в области эксплуатации транспорта. Надо разработать такие графики движения судов в навигацию, которые бы обеспечивали максимальное увеличение грузооборота.

Необходимо также подготовить паспортизацию судов и разработать новые типы судов, наиболее эффективные в эксплуатации на Лене.

Надо обеспечить механизацию погрузо-выгрузочных работ, в особенности по углю, создать организованное диспетчерское руководство флотом, обеспечить сохранность грузов и создать новую тарифную систему.

Надо решительно улучшить работу отдела кадров. В частности — увеличить удельный вес работников из коренного населения.

М. Е. ЛИХАНСКИЙ

ЗАМЕТКИ КАПИТАНА

Речной флот Главсевморпути на Енисее насчитывает до 100 единиц паровых и несамоходных судов. Однако Главсевморпуть до сих пор не имеет на Енисее своего затона.

Флот других организаций на Енисее также растет, а затон в Красноярске имеется всего лишь один, наркомводовский. Этот затон не вмещает и трети всего флота, плавающего на Енисее.

Затрачивается много средств на временные заградительные сооружения — ледяные дамбы, ледорезы и проч., но они все же ненадежное укрытие судов от ледохода. Необходимость постройки затона на Енисее очевидна.

Несколько лет назад Красноярской конторой водного транспорта Севморпути был намечен к постройке Подтесовский затон, для отстоя большого количества судов. Но Подтесовский затон фактически до сих пор не строится.

Наркомвод также изыскивает место для постройки затона в районе Енисейска. Другие организации (Союззолото, Севпоярлес и т. д.) тоже нуждаются в затонах.

Ясно, что всем этим организациям следует объединиться и строить затон совместно в районе Енисейска. Этим мы избежим параллелизм и распыление средств.

Но допустим, что около Енисейска затон

будет создан. И при этом условии часть флота Главсевморпути все же будет вынуждена зимовать в Красноярске: каждой осенью суда Главсевморпути возят туда промышленников и продукцию с низовьев Енисея и разгружаются обычно до самого ледостава. Зимой эти суда ремонтируются в судоремонтных мастерских.

Затон Наркомвода в Красноярске уже предупредил нас, что в зиму 1938/39 года суда Главсевморпути не будут приняты на зимовку. Это запрещение со стороны Наркомвода ставит под угрозу наши суда.

Поэтому Главсевморпуть должен в ближайшее же время разрешить два вопроса: 1) строительство затона в районе Енисейска и 2) соглашение с Наркомводом об отстое судов в Красноярском затоне.

После постройки железнодорожной магистрали Ачинск — Енисейск грузопоток для Крайнего Севера пойдет по этому пути, и тогда необходимость зимовки судов в Красноярске отпадет.

* * *

На судах Красноярской конторы водного транспорта Главсевморпути большая текучесть людского состава. Причины этой текучести: отсутствует жилая площадь; суда зимуют ежегодно в разных пунктах; совхозы и продуктовые склады Главсевмор-

пути на периферии плохо снабжают команды продуктами; зарплата выдается несвоевременно; в зимнее время команды недостаточно снабжаются дровами; слабо работает профсоюзная организация, нет работы со стахановцами и ударниками и т. д.

Низкооплачиваемые категории на наших судах получают от 105 до 130 рублей. При такой зарплате и отсутствии приработка наши работники с трудом могут расплатиться за столовую.

На судах Наркомвода с 1936 года введена прогрессивно-сдельная оплата труда, а на судах Главсевморпути до сих пор существует давно отжившая тоннокилометровая оплата, из-за которой наша заработная плата значительно ниже наркомводовской. К тому же тоннокилометровые, как правило, выдаются только в конце навигации, в декабре-январе.

В навигацию 1938 года необходимо ввести прогрессивно-сдельную оплату труда на наших судах, пристанях и диспетчерских пунктах и наладить своевременную выдачу зарплат.

В тех местах, где большинство судов остается на зимовку, необходимо развернуть

жилищное строительство; из-за отсутствия квартир наши работники зачастую переходят на те производства, где им дают квартиры.

Нужно наладить нормальное снабжение работников продуктами питания и дровами; во время навигации установить регулярную связь с совхозами для снабжения команд свежими овощами, мясом и т. д.

Профсоюзные организации не поддерживают с судами живой связи и всю свою работу сводят к радиотелеграфным директивам. Профсоюз не знает своих кадров и не ведет работы со стахановцами.

Текущее работников особенно сильно сказывается в работе на баржах-лихтерах, где нередки случаи, что работает только один шкипер, а матросов совершенно нет. Отдел кадров неудачно подбирает людей на эти суда, там слаба труддисциплина, часты хищения грузов и т. д. Шкипера, как правило, с низкой квалификацией, с небольшим стажем, и это влечет за собой нередкие повреждения судов. Суда преждевременно идут в капитальный ремонт.

Все эти недостатки должны быть изжиты. Надо образцово подготовиться к навигации 1938 года.



Самоедский остров на Енисее

Фото А. Ложкина

НА ТОВОЛЬСКОЙ СУДОВЕРФИ

Товольская судоверфь, расположенная на берегу Иртыша, занимается не только постройкой новых деревянных судов, но выполняет также ремонт флота Омтеруправления.

Что представляет из себя верфь?

В хозяйстве судоверфи имеется лесопильный завод на одну раму, которая приводится в движение локомотивом в 60 сил. Другой механизации на этом заводе нет, даже подача леса идет вручную и при помощи конной вагонетки. На лесозаводе нет ни обрезного станка, ни торцовочных пил, ни необходимого пилоточного хозяйства. И нарезку зубьев приходится производить просто наждаком. Все это создает ненормальные условия для работы.

В корпусном цехе верфи, где изготавливаются корпуса деревянных судов, отсутствует механизация, и вытаска судов, обработка и сборка деталей производятся исключительно вручную.

Оборудование механических мастерских давно требовало капитального ремонта, но средства на него не отпускались. В 1937 году нам отпущено на ремонт механических мастерских 20 тыс. рублей, и мы почти полностью капитально отремонтировали все станки и трансмиссии.

Верфь строилась как предприятие временного характера, без всякого плана. Один цех строился в одном конце территории, другой, независимо от первого, в противоположном конце; это вызывает большие встречные перевозки деталей, затрату излишних средств, удлиняет процесс обработки деталей.

Механические мастерские нуждаются в расширении. Здание мастерских деревянное, рубленое; все остальные здания каркасные, пришедшие на 50% в негодность.

Как работала судоверфь в 1937 году?

Составление наших планов по качеству и методологии не выдерживает никакой критики. Спуск программных заданий всегда запаздывает.

Профинплан, составленный в январе по одним титулам, в сентябре имеет уже совсем другие титулы, целый ряд объектов выпадает. Это создает ряд неувязок; нужно перестраивать всю работу, менять расстановку рабочей силы и т. д.

При таких условиях верфь вынуждена составлять план в условиях объектов, твердо мы не знаем, оудем ли строить эти объекты или нет. Впредь нужно программу судостроения давать нам заранее.

Мы ремонтировали п/х „Разведка“, который в плане Транспортной конторы был намечен к выходу в эксплуатацию на 15 мая, а выпустили его к 1 июля — с опозданием на полтора месяца. Причины опоздания: до мая не было материалов, необходимых для

ремонта этого парохода, и плохо была организована работа.

Из-за отсутствия моторов не выпущено 5 самоходных судов, намеченных в плане 1937 года. Не зная типа мотора, нельзя рассчитать крепость фундамента и других частей судна; поэтому конструкторы отказываются конструировать суда до тех пор, пока не будут знать, какой будет поставлен мотор. Например, у нас построены два катера с расчетом, что на них будут поставлены моторы Русско-Воронежского „Дейца“, а на них поставили японские моторы „Акасаки“. Через двое суток оба катера дали течь, так как они не были рассчитаны на сильную тряску корпуса, которая получается от японских моторов.

У нас стоят 5 готовых корпусов, которые можно спускать на воду, но нет моторов. Стоят они уже около года. Это происходит от того, что, составляя нашу программу, мы не знали, какова же будет финансовая и техническая база, когда и какие будут даны моторы.

Из несамоходного флота мы все намеченные суда сдали в эксплуатацию, за исключением одной пассажирской баржи, которая задержалась из-за отсутствия газовой арматуры и электрооборудования.

Верфь работает на привозном лесе, который доставляют организации Наркомлеса и лесная контора Омтеруправления. Лес поступает низкого качества. В этом году Наркомлес нам отказал в лесе, и мы вынуждены перейти на древесину исключительно Кондинской конторы (древесина которой стоит на 50—60% дороже леса, приплавленного по Иртышу с Тавды. Это повысит себестоимость продукции).

В ноябре 1937 года на верфь приплавил лес и выгрузили его в воду. Иртыш вскоре замерз, и часть леса осталась под льдом. Выколка его будет стоить на 10—12 тысяч рублей больше, чем при нормальных условиях. Вина транспортной конторы здесь в том, что лес был не выгружен нормально, а просто выброшен из судов; вина судоверфи в том, что она не проследила за выгрузкой.

В 1937 году верфь понесла убыток около 180—200 тыс. рублей. Как получились эти убытки? Часть убытков переходит с прошлых лет: таких убытков на 93 000 рублей. Переплаты за техническое снабжение составляют 49 000 рублей (техснаб делает незаконные надбавки против сметы). Ряд выполненных верфью работ не был полностью оплачен, и это также дало значительный перерасход.

Но основные наши убытки произошли из-за неорганизованности: плохо подготовлены рабочие места, рабочий день полностью не загружен.

Лесозавод в 1937 году работал плохо и выпускал дорогую продукцию. План завода за 11 месяцев выполнен был на 610%, и на каждый феметр распиленной древесины перерасход был в 5 р. 50 к. За 9 месяцев на заводе было 72 рабочих дня простоев.

В декабре 1937 года на заводе был произведен капитальный ремонт; и с тех пор он начинает работать более нормально.

О кадрах. Главным образом нам нужны плотники. Мы взяли учеников, организовали их в бригады, прикрепили к ним инструкторов, и скоро они смогут работать подручными. Но занятия с учениками были поставлены неправильно: они проходили

только практику, без всякой теории. Теперь им преподают и теоретические знания, а малограмотные занимаются еще в вечерней школе.

На верфи есть стахановцы, но работа с ними не ведется. Некоторые из стахановцев рационализируют методы своей работы, но массового характера это еще не приняло.

Все эти недостатки и ошибки не должны быть допущены в 1938 году. Перед коллективом верфи стоит большая и ответственная задача — полностью выполнить производственную программу с высокими качественными показателями.

Н. И. РОГОЖАН

ПЕЛЕДУЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ МОЖЕТ РАБОТАТЬ ЛУЧШЕ

Пеледуйская судоверфь расположена в среднем течении Лены, у устья ее левого притока — Пеледуй, в 28 километрах от южной границы Якутской АССР. Рассчитана она на строительство деревянных речных нефтеналивных барж, емкостью от 250 до 1200 тонн, кунгасов, мелкого гребного и самоходного флота (катеров).

Верфь значительно отдалена от основных баз Главсевморпути: от Якутска — 1777 км, от Иркутска — 1888 км, от бухты Тикси — 2841 км. Завоз грузов на верфь происходит один раз в год, во время навигации. Это зачастую срывает завоз необходимого материала. Другие же виды транспортных путей, кроме водного (самолеты и гужевой транспорт), слишком дороги.

Верфь расположена на острове, который весной в половодье затопляется, и суда спускаются «самосъемом». Уровень воды повышается тогда на 10—12 м (а в 1937 году даже на 14 м); в это время верфь переходит на авральное положение, — несвоевременный съём судов может повлечь за собой смятие их льдом.

Сырьевая база судостроения — лесной массив, простирающийся у реки Пеледуй на площади в 250 000 га. Лес идет самоплавом. Пропускная способность Пеледуй в навигацию — до 50 000 кубометров круглого леса. Если провести дополнительную очистку притоков, впадающих в Пеледуй, и отдельных мест самой реки, то можно довести ее пропускную способность до 100 000 кубометров. Запасов леса в бассейне Пеледуй хватит на 30—40 лет.

Второй лесной участок — Чуйский — расположен в 150 км от судоверфи по р. Чуе. Лес чуйского массива по качеству гораздо лучше пеледуйского и идет на ответственные детали судостроения. Но в связи с удаленностью и неудобством сплава доставка и заготовка чуйского леса почти вдвое дороже, чем на Пеледуйе. Поэтому предпола-

гаем сократить до минимума заготовку на р. Чуе и перейти на пеледуйский массив.

Генеральный план, утвержденный в 1935 году, предусматривает капиталовложения в 5 млн. рублей. До настоящего времени верфью израсходовано 2 248 177 руб., или 45% от плана.

Как строилась верфь и что уже создано?

За исключением одного капитального производственного здания (катерные мастерские) стоимостью в 62 тыс. рублей, больше ни одного капитального сооружения нет.

Лесозавод выстроен в 1934 году. Он строился без проекта, как временное сооружение. Качество его сооружения оставляет желать много лучшего. Локомотив тоже очень изношен. Механические мастерские пришлось переоборудовать. Гражданские сооружения были также с большими недочетами и плохого качества. В 1937 году на достройку и капитальный ремонт жилых домов пришлось затратить около 100 тыс. рублей. Но и этого еще недостаточно.

Верфь представляет собой комбинированное хозяйство. Основные цеха — это судостроительный, лесозавод, два лесозаготовительных участка, механические мастерские и хозяйственный отдел, включающий в себя кирпичный завод и др.

Судостроительный цех работает ручным способом, никакой механизации не имеется, за исключением катерных мастерских, где есть строгальный и обрезной станки.

На лесозаводе имеется 1 рама и локомотив, и никаких вспомогательных станков. Средняя производительность рамы 130—140 кубометров, но она сильно изношена. Приступили к сборке второй рамы.

В механических мастерских имеются кузнечный, токарный и слесарный цеха. Мастерские заготавливают все болты и поковочные изделия. С программой они

справляются. То же можно сказать и в отношении катерных мастерских. Например, по такелажу мы идем впереди программы: судно еще недостроено, а такелаж на него уже готов.

Кирпичный завод — довольно примитивное сооружение, где все делается вручную. Несмотря на это спрос на кирпич удовлетворяется, и частично его даже сбывают на сторону.

Смолокурный завод имеет 3 котла, где обжигается сырье. Смола и скипидар идут на свои нужды и частично на сторону. Получаемый при обжиге уголь полностью питает наши механические мастерские.

Назначение лесхозсектора — контроль и обследование наших лесных массивов по Пеледую. Но эксплуатация наших лесных участков находится в хаотическом состоянии, а лесхозсектор на это не реагирует.

На территории верфи работают учреждения, которые прямого отношения к верфи не имеют: радиостанция Главсевморпути, совхоз, техснаб, торговая контора Главсевморпути, аэропорт, школа Ленского района, почта, телеграф и т. п.

* * *

За время существования верфи выпуск ее продукции составил 156 единиц. В основном это 1000-тонные, 500-тонные, 250-тонные и 150-тонные баржи; 90-тонные, 40-тонные кунгасы, мелкий флот и гребные лодки.

Лесозавод в основном справляется со своей программой. Он выполнял заказы даже на сторону, например Дальстрою, и около

4 тыс. кубометров пиломатериала в 1937 году сплавил в Якутск. Лесозаготовительными участками программа также выполняется на 100%.

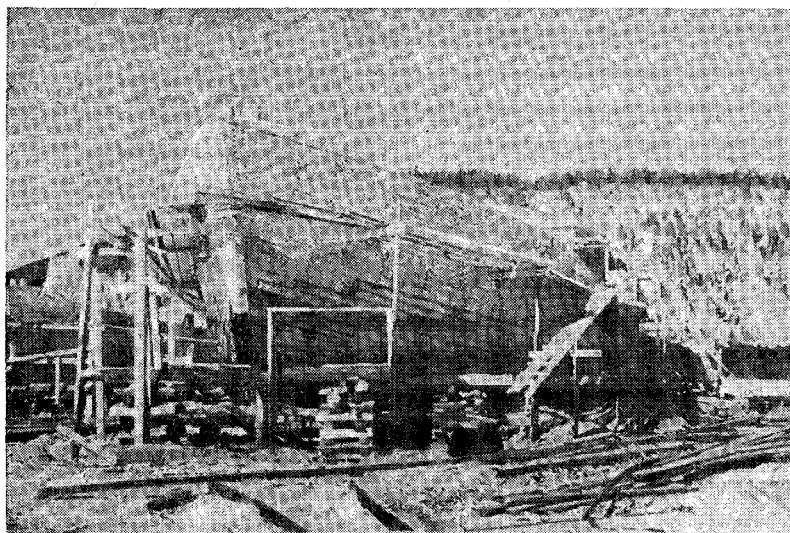
Однако по баржестроению программу недовыполнили: из 45 тыс. кубометров выполнили 42 тысячи.

Ни директивных, ни своих норм на верфи мы не имели и пользовались нормами других верфей, главным образом Придивненской. Впоследствии, используя данные, которые давали нам стахановцы, мы выработали свои нормы. При сличении их с едиными нормами получились большие разрывы. Необходимо выработать и установить твердые нормы для всех верфей Главсевморпути.

В первое время рабочую силу приходилось завозить почти полностью, но из года в год этот завоз сокращается. Так, в 1935 году завезено 451 чел., в 1936 г. — 169, а в 1937 г. всего 71 чел. Вначале были недостатки с жилищным фондом. Сейчас мы широко развили „самострой“, и уже половина всего поселка состоит из собственных домиков.

Плохо у нас с подготовкой кадров. В прошлом году хотя и работала курсовая сеть, но выпуск она дала небольшой, так как посещаемость к концу курсов упала. В настоящее время техникум охвачено 275 человек, школой стахановцев 25 человек, из чернорабочих подготовили 96 плотников. Этих мероприятий, конечно, недостаточно, в дальнейшем мы будем расширять подготовку кадров, взяв основной упор на учеников-подростков.

На Пеледуйской верфи есть стахановцы, например, тт. Тимаков, Зайков, Булатов.



**Строится
баржи на Пеле-
дуйской верфи.**
Фото
Н. Подорольского.

Мисарев и др. Из этих стахановцев у нас выковываются мастера. Но методы работы стахановцев пока изучаются слабо и не передаются другим рабочим. Исключением является кузнец Федоров, который дает 300—400% нормы, и методы его нами изучены и передаются другим.

* * *

В 1933 году верфь потерпела убытков на 157 тыс. рублей, в 1935—1847 тыс. руб., в 1936 — 2267 тыс. руб. и за 9 месяцев 1937 года — 1142 тысячи рублей.

В чем причины убытков?

Они кроются в гнилом руководстве со стороны Якутского теруправления и в руководстве верфи. Теруправление с большим опозданием утверждало планы, а иногда спускало их на верфь к концу года. С лимитами положение было также совершенно неудовлетворительное: указывался фонд зарплаты, количество работающих на верфи, без всякой разбивки по элементам зарплаты, по цехам.

Недостаточны ассигнования на капитальный ремонт, — многие цеха пришли в негодность, но средств на их ремонт нет.

О планировании такелажа. Наш такелаж значительно превышает запланированное количество: для баржи нужно его дать полностью, а планом это не предусматривается. Таким образом получается перерасход. Удорожание кузнечных работ происходит из-за недостатка железа, приходится некоторые детали собирать из кусков, делать дополнительные поковочные работы, что удорожает себестоимость.

Верфь фактически была без руководителя, без хозяина. Ныне разоблаченные враги

народа из Якутского теруправления сознательно привели верфь в такое положение: Что сейчас надо делать?

Нужно немедленно приступить к реконструкции верфи, к закладке нового лесозавода по генеральному плану.

Чтобы говорить о перспективах работы верфи на ближайшие годы, нужно знать перспективы развития всего нашего речного и морского транспорта и на основе этого строить свою программу.

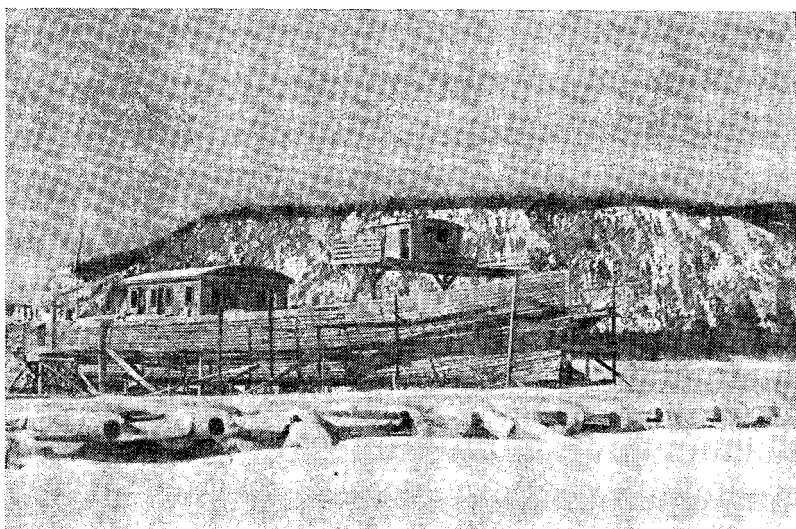
Наши конкретные требования на 1938 год сводятся к следующему. При реконструкции верфи прежде всего нужно перенести лесозавод в незатопляемое место. Построить сушилку леса, так как мы строим из сырого материала и от этого страдает качество продукции.

Нужна простейшая механизация работ по баржестроению. Многие мы можем сделать сами, но нам нужно помочь материалами и консультацией.

Надо построить заготовительную площадку. Если мы подсчитаем, сколько теряем из-за простоев во время мороза, то увидим, что нам гораздо выгоднее построить мастерскую, где будут заготавливаться отдельные детали и где мы будем работать бесперебойно, а следовательно и без убытков.

В прошлые годы верфь часто не имела заказов, хотя нужда в речном флоте всюду была большая. Прежнее руководство не подыскивало заказчиков. В этом году нужно заранее подыскать потребителей и твердо знать свой план и свои средства.

Верфи Главсевморпути — Пеледуйская,* в частности, — имеют все возможности работать лучше и без убытков.



Пеледуйская
судоверфь

Фото
Н. Подорольского

А. А. СЕВРУНОВ

ОБРАЗЦОВО ПОДГОТОВИТЬСЯ К ПУТИНЕ

Добыча рыбы по системе Главсевморпути выросла в 1937 году по сравнению с 1936 годом на 9,6%. Несмотря на это, рыбная промышленность Главсевморпути в 1937 году недовыполнила план на 12,3%.

Те предприятия Главсевморпути, которые тщательно провели подготовку к путине, — справились с заданием. Так, Чукотский трест перевыполнил годовой план добычи рыбы по гослову на 31,7% и по колхозному лову на 4,4%. Островное хозяйство Архангельского теруправления перевыполнило план добычи рыбы в полтора раза, заготовив трески в два раза более, чем в 1936 году.

А как работали другие теруправления?

Якутское теруправление выполнило только 91,1% плана, а Красноярское и Омское по существу сорвали план рыбозаготовок, дав 58,2% плана (первое) и 65,2% (второе).

Какие причины невыполнения плана рыбозаготовок этими теруправлениями?

Красноярское, Якутское и Омское теруправления не сумели своевременно завезти на промыслы рыбопромысловое снаряжение, материалы и рабочую силу. Речные суда Якутского теруправления, завозящие на промысел все необходимое, вышли из Якутска в низовья Лены с опозданием почти на полмесяца. Такую же картину мы имели по Красноярскому теруправлению. У Омского теруправления шхуна „Альбатрос“, завозящая промысловое снаряжение и рабочую силу на Гыдоямские промыслы, потерпела в пути аварию.

Таким образом, весенний ход рыбы, начинающийся в низовьях Лены, Енисея, Пясины и т. д. сразу же после очищения их ото льда, был частично пропущен.

В самый разгар путины (с конца июля до конца первой декады августа) на промыслах Якутского теруправления в низовьях Лены не было соли, которая лежала в устье реки Вилюя и не была своевременно доставлена на промыслы.

Промфлот Красноярского теруправления не был своевременно отремонтирован и вышел на путину с запозданием. Качество ремонта к тому же было низкое.

Половина промфлота Булунской рыбной конторы Якутского теруправления — одна шхуна и одна рыбница — вышла из строя еще до начала путины.

Рыбозаготовительный аппарат Красноярского теруправления не был полностью укомплектован к началу путины. Якутская рыбная контора была организована только за месяц до начала путины.

Все эти факты показывают, что невыполнение рыбозаготовительных планов по вышеперечисленным теруправлениям было следствием их неудовлетворительной подготовки к путине. Это послужит серьезным уроком для всего рыбопромыслового аппарата Главсевморпути и должно быть учтено в подготовке к путине 1938 года.

В чем заключаются задачи теруправлений, рыбных контор, рыбпромучастков и промыслов?

Прежде всего должна быть тщательно и в срок подготовлена материальная база, обеспечивающая успешное проведение путины. Необходимо до начала путины полностью закончить ремонт и подготовить рыбоперерабатывающие сооружения и предприятия (рыбозасольные сараи, ледники, склады, рыбохранилища), консервные заводы со всем их оборудованием, отремонтировать и заготовить рыбопосольный инвентарь, бондарный инструмент и т. п.

Надо полностью отремонтировать старые орудия лова для ловцов глосла и построить новые (в объеме плана), обеспечить сетематериалами колхозы и единоличных ловцов и проследить за ремонтом и постройкой орудий лова у них.

Необходимо тщательно отремонтировать весь моторный и безмоторный флот, с расчетом выхода его на путину сразу после ледохода.

Часть колхозов на севере обзавелась собственным моторным флотом (например, на Новой Земле, в Анадыри и т. д.). Им необходимо помочь материалами для ремонта и квалифицированной рабочей силой.

Нужно подготовить жилой фонд на промыслах, имеющиеся культурно-бытовые здания и сооружения (бани, хлебопекарни, столовые, помещения для просушки одежды, красные уголки и т. п.).

От торговых контор надо добиться развертывания сезонной сети, завоза в нее нужного для ловцов и рабочих ассортимента товаров, открытия новых хлебопекарен. Необходимо заблаговременно, до отхода первых пароходов на север, сосредоточить на пристанях все подле-



На рыбных промыслах в Якутии



Рыбный промысел на Енисее

жащее завозу рыбопромысловое снаряжение, оборудование, соль, тару и горючее. Пароходы со снаряжением должны во-время прибыть на промыслы.

Сотни и тысячи рабочих для гослова, консервных заводов нужно завербовать и отправить на промыслы. Подбор этих кадров, подготовка их к путине — весьма ответственная задача. Теруправления должны выделить на эту работу лучших и компетентных людей, хорошо знающих условия рыбного промысла, а не передоверять ее случайным работникам, как это неоднократно имело место. Заранее, до начала вербовки, должны быть точно определены условия оплаты труда, нормы выработки, которые надо довести до каждого рабочего. Не повторять прошлогодних ошибок Красноярского теруправления, где положения об оплате труда и нормы выработки были утверждены теруправлением только в июле (через месяц после начала путины).

Рабочие промыслов, едущие на Север, значительное время находятся в пути. Надо подготовить для них соответствующие условия жизни на баржах и пароходах: помещение, питание, медицинскую помощь, культурную работу и работу по повышению квалификации. Всему этому должны помочь наши профсоюзные организации.

Свыше 80% плана рыбозаготовок 1938 года во всех теруправлениях, кроме Дальневосточного, основывается на лове колхозников и единоличников. Доведенный (повсеместно с местными советскими органами) до колхозов и единоличных ловов план сдачи рыбы государству должен быть оформлен четким двусторонним хозяйственным договором между рыбпромучастком и колхозом или единоличным

ловцом. Этот договор, предусматривая обязательства ловцов по сдаче рыбпромучастку определенного (поквартального) количества рыбы надлежащего качества, должен, с другой стороны, предусмотреть определенные обязательства рыбпромучастка перед ловцами в части снабжения их сетематериалами, надлежащей приемки сырца и расчета за него. Весь годовой план сдачи рыбы государству колхозами и единоличниками должен быть обеспечен договорами до начала путины. Договорная компания—одно из важнейших мероприятий, обеспечивающих выполнение плана путины.

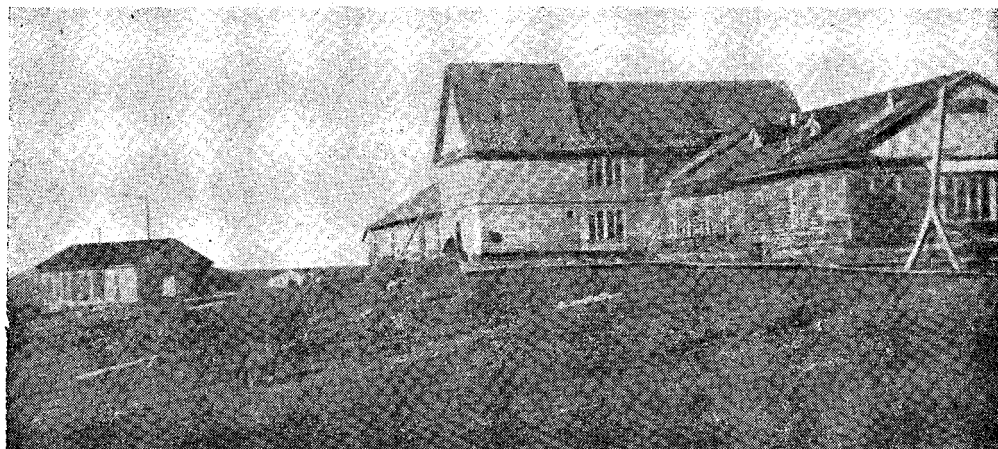
Рыбпромучастки и рыбные конторы Главсевморпути должны стать организаторами колхозного лова от начала до конца. Правильная организация колхозной бригады, правильная расстановка в ней рабочей силы и орудий лова, правильная оплата труда ловцов—во всех этих вопросах рыбный аппарат Главсевморпути должен помочь колхозам.

Неправильными и вредными являются разговоры о том (например, в Туруханском районе), что, мол, „дело рыбного аппарата Главсевморпути заключается только в скупке той рыбы, которую добудут колхозные ловцы, а то, как они добудут, как поделят доходы и т. д.,—все это дело земельно-промысловых органов и самих колхозов“. Не преуменьшая роли и значения в этом вопросе райземотделов, самоустраняться от этой работы рыбный аппарат Главсевморпути безусловно не должен. Тут нужна контактная работа обеих организаций.

Возьмем для примера оплату колхозных ловцов. В 1937 году в ряде мест (Туруханский район) колхозные ловцы не получали полной оплаты за сданную рыбу, так как рыбпромучастки Главсевморпути всю сумму денег, причитающуюся за рыбу, выплачивали правлениям колхозов, а последние зачастую их расходовали на другие нужды, вплоть до строительства, а не на оплату труда ловцов и восстановление орудий лова. Нечего доказывать, что такой „порядок“ оплаты ловцов отрицательно сказывался на выполнении плана путины. Мало того, этот „порядок“ нарушал постановление ЦИК и Совнаркома Союза ССР от 17 декабря 1932 года „о рыболовецких колхозах“, в котором указано, что колхозные ловцы должны получать расчет за рыбу на



Разделка рыбы
на промыслах
в Якутии



Консервный завод в Усть-Порту

Фото Л. Карнеева

лову, в момент сдачи ими рыбы и в размере не менее 70% ее стоимости.

Постановлением от 23 октября 1937 года правительство установило для колхозов, обслуживаемых Главсевморпутем, льготную оплату рыбы, сданной сверх квартального плана. По этому постановлению колхоз, перевыполнивший свой квартальный план сдачи рыбы до 10%, получает за сверхплановую рыбу доплату (надбавку) в размере 25% к заготовительной стоимости сверхплановой рыбы; колхоз, перевыполнивший до 20%, получает надбавку в размере 38%, а перевыполнивший до 30% получает надбавку в 50%. При перевыполнении же свыше 30% надбавка устанавливается в 75%.

При этом до 50% полученных колхозом надбавок за сверхплановую рыбу распределяется между ловцами тех бригад и звеньев колхоза, которые перевыполнили план. Это постановление правительства о льготе, стимулирующей перевыполнение колхозными ловцами квартальных планов сдачи рыбы государству, создающей возможность дальнейшего значительного роста доходности северных колхозов и колхозных ловцов, необходимо в кратчайший срок, до начала путины, разъяснить каждому колхозному ловцу.

Подготовке к путине должны помочь местные партийно-советские органы. Рыбопромушки, рыбные конторы должны ставить свои доклады (о ходе подготовки к путине) в сельсоветах, риках, райкомах ВКП(б), в профсоюзных организациях. План подготовки и ход его выполнения должны обсуждаться на собраниях рабочих и служащих отдельных предприятий рыбной промышленности. Опыт работы лучших стахановцев и ударников должен быстро стать достоянием других рабочих, других предприятий. К подготовке к путине должно быть мобилизовано внимание всей общественности.

РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ НОВОГО ПОРТА

За 67° северной широты, на левом берегу Обской губы расположен крупный населенный пункт Ямальского полуострова — Новый Порт. Рыбохозяйственное значение района Нового Порта в системе Обского рыбного треста благодаря разнообразным объектам промысла большое.

Зверобойный промысел в Обской губе начался с 1930 года. Из Тобольска выезжали специальные экспедиции на места лова белухи. Последние три года промысел белухи производится Новопортовским рыбозаводом.

Научные данные говорят о значительных возможностях развития зверобойного промысла в Обской губе. Для этого необходимо провести ряд организационных мероприятий.

Ежегодно первый ход зверя начинается среди льда, поэтому зверобойные суда не могут своевременно попасть к местам лова. Нужно часть людей отправлять на легких лодках по „заберегам“ к ближайшим тоням.

Мыс Таран, где ежегодно наблюдается массовый ход белухи, до сего времени не облавливается. Были попытки со стороны Главсевморпути ставить там невод, но это не дало никаких реальных результатов. А ловить белуху можно. Нужно только механизировать процессы зверобойного промысла — например, для загона зверя в невод применить моторные шлюпки.

Обработка белухи также требует ряда усовершенствований. Существующая пловучая жиротопенная шаланда по своим незначительным размерам не дает возможности развернуть полностью технологический процесс. Шаланда называется пловучей, но фактически из бухты Нового Порта она никуда не уходит. Поэтому целесообразней устроить цех обработки морзверя на берегу. Для этого возможно избрать место в Нижних Марсаях, находящихся в 8 км от Нового Порта.

Научные исследования говорят о заходе в Обскую губу до 5—8 тысяч голов белухи. Это вполне достаточное количество для организации промысла.

Лов сельди Новопортовским рыбозаводом еще полностью не развернут. Несмотря на определенное наличие в губе обской сельди (*Coregonus sardinella*) только осенью 1936 года был проведен промысел ее, который дал хорошие результаты и подтвердил возможность дальнейшего развития.

Обская сельдь делится на несколько стад, имеющих свои места нереста и некоторые биологические особенности. Одно из этих стад в течение круглого года не покидает Обскую губу и для нереста заходит в бухты,

а также использует прибрежные воды губы. Еще в 1933 году научной станцией было замечено, что в период ледостава в бухту Нового Порта в массовом количестве заходит сельдь для икрометания. Во время опытного лова в 1935 году 30 ставными сетями было поймано 70 центнеров обской сельди, или 12,5 кг на сетку в день. В следующем году было выловлено (без специальных орудий лова) также значительное количество. Уловистость одной сети была 13,4 кг, а за период до ледостава даже 21,1 кг. За осень 1936 года было выловлено 735 центнеров сельди.

Запасы обской сельди еще совершенно не затронуты. Между тем в Обской губе они весьма значительны. Поэтому бухта Нового Порта, хотя и являющаяся местом нереста сельди, в течение некоторого времени может служить также и местом лова ее. Рыболовный участок будет находиться рядом с рыбозаводом, а это в значительной мере упростит лов и обработку.

В истекшем году почти вся сельдь пошла в посол и только незначительное количество было переработано в консервы. В будущем добываемую сельдь нужно пустить в копчение и в консервы, а часть ее следует направить в так называемый спецпосол. Соседний рыбозавод — Пуйковский — в этом отношении может поделиться опытом своей работы. Маринованная сельдь этого завода обладает прекрасными вкусовыми качествами.

Научной станции вместе с рыботрестом в дальнейшем нужно заняться серьезным изучением перспектив промысла сельди в Обской губе.

В Новом Порту ловят также нельму (*Stenodus leucichthys nelma* P.), пыжьяна (*Coregonus lavaretus pidschion* E.), муксуна (*Coregonus muksun* P.), шокура (*Coregonus nasus* P.), но в незначительном количестве.

Нельма имеет два слабо выраженных хода: осенью в октябре—декабре, когда она, привлеченная нерестующей сельдью (служащей ей для питания), подходит к берегам губы и заходит в бухты, и второй ход весной, в мае—июне. Кроме этого, в течение всей зимы нельма ловится в осетровые аханы по всему участку Обской губы, занятому промыслом.

Пыжьян а ловят в небольшом количестве летом и осенью в бухте Нового Порта. Биология этой рыбы изучена плохо. Пыжьян имеется по всей губе и, повиному, отличается от пыжьяна, поднимающегося в реку Обь. В бухтах Каменной, Нового Порта, в речках О-я и др. в осеннее время пыжьян встречаются с созревшими половыми продуктами. Из этого видно, что

нерест происходит здесь же, в пределах Обской губы.

В ближайшем будущем должен приобрести большое значение промысел корюшки и миноги. Эти виды рыб почти совершенно не отражены промыслом, но имеется ряд фактов, указывающих на нахождение их в Обской губе в значительных количествах.

В июне 1937 года был замечен заход корюшки в реку Салетту в огромном количестве. По словам очевидца, „вода представляла из себя рыбную кашу“. До этого отдельными исследованиями научной станции корюшка была обнаружена в Новопортовской бухте, в реке Пясидай, в бухте Каменной и в ряде рек Тазовской губы. Таким образом, корюшка несомненно имеет промысловое значение.

Вторая порода — минога. В Обском бассейне она представлена двумя видами: ледовитоморская крупная (*Lampetra japonica septentrionalis* B.) и сибирская мелкая (*Lampetra japonica Resslerer* A.). Биология их нам почти неизвестна. Научные работы не велись,¹ основная масса населения ничего о них не знает.

Особый интерес представляет ледовитоморская минога, достигающая 43 см в длину.

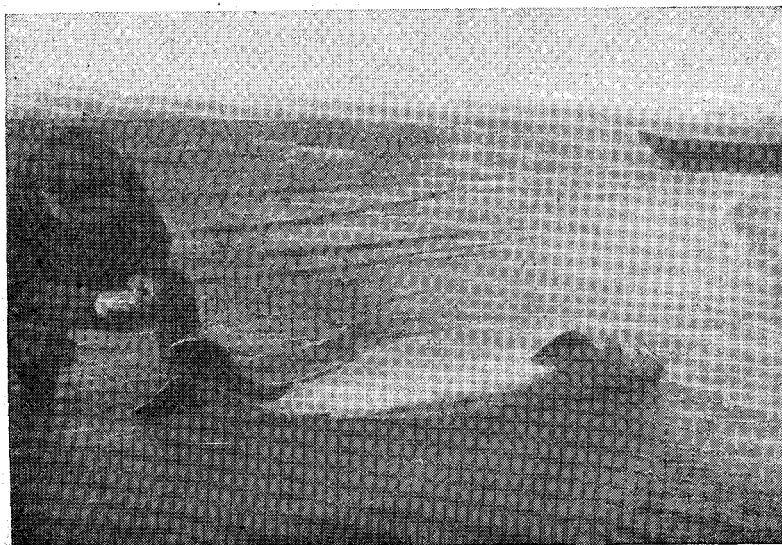
¹ Опубликована единственная работа, в которой автор, на основе коллекционных экземпляров миног и литературных материалов, дает систематическое описание и ряд биологических гипотез круглоротых Сибири: Иоганзен Б. Г., Морфолого-биологические особенности круглоротых Сибири, „Зоологический журнал“, т. XIV, в. 2, 1935.

Имеется много фактов нахождения ее в ряде мест Обской губы. В бухте Каменной, Нового Порта, около Езелова и Ныды во время летнего лова отмечено много случаев поимки миноги, присосавшейся к пыжьянам, шокурам и др. рыбам. Необходимо провести опытный лов миноги в районе Нового Порта. Для этого нужно в Тобольске заготовить 150—200 штук нерд и с первыми судами завезти в Новый Порт. Здесь имеются ловцы, которые по несколько лет ловили миногу в низовьях Волги и которые заинтересованы в развитии этого промысла на Обском Севере.

* * *

Большое значение в Новом Порту имеет лов осетра (*Acipenser baeri* B.). С установлением прочного ледового покрова (в ноябре) из Нового Порта выезжают ловцы с палатками и орудиями лова на промысел. До середины июня ловцы живут на льду и передвигаются вслед за осетром. Тысячи ставных сетей-ахан в разных местах пересекают Обскую губу, преграждают ход спускающемуся по течению осетру. Тысячи центнеров высококачественной рыбы способен дать Новый Порт нашей стране.

Зимний лов осетра начался несколько десятилетий назад, но имел он узкопотребительский характер. Местное население (ненцы) ловило осетра для своих нужд весной, во время массового подхода его к Нижним Марсалам. После возникновения фактории улов начинает расширяться, но до 1931 года не превышает 675 центнеров. Только с организацией промысла рыбтрес-



Промысел белухи в Обской губе. Поворожденный белушенок

стом уловы значительно возрастают. В 1936 году улов осетра составил уже 8609 центнеров, а в одном лишь первом полугодии 1937 года — 7269 центнеров.

В Обском бассейне наблюдается единственное во всем мире по своим размерам обескислороживание воды, как-его называют — „загар“, „замор“. Громадное количество воды в течение зимы подвержено обеднению кислородом, этим необходимым для всего живущего газом. Река Обь на своем протяжении принимает массу притоков, которые берут начало из тайги, тундры и болот. Воды их несут большое количество гуминовых веществ, образующихся в почве вследствие гниения отмерших растений. Эти вещества обладают способностью поглощать кислород и тем самым вызывать замор воды. Научными исследованиями установлено, что замор охватывает бассейн реки Оби от впадения в нее рек Кеть и Чая до поперечника Обской губы от мыса Каменного до мыса Круглого. Таким образом, губительное влияние замора принуждает рыбное „население“ уходить за его пределы.

Хотя полностью биология осетровых Оби не изучена, нам известно, что к осени осетр спускается в южную часть Обской губы. Здесь он начинает очень медленное передвижение к северу, временами „залегая на ямы“, как принято называть пристой осетра. Являясь рыбой полупроходной, не уходящей после нереста в море, осетр выбрал для своей зимовки район губы около Нового Порта. Так называемое залегание на ямы не нужно понимать в буквальном смысле, ибо в течение зимы осетр все же спускается почти до мыса Каменного. К сожалению, изучение более северных районов не производилось. Ведь очень может быть, что распространение осетра в губе значительно шире, чем принято думать. Летом на зверобойных тонах до самого мыса Таран попадает осетровая мелочь, а иногда и половозрелые экземпляры. Научно-исследовательские работы в дальнейшем должны выяснить этот вопрос.

Таким образом, до последнего времени принято считать основным районом обитания осетра левобережье Обской губы, от бухты Находки до мыса Сетного. Правобережье в достаточной мере не изучено, но отдельные факты говорят, что там осетр попадает реже.

В зимние месяцы, когда питание осетра прекращается, подвижки его бывают весьма незначительные. В массовом количестве осетр появляется в начале июня у Нижних Марсадей. Большая часть вылавливаемого осетра падает именно на этот период.

Вот соответствующие данные:

Улов за июнь 1932 г. 1934 г. 1935 г. 1936 г. 1937 г.

В центне-

рах . . . 1157 4101 3157 2128 4275

В % к улову

за весь год . 11,3 40,6 26,9 25,3 58,8

Обская губа в районе Нового Порта, являющаяся естественным зимовьем ценнейших пород рыб бассейна, должна быть подвергнута тщательному и всестороннему изучению.

Задача заключается не только в максимальном использовании всех естественно-производительных сил, но и в бережном отношении к природным богатствам, в сохранении их.

Осетр Обской губы, очень медленно растущий, достигающий половозрелости только к 15—17 годам своей жизни, при интенсивном лове может подвергнуться быстрому уничтожению. Существующий промысловый стандарт длины осетра (от 71 см) не обеспечивает вылова только половозрелых особей. Последние исследования указывают, что половозрелость у самцов наступает при длине не меньше 80 см. Следовательно, часть вылавливаемого осетра, входящего в промысловую группу „недомерков“, состоит из неполовозрелых экземпляров.

В общем улове преобладают осетры группы „недомерков“, вылов которых за последний год увеличился. В 1935/36 году „недомерки“ в уловах составляли: по количеству 80,5% и по весу — 66,7, а в 1936/37 году уже 82,1% и 67,3%. Некоторым косвенным доказательством уменьшения запасов могут служить данные о среднем весе осетра. В 1935/36 году средний вес одного осетра — „мерного“ равнялся 18,0 кг и „недомерка“ — 8,5 кг, а в 1936/37 году — 18,95 кг и 8,63 кг. На основании этого можно предполагать об ухудшении кормовых запасов, вызванных уменьшением количества потребителей, т. е. осетров.

В ближайшее время необходимо провести ряд ограничительных мероприятий и значительно расширить научные работы. Строить рыбный промысел на уничтожении ценнейших пород рыб совершенно недопустимо, поэтому правильно делает регулирующая организация, в частности Тобольский Обьрыбвод, который в проекте правил рыболовства на 1938 год намечает проведение жестких мер — запрещение лова осетра в Обской губе, увеличение ячей в орудиях лова и пр.

При правильном ведении рыбного хозяйства вполне возможно включить в производство новые объекты промысла и восстановить старые.

АЛЕКСАНДР ДОГМАРОВ

ПОЛЕТ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

(Записки парторга Советской экспедиции на Северный полюс)

Москва — Холмогоры

Ранняя весна. По всей трассе от Москвы до Архангельска плохая погода: сплошные туманы, снегопад, встречные ветры. Все мы, 44 человека, участники экспедиции на Северный полюс, ждем момента отлета. В эти знаменательные мартовские дни экипаж разведывательного самолета Головина каждое утро вставал в 4 часа и, надев теплое арктическое одеяние, спешно отправлялся на аэродром и... возвращался обратно. Синоптики говорили, что вылетать нельзя.

Так продолжалось несколько дней.

21 марта мы собрались у начальника экспедиции О. Ю. Шмидта. Командир летного отряда М. В. Водопьянов со свойственным ему оптимизмом сказал: „Отто Юльевич, завтра в 3 часа обязательно будет хорошая погода. Нужно назначить сбор на 5 часов“. Почему? Да уж просто потому, что „после плохой погоды всегда наступает хорошая“.

Утром 22 марта в назначенное время вся экспедиция была в сборе. Провожать нас приехали родные и друзья, представители общественных организаций. Все — и уезжающие и провожающие — чувствовали необыкновенность момента: „вершину“ земли, с ее суровой природой, собиралась взять приступом — не отдельный смельчак, а отлично продуманная, хорошо и научно подготовленная экспедиция. Каждый из нас чувствовал ответственность задачи. Но при прощании меньше всего говорили о предстоящем полете. Беседовали о самых разнообразных посторонних вещах, шутили.

Бортмеханики копошились у самолетов, проверяя работу приборов, оборудования.

За горизонтом уже давно скрылся двухмоторный самолет „СССР-Н-166“ Павла Головина — воздушного разведчика нашей эскадры.

Отто Юльевич после совещания с метеорологами подтвердил решение вылетать сегодня.

Все члены экспедиции занимают свои места.

Тишину разрывает грохот винтов, и в 12 часов 23 минуты, после стремительного разбега, уходит в воздух флагманский корабль „СССР-Н-170“, пилотируемый М. В. Водопьяновым. За ним — самолеты „СССР-Н-169“ и „СССР-Н-171“ Мазурука и Молокова. Последним в 12 часов 35 минут отрывается от снежного поля самолет „СССР-Н-172“, пилотируемый Алексеевым.

Я вылетел из Москвы на самолете Алексеева. Экипаж самолета: Алексеев — первый пилот, Козлов — второй пилот, штурман Жуков, бортмеханики Константин Сугробов, Гинкин и 24-летний Ваня Шмандин, самый молодой член нашей экспедиции.

На нашей машине, кроме названных товарищей, были: начальник зимовки на северном полюсе И. Папанин, научные сотрудники — магнитолог-астроном Е. Федоров, гидробиолог П. Ширшов, а также кинооператор экспедиции Марк Трояновский.

Низкая облачность, сильный порывистый ветер, плохая видимость. Сначала мы шли на высоте 300—400 метров. Но постепенно облака, спускаясь все ниже и ниже, прижимали нас к земле.

Первый этап нашего пути явился экзаменом для материальной части самолетов. Самолеты прорезали рваные облака, шли сквозь снегопад и туман. Стекла штурманских кабин покрылись тонкой кромкой льда, и в добавление ко всему мы попали в „болтанку“.

Ближе к Архангельску погода стала улучшаться. Облачная пелена приподнялась, мы пошли на высоте 500 метров. Внизу расстилась однообразная снежная равнина. Кое-где попадались редкие деревушки. Моторы работали ровно и безотказно.

Но ранняя весна наступала и на Север. Архангельский аэродром подтаял и не мог поэтому принять наших тяжелых кораблей. Для посадки был подготовлен аэродром в 70 километрах от Архангельска.

...На одинаковом расстоянии друг от друга шли наши корабли. В 17 часов показались льды Северной Двины. Архангельск остался слева, в тумане. Корабли взяли курс на Холмогоры. Там уже все было готово к их приему. Горели сигнальные костры, ждали люди. В 17 часов 38 минут Водопьянов повел свой самолет на посадку. Следом за ним приземлились машины Молокова и Мазурука, и последней — наша машина — Алексеева.

Большие колеса самолетов проложили глубокие траншеи в двухметровом снегу. Над аэродромом поднялась туча снега.

Через несколько секунд нас окружили холмогорские колхозники.

Холмогоры — Нарьян-Мар

Смена колес на лыжи была закончена 26 марта. Однако продолжать полет невозможно — испортилась погода. Каждое утро мы приходили на аэродром. О. Ю. Шмидт спрашивал синоптика Б. Л. Дзержевского: как погода на трассе? И Дзержевский неизменно отвечал: „Лететь не рекомендую. Снегопад, туман, низкая облачность, угроза обледенения“.

Весна упорно преследовала нас. Таяло. Снежный покров уменьшался прямо на глазах. На аэродроме появились лужи.

Чем занимались мы в течение 8 дней пребывания в Холмогорах?

Самолет и радио требуют постоянного внимания, дополнительного присмотра, прочистки, проверки. Поэтому бортмеханики и радисты, участники нашей экспедиции, всегда были за работой.

Бортмеханики Бассейн, Сугробов, Шекуров, Терентьев, эти мастера своего дела, поражали даже выдавших виды арктических летчиков своей находчивостью, смекалкой, умением выйти из любого затруднения.

Свободное время мы проводили в беседах на самые разнообразные темы. Они возникали за столом, на прогулке. Это были беседы и о политике, и об искусстве, и о литературе, и об истории, и об отдельных исторических личностях и фактах.

За время, проведенное в Холмогорах, люди пригляделись друг к другу. Возникли симпатии, личная дружба между отдельными товарищами, перераставшая в дружбу ко всему коллективу.

Несмотря на индивидуальные особенности каждого из нас, наш коллектив был крепко сцементирован. Организующей его силой был начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт.

Среди участников экспедиции были люди, которые раньше работали вместе, и новые. У нас было десять выдающихся летчиков: Водопьянов, Молоков, Алексеев, Мазурук, Козлов, Орлов, Крузе, Головин, Бабушкин, Мошковский, шесть штурманов, из них такие, как Спирин, Ритслянд, Жуков, Аккуратов — штурманы очень высокого качества. В штурманском деле есть еще много от искусства, от большого чутья и интуиции.

У летчиков — возрастные различия, различный опыт. У каждого свои представления о том, как разрешить ту или иную тактическую летную проблему. У штурманов тоже различные школы, а штурманские задачи особо сложные. Затем Отто Юльевич, его заместитель Шевелев, Папанин и другие — у каждого своя культура, свой жизненный и полярный опыт.

Искусство руководства, осуществляемого О. Ю. Шмидтом, состояло в том, что он сумел все это прекрасное многообразие индивидуальностей превратить в единый коллектив, разнообразнейший опыт каждого члена экспедиции использовать в полной мере, все воплотить в единую мощную волю, направленную на достижение одной цели.

Каждый участник, каково бы ни было его место в экспедиции, чувствовал, что он активный, нужный член экспедиции, что с его мнением, с его советом считаются. Шмидт творчески перерабатывал высказывания каждого из участников, и в решении, которое затем принималось, каждый узнавал самого себя.

... Дни проходили незаметно. Мы ждали погоды, но ждали спокойно, терпеливо. Обычно за обеденным столом собирались все члены экспедиции. За столом иногда летчики рассказывали „ужасы“: самолет может обледенеть, он может рассыпаться в воздухе, мотор может „забарахлить“, попадают иногда в штопор, можно сесть на воду. Летчики вспоминали особенно интересные случаи своей практики.

Особенно понравился всем рассказ Бабушкина о том, как он однажды попал в невероятный туман. Чувствует, что дело идет к катастрофе. Он смотрит на своих пассажиров, а те спят себе, ничего не подозревая, и так ему их жалко стало, что он решил ни за что не дать погибнуть, вытянул-таки самолет.

Но самым веселым человеком нашей экспедиции бесспорно был Яков Мошковский. У этого бывшего беспризорника, а ныне знаменитого парашютиста, в запасе бесконечное количество рассказов из жизни летчиков и парашютистов. В его рассказах опасности и героизм летной жизни так переплетаются со смешными моментами, что слушатели, всегда окружающие его, не могут не смеяться.

... 29 марта, наконец, появились признаки некоторого улучшения погоды. 30 марта с рассветом вся экспедиция собралась на аэродроме.

Четыре воздушных корабля стояли в полной готовности.

Самолет-разведчик Головина уже два дня ждал нас в Нарьян-Маре. День начался неплохо: светило солнце.

Появились опасения, что может нехватить стартовой дорожки. К полудню при помощи мощного трактора дорожку удлиннили и выравнивали.

— Сегодня улетим, — убежденно сказал Водопьянов, совещаясь с Молоковым о направлении разбега.

В полдень раздалась команда: „По самолетам!“

Все заняли свои места. Первым взлетел самолет „СССР-Н-169“ Мазурука. Пробежав 600—650 метров, он отделился от снежной поверхности. Вслед пошли в воздух Водопьянов, Молоков, Алексеев.

Старт требовал от пилотов большого искусства. Мокрый снег затруднял взлет даже легкого самолета. Искусство пилотов и сила моторов решили эту нелегкую задачу.

Сделав несколько кругов над Холмогорами, мы легли на генеральный курс — через тундру на Нарьян-Мар.

Спустя час после старта за тучами скрылось солнце. Внизу простиралась однообразная тундра, не видны были и покрытые снегом речушки.

Через два часа впереди показалась темная полоса. Еще несколько минут, и мы над морем — над Чешской губой.

Штурман Спиринов вывел нас к морю, чтобы избежать снежного шквала. За Чешской губой мы попали в низкую облачность. Началась болтанка. Внизу снова потянулась тундра. Наконец показались избышки.

Через 2 часа 50 минут с момента вылета из Холмогор мы достигли Нарьян-Мара.

Средняя наша скорость была 241 километр.

Нарьян-Мар — Маточкин Шар — остров Рудольфа

Нарьян-Мар — небольшой городок в несколько тысяч жителей. Это культурный и административный центр Ненецкого национального округа. Здесь нас встретили организованно и радушно. Аэродром был хорошо подготовлен для нашей посадки.

Мы предполагали вылететь из Нарьян-Мара через день-два. Однако погода и здесь задержала нас надолго — на двенадцать дней. Каждый

В первые минуты после посадки самолета Водопьянова на полюс



день вся экспедиция собиралась на аэродроме в надежде на отлет — и возвращалась обратно. В один из дней, когда мы намеревались вылететь, разыгрался такой шторм, что на мысе Желания сломало радиомаяк. Самолет Водопьянова четыре раза разбежался и бежал по аэродрому, пытаясь подняться, но подняться не мог. Наст был скверный, а самолет был слишком загружен.

Вообще погода нас не баловала. С одной стороны — нас преследовала весенняя погода, ранняя весна по всему Крайнему Северу. С другой — навстречу все время шли циклоны, были сплошные туманы, снегопады, облачность, фронты, окклюзии. В атмосфере было полное смятение.

В эти дни у нас все мыслили „синоптически“. Разговоры были только о погоде. За обедом невкусное блюдо называлось „окклюзией“, удачное — „антициклоном“.

С Нарьян-Мара начинался самый ответственный участок нашего пути. Надо было лететь уже в сердце Арктики. Наш путь лежал на остров Рудольфа и оттуда на Северный полюс.

Перед вылетом из Нарьян-Мара состоялось интересное собрание всей экспедиции, на котором выступали О. Ю. Шмидт и много других участников экспедиции. Это собрание останется памятным мне на всю жизнь, благодаря глубине, с которой ставились вопросы. Это собрание на меня и на всех присутствующих произвело необычайное впечатление и оставило гордое сознание того, что мы делаем большое и ответственное дело. И как-то впервые это дело было осознано нами во всей его исторической значимости. Это собрание усилило наш энтузиазм, внесло новый, повышенный ритм в нашу работу.

На этом собрании Отто Юльевич рассказал о том, что собой представляет предстоящий нам путь, в чем его смысл, какие опасности могут встретиться на пути, как должен вести себя экипаж в случае аварии и всяких иных сюрпризов. Он говорил о том, что каждый из нас в отдельности, в каком бы положении он ни оказался, должен вести себя достойно, по-советски. О. Ю. Шмидт подчеркивал, что каждый из нас в случае отрыва от всего остального коллектива должен стать как бы самостоятельной научной станцией, проводить метеорологические и всякие иные наблюдения.

Было принято решение, что в случае аварии коллектив считает для себя обязательным поведение челюскинцев во время челюскинской эпопеи.

— Путь от Москвы до Нарьян-Мара был отличным экзаменом для наших машин и для всего личного состава экспедиции, — сказал Водопьянов. — Теперь еще увереннее можно сказать, что долетим.

Наконец, появились слабые признаки улучшения погоды.

Все собрались на аэродроме. Мы заняли свои места в машинах. Моторы были запущены, винты с силой рассекали воздух, машины стремительно бежали по снегу, но наст был до того плохой, что оторваться от земли не было никакой возможности. Тогда пришлось слить по две тонны бензина и этим облегчить самолеты. Но в связи с этим мы не могли лететь по первоначальному маршруту прямо на Рудольф.

Тут же около самолетов состоялось совещание начальствующего состава экспедиции. Сидя на корточках на снегу, чертили варианты маршрутов. В результате было принято решение лететь на Маточкин Шар (Новая Земля).

Облегченные самолеты оторвались от аэродрома. Мы пробились сквозь низкую облачность, туман и сильный снегопад, набрали высоту в 2000 метров и взяли курс на север.

Внизу расстиралось бесконечное волнистое облачное море, напоминавшее снежно-белую вату. Вверху было необыкновенно голубое небо. Солнце заливало ослепительным светом облачную пелену.

Далеко внизу в просветах показалось Баренцево море, покрытое битым льдом, виднелись черные разводья полыней.

В 12 часов 58 минут показалась Новая Земля. Мы пересекли Новую Землю в северо-восточном направлении и пошли вдоль берега Карского моря. Снаружи температура была минус 13, а в нашей кабине около 5 ниже нуля.

Как красива Новая Земля сверху! Слева тянулся белый берег, словно из чистого мрамора. Тут и там виднелись исполинские обрывы, глубокие ущелья и скалистые нагромождения.

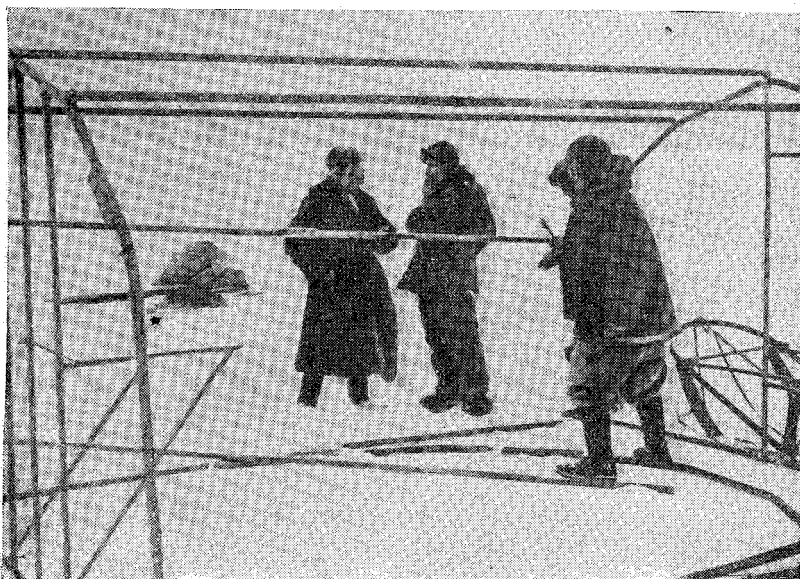
Вскоре показался Маточкин Шар. Мы сели на лед пролива, недалеко от полярной станции. Нас радостно встретило население станции во главе с начальником зимовки т. Шоломовым. Расстояние в 660 километров от Нарьян-Мара до Маточкина Шара мы покрыли в 3 часа 44 минуты.

Маточкин Шар — это какая-то гигантская продувная труба. Извилистый пролив разделяет Новую Землю на две части, соединяя одновременно Баренцево и Карское моря. Погода здесь меняется буквально на глазах.

Мы прилетели на Маточкин Шар 12 апреля, а только через 6 дней смогли двинуться дальше. За это время дважды выпадал снег и дважды ветер сметал его, поднимая вихри до 20 метров высотой. После каждой пурги приходилось откапывать занесенные снегом лыжи самолетов, выгребать снег из машин.

— Удивительное совпадение! — говорил Бабушкин. — Куда мы ни прилетим, после нашей посадки портится погода!

За окном бесилась пурга. Дул двенадцатибалльный ветер. 12 баллов — это скорость ветра приблизительно в 140—150 километров в час, т. е.,



Сборка каркаса
жилой палатки
на полюсе

если самолет будет лететь против такого ветра, то он почти будет стоять на месте.

Такому ветру ничего не стоило и сорвать наши самолеты. Все силы поэтому были брошены на укрепление самолетов канатами и стальными тросами.

Про мглу обычно говорят: в двух шагах ничего не видно. Но во время пурги на Маточкином Шаре просто ничего не видно. Вы открываете дверь и попадаете в белую тьму. Бело и темно.

За все время пурги в кабинках самолетов дежурили люди и прислушивались к голосу самолета. От самолетов до домов зимовки на расстоянии в 200—300 метров были проложены канаты, и мы шли, держась за канаты. Каждый из нас знал, что, если его оторвет от каната, ветер стремительно унесет его прочь и он погибнет. Вслед за мной, держась за канат, шел Орлов. Я изо всех сил звал его, но он абсолютно ничего не слышал.

...На Севере нужно уметь ловить время.

12 апреля нам сообщили, что погода улучшается. Немедленно началась подготовка к отлету.

В 18 часов экипажи самолетов заняли свои места.

В 18 часов 34 минуты в воздух поднялся флагман. За ним остальные машины. Звено легло на нужный курс.

Мы набрали высоту в 2300 метров и пошли под облаками. Дул боковой ветер. Слегка болтало.

До Маточкина Шара я также летел на самолете Алексева. Алексева мы называли летчиком-мыслителем. Это человек, склонный к философствованию, он делает выводы самостоятельным путем. Ему 35 лет. Но он уже старый полярный летчик. Он великолепно знает штурманское дело и радиотехнику, он смелый летчик, знает лед, и, кроме того, он большой знаток моторного дела. С Алексеевым вы можете говорить не только об авиации, но и по вопросам истории, искусства, его интересует и съезд архитекторов и та или иная книжная новинка, ни одна дискуссия по вопросам искусства мимо него не прошла.

Как-то, уже на острове Рудольфа, я к нему пришел, и у нас возникла горячая дискуссия о формализме в искусстве, дискуссия, продолжавшаяся два дня. В ней приняли участие Алексеев, Головин, Мазурук, Козлов и я. Каждый из нас интересуется искусством. Головин по образованию архитектор. Мазурук очень хорошо знает художественную литературу. Козлов интересуется театром.

На Рудольфе и во время всей экспедиции мы провели десятки бесед по различным вопросам политики, искусства и т. д. У нас не было дней, не насыщенных богатым идейным содержанием. Шмидт, Шевелев, Водопьянов, Спирин, Молоков, Мошковский, наши журналисты Бронтман и Виленский, наш „бог погоды“ Дзердзеевский и др. — все они делились своим богатым опытом.

... 18 апреля в 20 часов 50 минут мы легли на курс норд. Стояла полярная ночь, но в кабине было абсолютно светло — можно было читать карту. Под нами и над нами сплошная облачность.

Все внимание сосредоточено на измерениях и расчетах. В 22 часа 50 минут из-за облаков показался краешек солнца. Определили координаты: широта 78°20', долгота 77°15'.

24 часа. Ярко светит солнце. Небывалая, непривычная картина. Белоснежные — до боли в глазах — облака, безграничная видимость, величе-

ственная тишина Арктики. И среди этого безмолвия несутся наши стальные оранжевые и синие птицы.

С Земли Франца-Иосифа мы получили сообщение по радио, что нас ждет ясная и тихая погода. Радиомаяк работает отлично—мы держали курс по радиомаяку.

В 0 часов 50 минут показалась земля.

В 1 час 25 минут подошли к острову Грили.

Вот, наконец, показался остров Рудольфа—самый северный остров архипелага, самый северный участок Советской земли. Мы идем над островом.

Бросаем дымовую ракету—она показывает нам направление ветра. Алексеев ведет машину на посадку.

В воздухе мы пробыли 6 часов 38 минут. Из них 3 часа 30 минут мы шли в сплошных облаках. Всю дорогу шли против ветра со средней скоростью 158 километров в час. Едва мы приземлились, как к нашей машине подполз мощный трактор и оттащил машину на заранее подготовленное место.

Стояла чудесная безоблачная погода. Ветер почти стих. Была ночь (по часам), но ярко светило солнце. Термометр показывал 22 градуса холода.

Остров Рудольфа. Первый полет на Северный полюс

На острове Рудольфа наша лучшая полярная зимовка. Еще в 1936 году, когда был решен вопрос об экспедиции на Северный полюс, Папанину было поручено организовать на Рудольфе полярную станцию. Несмотря на тяжелые ледовые условия, ледокол „Русанов“ подошел к острову. Выгрузив все имущество на лед, Папанин перетащил его на землю. За короткий срок на Рудольфе были выстроены дома для зимовщиков, прекрасное оборудование, радиостанция, радиомаяк, аэродром. Зимовать на острове Рудольфа в 1936 году остались 21 человек. В подавляющем большинстве это была молодежь, люди большой научной квалификации.

Я не раз слышал такие замечания: „Тот, кто раз поехал в Арктику, поедет туда и во второй раз, и в третий, и в четвертый раз“. Вот Либин, начальник зимовки, кажется, третий раз зимует. Зимовал на Челюскине вместе с Папаниным. Либин—гидрогеолог. Мелешко—механик. Это люди, которые весь свой энтузиазм отдают Советской Арктике.

Все они—Либин, Мелешко и другие—считают себя учениками Папанина. Преданность делу, неутомимая работа, исключительная спайка коллектива, дружеская дисциплина и личная храбрость—вот те черты, которые Папанин воспитывает у работающих вместе с ним товарищей.

Однажды Спирин, Иванов и Федоров вылетели в разведку, и некоторое время от них не было вестей; тогда Мелешко с товарищем сели на нарты и поехали их искать. Шесть суток бродили они по льду, но никого не нашли, ибо тем временем Спирин и его товарищи прилетели сами.

Аэродром на Рудольфе расположен на ледяном куполе, возвышающемся над уровнем моря на 250 метров. Здесь, на 82° северной широты, мы нашли все, что можно встретить на благоустроенном аэродроме в Москве: все знаки, вездеходы, тракторы, водомаслозаправщик, мастерские.

Как только мы вышли из машин, заместитель начальника экспедиции М. И. Шевелев скомандовал: „Немедленно начать разгрузку самолетов!“

Начался аврал. Мы работали с большим напряжением. Недра самолетов, казалось, были неисчерпаемы. На снежном поле вырастала гора продуктов, инструментов, оружия, лыж, всевозможных банок, мешков, ящиков, кип книг.

К 8 часам утра аврал кончился. Вездеходы и тракторы доставили нас на зимовку. У входа в главный дом нас встретил настоящий белый медведь. Его убили накануне, заморозили, и сейчас он, как живой, стоял, держа в своих лапах поднос и на вышитом полотенце хлеб с солью и „ключ от полюса“.

Через полчаса на всем острове бодрствовал только один человек, кок зимовки, Василий Васильевич Курбатов. Все остальные спали крепким сном.

Следующий день начался новым авралом. Нужно было заправить все машины горючим. Каждый самолет должен был принять 800 ведер бензина. Все это озеро бензина перекачали вручную.

Мы готовы к штурму полюса. На аэродроме Рудольфа стояла целая воздушная эскадра: 4 тяжелых четырехмоторных „Г-6“, один мощный двухмоторный моноплан „Г-7“ и два легких разведывательных самолета.

Ежедневно синоптик Дзердзеевский обобщал разнообразные данные трехсот метеорологических станций 16 стран Северного полушария мира. Он анализировал путь и взаимодействия циклонов и антициклонов. Как на зло, мимо нас бесконечной чередой шли циклоны; едва только успевал пройти один циклон, как за ним следом шел другой.

Лучшей полярной добродетелью является терпение: мы сидели на берегу Ледовитого океана и ждали погоды. Жизнь, между тем, шла своим чередом. Для зимовщиков и участников экспедиции был сделан ряд докладов: Дзердзеевским — о погоде, Шмидтом — по истории походов



И. Д. Напанин
подвозит
„стройматери-
алы“ для
снежного до-
мика

на Северный полюс. Происходили совещания штурманов по штурманским вопросам, механиков по состоянию самолетов. Состоялся ряд совещаний с Отто Юльевичем об условиях и времени отлета. На досуге много читали классиков: Толстого, Пушкина, Щедрина, Флобера, Чехова. Читали новую книгу Павленко „На Востоке“. Играли в шахматы, пели песни, плясали, играли на баяне.

Наступило 1 мая.

На небольшой площадке, неподалеку от домов зимовщиков, собралась вся экспедиция. Отто Юльевич произнес горячую речь о любви к родине, о мужестве и отваге советских людей. Еще раз напомнил нам о грандиозной задаче, которую правительство поручило нам выполнить. Мы громко прокричали „Ура!“ в честь нашей родины, дали торжественный салют из винтовок и с пением и с красным знаменем пошли к станции.

Проваливаясь по колено в снег, мы шли демонстрацией на острове Рудольфа, самом северном острове архипелага Франца-Иосифа, на 82° северной широты. Нас вместе с зимовщиками было всего 65 человек, но мы чувствовали себя частью тех мощных демонстраций, которые в тот день проходили через Красную площадь, чувствовали себя неотъемлемой частью всего советского народа.

Вечером 4 мая сильный ветер разогнал тучи. Установилась ясная, солнечная погода. 5 мая утром наш воздушный разведчик Павел Головин вылетел на своем „Г-7“ на разведку к Северному полюсу.

Через несколько минут он скрылся из виду.

— По машинам! — раздалась команда Водопьянова. — Ставь лампы!

Радиограмма Головина вселяла во всех уверенность, что мы полетим. Механики в рекордный срок приготовили большие машины к полету. Но вдруг раздалась команда — „Отставить!“ Головин сообщил, что полюс закрыт сплошными облаками, сквозь которые невозможно пробиться, и поэтому он возвращается обратно.



**Строительство
снежного домика
на полюсе**

Мы все же были чрезвычайно обрадованы. Головин все-таки достиг полюса. Это было в 16 часов 23 минуты 5 мая.

Мы все кинулись готовить аэродром к приему самолета Головина. Но в Арктике погода меняется ежеминутно. На аэродром напал туман, набегали облака, и скоро уже нельзя было различить наши самолеты на расстоянии ста шагов.

Головин вел свой самолет по радиомаяку, но вдруг почему-то самолет вышел из зоны радиомаяка и исчез.

Мы все заволновались. По сигналам Головина мы поняли, что он кружится где-то в районе нашего острова и не может его найти в тумане. Мы знали, что горючее в баках самолета Головина иссякает и полет может закончиться трагически.

Все молча вглядывались в мутный горизонт.

На самолете „У-2“ поднялся Мазурук. Но он вернулся, ничего не обнаружив. Волнение достигло предела.

Вдруг раздался крик Вани Шмандина:

— Вот он!

С запада, совсем низко над водой, к острову несли самолет. Он стремительно промчался над зимовкой и пошел на посадку.

Когда мы добежали до самолета, Головин уже вылез из кабины и, отвернув краник бензинового бака, сказал:

— Есть еще немного. Я боялся, что нехватит. Кекушев помпой качал остатки.

Отто Юльевич радостно обнял Головина. Он горячо поздравил его и весь экипаж, первых советских людей, побывавших над Северным полюсом.

Полет Головина продолжался 12 часов и проходил на высоте 1500—2000 метров.

Все радовались благополучному исходу этого полета. Уверенность в успех экспедиции еще больше окрепла.

Но прошло еще много дней томительного ожидания летной погоды, пока мы получили возможность вылететь к Северному полюсу.

На Северном полюсе

Дни ожидания тянулись мучительно долго. 19 мая исполнилось ровно месяц, как мы прилетели на Рудольф.

Наконец, 20 мая в облаках появились окна. Выглянуло солнце, показалось голубое небо.

Еще раньше на одном из совещаний было принято решение лететь на полюс не всей экспедицией. Первым должен был полететь флагманский корабль Водопьянова, и после его посадки на полюс вылетают остальные три корабля.

Как только появились признаки улучшения погоды, закипела работа. Между зимовкой и аэродромом поддерживалась непрерывная связь при помощи самолета „У-2“. О. Ю. Шмидт, Шевелев, группа Папанина деятельно готовились к отлету. Им помогала вся экспедиция.

21 мая к 4 часам утра все было готово. Самолет Водопьянова „СССР-Н-170“ был загружен до отказа: запас бензина на 14 часов полета, продукты на 2 месяца, палатки, радиостанция Кренкеля, нарты, оружие, книги, вещи экипажа и будущих зимовщиков.

После короткого прощания в машину сели начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, командир летного отряда экспедиции и первый пилот

самолета „СССР-Н-170“ М. В. Водопьянов, второй пилот Бабушкин, флагштурман Спириин, флаградист Иванов, бортмеханики Бассейн, Морозов, Петенин, кинооператор Трояновский и будущие зимовщики на дрейфующей льдине — Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов.

Два мощных трактора оттащили самолет к месту старта.

Сверкнули на солнце металлические винты самолета.

Самолет побегал по склону. Мы все напряженно всматривались, как он оторвется. Самолет бежал все быстрее и быстрее.

Оторвался ..

Водопьянов блестяще оторвал свою машину от аэродрома и повел ее в воздух.

В 4 часа 52 минуты утра самолет „СССР-Н-170“ пролетел над зимовкой, вошел в зону радиомаяка и лег на курс к северу.

Все время с борта самолета регулярно поступали радиogramмы о месте нахождения самолета и о том, что все в порядке.

В 11 часов 12 минут дня очередное сообщение с самолета вдруг оборвалось на полуслове.

Что случилось с самолетом? Все встревожились.

Наши радисты Богданов и Стромилов непрерывно искали сигналы самолетной станции, звали ее.

К тому же стала портиться погода. На остров напoлз туман, набежали облака, пошел снег. Настроение у всех стало напряженным.

В непрерывных поисках самолета по эфиру проходили часы: один—два—три... пять... Нервы натянулись до предела. В радиорубке царила напряженная тишина, нарушаемая ритмическим стуком ключа радиоаппарата.

Склонившись над радистом, стоял Шевелев. Он курил папиросу за папиросой.

Уже прошло семь часов томительного ожидания. Восемь... десять...

Вдруг в 21 час 35 минут раздался громкий возглас Стромилова:

— Сели!..

Мы все кинулись в радиоаппаратную. Спустя три минуты Кренкель передал нам первую радиogramму:

„Все живы, самолет цел. У Симы [Иванова] сторел умформер. У меня садились аккумуляторы. Если связь прервется, вызывайте в полночь. Отто Юльевич пишет телеграмму. Лед — мировой“.

Вслед за первой Кренкель передал историческую радиogramму Шмидта:

„Москва. Главсевморпуть. Остров Рудольфа, Шевелеву. В 11 час. 10 мин. самолет „СССР-Н-170“ под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом. Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции. В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас после установки рации на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена, примерно, в 20 километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре Полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции. Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалею. Сердечный привет. Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания.“

Начальник экспедиции Шмидт“.

Схлынули все наши тревоги. Мы поздравляли друг друга. Теперь скорей туда, на полюс, к товарищам!

Но ... туман, облачность, порывистый ветер, снег, и видимость — один километр.

Нелегко было сдерживать себя и товарищей, рвавшихся вперед.

Но все знали, что в завоевании полюса решает не только смелость, но также выдержка, самообладание и расчет. Такое дело нужно делать уверенно, спокойно.

Наши самолеты готовы к отлету, нагружены бензином, папанинским имуществом, снаряжением, оборудованием и т. д. Также берем с собой пятого члена зимовки — сибирскую лайку „Веселого“.

Наконец, наступило долгожданное улучшение погоды.

25 мая в 23 часа 15 минут в воздух поднялся самолет „СССР-Н-171“ Молокова, за ним самолет „СССР-Н-172“ Алексеева и третий самолет „СССР-Н-169“ Мазурука. В последнем находился и я. Экипаж его был следующий: командир самолета — Илья Мазурук, второй пилот Козлов, штурман Аккуратов, бортмеханики Шекуров и Тимофеев. Полетный вес самолета достигал 24 тонн.

Погода во время полета была изумительная. Замечательное солнечное освещение, безоблачное, синее небо над бесконечной ледовой равниной... Все в природе казалось интереснее и ярче любой сказки.

Мы стремились на Северный полюс, туда, где находилась уже первая группа нашей экспедиции во главе со Шмидтом. После 6—6½ часов мы приземлились, полагая, что достигли цели. Задание было перелететь полюс. Хотя основного лагеря нам не было видно, мы были уверены, что он должен быть совсем близко.

Мы сели на небольшую льдину, сплошь усеянную ропками. Только благодаря большому летному искусству Мазурука сели благополучно.

Как только вышли из самолета, мы крепко расцеловались, поздравили друг друга с достижением полюса.

А потом, когда Аккуратов подсчитал и сказал: „Знаете, куда мы попали?“ — мы поняли, что попали не совсем туда, куда нужно. Мы находились на расстоянии 80—90 километров от основной зимовки. Стали давать позывные, но на наши позывные никто не откликался. Трое суток мы были оторваны от своего коллектива, но мы беспокоились не о себе, а о товарищах в других машинах. Мы были целы и живы, но мы не знали, где Молоков и Алексеев, попали ли они к основной зимовке.

Кроме того, нас угнетало сознание, что мы можем задержать возвращение экспедиции. Ведь мы были оторваны от других, а лететь дальше абсолютно невозможно. Ропки и торосы сплошь покрывали нашу льдину. О том, чтобы подняться, нечего было и думать. Но мы твердо верили, что выйдем из положения. Мы знали, что есть коллектив товарищей, который нас не бросит, мы знали, что Отто Юльевич сделает все возможное, чтобы нас выручить.

На льдине мы пробыли 10 суток. Все это время мы работали, налаживали радиосвязь, устанавливали координаты. Погода большей частью была неблагоприятная.

Мы усиленно готовились к перелету на основную льдину. На третьи сутки мы установили двустороннюю радиосвязь с зимовкой „Северный полюс“. Там было все в порядке — ждали нас. Установление связи с товарищами нас окрылило. Закипела работа. Девять суток, напрягая все свои силы, расчищали аэродром от ропков, торосистых нагромо-

ждений. Мы ворочали тонны ледяных глыб, чтобы очистить дорожку для взлета тяжелого самолета. За девять суток напряженной работы шести человек нами была очищена дорожка в 600×60 метров, необходимая для взлета.

До этого непрерывный полярный день у меня, как и у всех жителей „Большой земли“, вызывал бессоницу. Теперь же мы спали лучше, чем на материке — до того сильно было физическое переутомление. Мы спали в спальных мешках. В мешках и раздевались. Этому нас научил Отто Юльевич. Когда кто-либо не раздевался, то мерз, потому что за ночь одежда оттаивала.

И в этой тяжелой обстановке нас не покидало хорошее настроение. Был у нас патефон. В минуты отдыха мы заводили его, пели песни, читали „Евгения Онегина“, беседовали о литературе. Однажды Мазурук, стоя на нартах, наизусть декламировал стихи Пушкина и Маяковского.

29 мая мы праздновали именины Козлова. Из концентратов было приготовлено несколько блюд, поданы коньяк, сладости. Шефом-поваром был сам именинник Козлов.

На десятые сутки аэродром был готов. Накануне Отто Юльевич по радиотелефонѹ нам сообщил, что „завтра будет летная погода“. Мы знали координаты лагеря, и в лагере знали наши координаты. В последний момент Отто Юльевич передал: „Я советую вам вылететь“. Мазурук ответил: „Вылетаю“.

Мы заняли свои места в машине.

Мазурук дал полный газ, машина стремительно понеслась вперед. У всех была одна мысль: достаточно ли длинна дорожка для разбега? У самого края дорожки Мазурук поднял машину, и она послушно пошла в воздух.

5 июня в 7 часов 12 минут мы опустились на ледовом аэродроме станции „Северный полюс“.

Нас встретили объятия, поцелуи, крики „Ура!“ Лица всех сияли радостью.



**Отдых
после работы**

Особенно ликовал Ширшов: мы привезли ему долгожданную лебедку с тросом, длиною свыше 500 метров, для измерения глубины океана. Вся экспедиция была в полном сборе.

Цель достигнута

Так вот он, купол земного шара, полюс!

Вот та воображаемая географическая точка, в которой сходятся все земные меридианы. В этой точке — воображаемая ось вращения земли. Здесь полгода длится суровая безмолвная ночь и полгода не заходит полярное солнце.

Веками сюда стремилось человечество. Кровью лучших людей, гибелью смелых и доблестных отмечен тяжелый путь к полюсу.

Первое впечатление от станции — большая новостройка. На льдине толщиной в три метра, шириной в полтора километра и длиной в два с половиной километра, раскинулось тринадцать палаток — основная палатка зимовки, радиорубка, камбуз, склады, метеобудка, ветряк, горы припасов, оборудования, горючего. На аэродроме, распластав свои оранжевые и синие крылья, стояли четыре самолета. Мы снова увидели близких людей, услышали смех, шутки, деловые разговоры. Меня особенно растрогало то, что у Алексеева в палатке для меня была приготовлена койка. Она 9 дней пустовала, товарищи меня ждали.

В честь нашего прилета в самолете у Алексеева для нас был приготовлен обед.

Нашу машину быстро разгрузили и тут же стали готовить все самолеты в обратный путь.

Через несколько часов все работы по подготовке самолетов были закончены. К этому времени Папанин закончил оборудование своей зимовки. Каждый килограмм его десятитонного имущества был тщательно проверен и получил строго определенное место. Чего только тут не было! Среди вещей можно было увидеть такие, как пишущая машинка, оружие, клиперботы, кастрюли, мануфактура — от грубой простыни до тончайшего шелка, стулья, шахматы, бритвы, научные приборы, книги, бидоны с горючим и сотни других предметов.

Вскоре в палатке Отто Юльевича состоялось совещание о порядке вылета с Северного полюса. На совещании выяснилось, что у двух самолетов — Алексеева и Мазурука — нехватит бензина для обратного полета на остров Рудольфа. Оказалось, что мы имеем всего 15 350 литров горючего, из них 500 литров надо было оставить Папанину. Чтобы долететь до острова Рудольфа, каждая машина должна была иметь минимум 4300 литров, следовательно свыше 2000 литров бензина нехватало.

Отто Юльевич сказал, что оставлять машины на полюсе нельзя. И тогда оба летчика — Мазурук и Алексеев — выразили желание долететь до 85°, сесть на лед и ждать, пока с Рудольфа им привезут бензин.

Предложение Алексеева и Мазурука было принято.

В 2 часа ночи 6 июня на „Красной площади“ поселка дрейфующей станции „Северный полюс“ — между основной палаткой зимовки и складами — состоялся торжественный митинг. Отто Юльевич поднялся на нарты и произнес речь. Он говорил о том значении, которое имеет создание научной станции на дрейфующей льдине, подводил итог проделанной работе, прощался с четырьмя товарищами, которые оставались на полюсе... Отто Юльевич говорил порывисто, заметно волнуясь. Его слова разносились далеко среди ледовых просторов.

Шмидту ответил начальник зимовки И. Д. Папанин. Он просил передать на Большую землю, что, когда улетят самолеты, зимовщики не будут чувствовать себя одинокими. Они знают, что за их работой будет следить вся наша страна. Они будут ощущать ее воодушевляющую поддержку.

Когда Папанин закончил речь, Шмидт скомандовал: „Поднять флаги!“ Через минуту на верхушках алюминиевых мачт затрепетали два ярких знамени: государственный флаг СССР и флаг с портретом Сталина.

Три ружейных залпа — салют, крики „Ура!“ и пение Интернационала закончили официальное открытие станции „Северный полюс“.

В 3 часа утра все собрались на аэродроме.

В 3 часа 25 минут все готово к отлету. Каждый из нас крепко обнял и горячо перецеловал зимовщиков.

В 3 часа 30 минут флагманский корабль „СССР-Н-170“ тронулся с места.

Через 7 минут в воздухе была вся эскадра. Сделав прощальный круг над лагерем, мы легли на курс. Внизу на льдине виднелись четыре крохотных человеческих фигурки. Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров стояли на опустевшем аэродроме, провожая взглядом удаляющиеся самолеты. Они оставались одни среди безмолвных льдов Арктики для того, чтобы продолжать научную работу. Мы с ними расстались, зная тяжелые условия, в которых им придется жить, но зная и то, что в случае надобности страна придет им на помощь.

С полюса до Рудольфа я летел на самолете „СССР-Н-170“ вместе с Отто Юльевичем. Водопьянов уверенно вел свою машину.

Сплошная облачность заставила нас забраться ввысь. Примерно до 86° северной широты мы шли на высоте 1200 метров. Затем пришлось подняться еще выше — до 2000 метров.

Несколько слов об одной из самых красочных фигур нашей экспедиции — Михаиле Водопьянове, командире летного отряда и командире самолета „СССР-Н-170“. В нем подкупает народная смекалка, сноровка и остроумие. Он на короткой ноге с природой, чувствует и угадывает ее, но не играет с ней... Он верит в нее. Водопьянов исключительно смел. Его смелость идет от веры в советскую машину, в советский мотор, в организацию и технику полета.

... С момента отлета с Северного полюса О. Ю. Шмидт все время держал связь по радиотелефону с другими самолетами. Около 85° Алексеев вызвал Отто Юльевича и сообщил, что из-за недостатка бензина он, как было условлено заранее, идет на посадку. Начальник дал свое согласие, и вскоре самолет „СССР-Н-172“ пошел на снижение.

Мазуруку же удалось дотянуть свою машину до Рудольфа.

В 8 часов 23 минуты в разрывах облаков показался остров Рудольфа. Но основной аэродром Рудольфа был весь покрыт туманом. Предстояло садиться на маленькую запасную площадку. К счастью, туман рассеялся, и все три машины благополучно спустились.

Нас охватило чувство глубокого счастья от сознания того, что в основном наша задача выполнена.

Алексеев и его экипаж провели на своей льдине 60 часов. Они на Рудольф передавали свой самодеятельный концерт. Семьи их присылали им телеграммы по следующему адресу: „Северный Ледовитый океан, льдина № 3, дом № 172“. На льдине № 3 им жилось хорошо. Они слушали концерты из Москвы, переговаривались через каждые час-два с нами по телефону, шутили.

В течение двух суток экипаж летчика Головина дежурил у своего самолета, готовый в любую минуту доставить Алексееву бензин. Наконец, 8 июня вечером облака поредели, проглянуло солнце. Со „льдины № 3“ Алексеев сообщил, что у них погода хорошая. Через несколько минут самолет Головина пронесся над нами и взял курс на север...

В 23 часа заливка самолета Алексеева была закончена. А еще через несколько часов в радиорепродукторе мы услышали голос Алексеева: „Алло! Алло! говорит самолет Алексеева. Подходим к острову. Видим берег. Готовьте ужин, баню. Привет, кончаю, сматываю антенну“.

Шмидт, Водопьянов, Молоков, Спирин, Бабушкин и другие на вездеходе помчались встречать отважных друзей: тт. Алексеева, Жукова, Мошковского, Сугрובה, Гинкина, Шмандина и заместителя начальника — Шевелева.

Шевелев еще совсем молод. Он талантливейший представитель нового поколения, большого ума человек, великолепный организатор. Для всех летчиков, которые участвовали в нашей экспедиции, он был непререкаемым авторитетом. Он сыграл в нашей экспедиции исключительную роль.

... С Рудольфа до самой Москвы я летел с Молоковым.

Скромный, вдумчивый, безгранично любящий свою профессию полярного летчика, изумительный мастер своего дела, Василий Сергеевич Молоков — подлинно народный герой. Нет опасности, которая могла бы его смутить.

Под нашим самолетом навстречу нам менялись времена года. На полюсе и острове Рудольфа стояла зима. Над Новой Землей нас встретила весна. В Архангельске уже было тепло. А 25 июня Москва встретила нас ярким летним днем.

Полярная операция была с честью закончена.

Все жили дружной семьей. Мы полетели на полюс друзьями, а вернулись братьями. Не было не только ни одной ссоры, но я не помню ни одного резкого слова. Все чувствовали, что делают большое и значительное дело, и это подавляло будничные мелочи. Три месяца, проведенные в пути, были временем большого внутреннего подъема, мобилизованности самых благородных человеческих, партийно-коммунистических чувств.

... Столица нас приняла восторженно. На аэродроме к нашей встрече явились представители партии, правительства и общественных организаций, друзья, родственники, близкие. Горячие приветственные речи, красные знамена и наши портреты на улицах, по которым мы проезжали, дождь приветственных листовок, море цветов и радость, радость не только столицы, но и всей страны за успех нашего дела — еще раз показали нам всю ответственность задачи, которая на нас была возложена.

Мы удостоились высокой чести быть принятыми в Кремле и быть награжденными орденами.

Никто из нас не считал свое дело законченным. Экспедиция на Северный полюс, инициатором которой был товарищ Сталин, ставила новые задачи перед советской авиацией и наукой. Скоро перелетели через полюс в Америку Чкалов, Громов.

Началась новая страница в истории большевистского освоения Арктики.

Н. Т. ЧЕРНИГОВСКИЙ

О ЧЕМ ГОВОРIT НАШ ОПЫТ

(Полярная станция мыса Челюскина)

... С восходом солнца (1937 года) мы возобновили гидрографические работы на береговой полосе Таймырского полуострова.

Партия гидрографа К. П. Петрова и астронома И. И. Архангельского положила на карту 265 километров береговой линии, определила 4 астропункта и построила 4 навигационных знака.

С мая до июля гидрологическая партия автора этой статьи и С. П. Махонина выполнила 5 поперечных разрезов в центральной и западной частях пролива.

Северной группе С. П. Мадонина, каюров Д. А. Буторина и Ф. С. Журавлева впервые в зимних условиях удалось произвести полностью разрезы от группы островов Гейберга к южному берегу острова Большевик и второй разрез от Северной Земли к мысу Вега.

Большую роль в маршрутных работах сыграли вездеходы. Вездеход „НАТИ“, снабженный походной радиоустановкой, участвовал во всех гидрографических экспедициях, в заброске продовольственных и топливных баз гидрологам. Водитель, старший механик Г. Г. Колобаев не ограничивался устройством баз на суше, он продвигался по морскому льду до границы торосистых льдов.

Впервые на мысе Челюскина была организована актинометрическая станция по изучению солнечного режима в проливе Вилькицкого.

Метеорологами А. В. Шоломоуном и М. П. Григорьевой собран ценный материал по балансу лучистой энергии самой северной точки Европейско-Азиатского материка.¹

Чтобы улучшить наше продовольствие, мы использовали местные ресурсы. Еще при стоянке в бухте Диксон нашими каюрами была выловлена и затем доставлена на мыс Челюскин тонна омуля. В районе

полярной станции (река Серебрянка) было выловлено около тонны рыбы голецовых пород. В навигационный период добыто 3 тонны сапки, 25 белух, 7 моржей, 15 морских зайцев, более 50 нерп. За зимовку убито 35 медведей и 15 оленей. Добыча зимнего промысла — 150 песцов. Заготовлено 7 тонн (35 бочек) сала-шелеги, 10 бочек соленых шкур, 600 метров заячьего ремня.

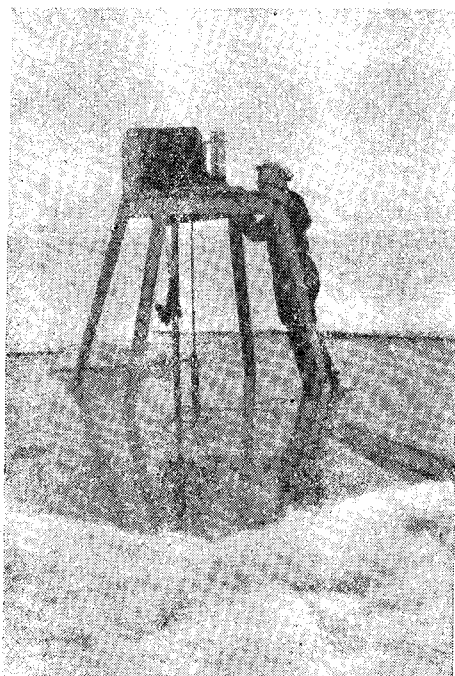
Повар А. М. Приказчиков внес ценный вклад в снабжение экспедиций. Все партии и группы снабжались на 70% полуфабрикатами (пельмени, котлеты, жаркое, печенье, пирожки, вплоть до пирожных „Наполеон“). Галеты были заменены сухарями: черными, белыми и сдобными. Приказчиков разнообразил наше меню, он готовил специальные арктические кушанья (студень из белушьях плавников, котлеты из моржа, жаркое из нерпы, жареные чайки и т. д.).

Весной 1937 года радиостанция мыса Челюскина обслуживала арктические перелеты: сначала самолетов летчиков В. М. Махоткина и Ф. Б. Фариха, затем летной экспедиции на Северный полюс, трансполярных перелетов Москва — Северная Америка. Работа радиостанции была признана одной из первых среди радиостанций системы Главсевморпути. За обслуживание перелетов начальник радиостанции орденоседец И. Григорьев, радиотехники В. Адуев, Р. Тилинский и старший механик В. Шоломоун получили денежные премии.

Период полярной ночи был использован для партийно-воспитательной работы. Был организован также кружок по изучению английского языка. Организатором всех вечеров самодеятельности, режиссером „местной драматической труппы“ был магнитолог И. Канторович.

Записанные нашими радистами и размноженные во многих экземплярах материалы VIII Съезда Советов, полный текст Сталинской Конституции, а впоследствии и Положение о выборах в Верховный Совет

¹ Организатором этих наблюдений был автор статьи Н. Т. Черниговский. — *Ред.*



Ледовый мареограф

Фото К. Петрова

СССР" тщательно изучались и обсуждались зимовщиками. Обеспечено было ежедневное слушание „Последних известий“.

22 августа 1937 года наш коллектив полярников отметил пятилетие существования станции.

* * *

Наш опыт работы показывает, что научное оборудование полярных станций все же не всегда соответствует современным требованиям. Развитие стахановского движения на полярных станциях тормозится слабой технической оснащенностью, отсутствием хороших лабораторий.

В практике метеорологических станций видное место должны занять электроприборы, приспособленные для работы в полярных условиях.

Нужно снабдить змейковые станции небольшими двигателями для смотки проволоки: работа лебедок вручную требует подсобных работников, а в связи с сокращением штатов станции до минимума (на мысе Челюскина в 1936/37 году штат в 53 человека, в 1937/38 году — 24 человека) эти работы без механизации могут быть выполнены лишь за счет сокращения других исследований.

Коренной реорганизации должно подвергнуться гидрологическое оборудование. Несмотря на его технически несложное изготовление и наличие нескольких типов

мареографов (самопишущих приборов для регистрации колебаний уровня моря), до сих пор на большинстве станций такие наблюдения ведутся визуально, и продолжительность их не превышает одного месяца.

Большое практическое значение для обслуживания навигации имеет производство полумесячных станций по изучению суммарных течений в проливе. У нас на этих наблюдениях были заняты 4 человека. При наличии же саморегистрирующих приборов эта работа была бы легко выполнена одним гидрологом, причем продолжительность станции можно было бы увеличить до месяца.

Надо внедрить в практику стационарных гидрологических исследований термографы (приборы, регистрирующие температуру), салинографы (приборы, регистрирующие соленость воды) и самописцы течений. Все это создает условия для постановки по новому маршрутных и прибрежных работ.

Пора уже снабдить все полярные станции современным инструментарием и транспортом (авиация, вездеходы). При наличии квалифицированных, любящих свое дело работников это откроет новые возможности в изучении полярных морей.

Всесоюзному Арктическому институту необходимо энергично взяться за организацию специальных научно-исследовательских методических станций, где изучение работы приборов и приспособление их к арктическим условиям должно занять видное место.

Нам кажется целесообразным изучение отдельных проливов (или других важных для навигации участков морей), специальными зимовочными гидрологическими экспедициями, действующими вполне самостоятельно, имеющими свой особый транспорт для зимних и летних работ. Это позволит работать двум или трем партиям одновременно в различных частях пролива.

Наша зимовка была пятой на мысе Челюскина, однако по приезде на станцию мы были неприятно удивлены внешним и внутренним видом жилых домов. Дома были не обшиты досками, плохо проконопачены, печи требовали капитального ремонта. Не удовлетворяла нас также и баня. Такие предметы банного оборудования, как шайки, пришлось изготовить из негодных бензиновых бидонов. Кухонный инвентарь не имел достаточного количества чайных ложек.

Старые типы полярных построек с решетчатыми маленькими окошками, с тонкими фанерными простенками должны отойти в историю. Техникам-строителям Управления полярных станций следует поработать над тем, чтобы создать удовлетворяющий во всех отношениях тип жилых построек.

Управлению полярных станций необходимо проявить больше внимания к людям, для которых работа на станциях стала профессией.

НА МЫСЕ ЖЕЛАНИЯ

Полярная станция мыс Желания, самая северная из новоземельских станций, расположена на стыке двух полярных морей — Баренцова и Карского. Ее координаты $76^{\circ}56'$ с. ш. и 69° в. д.

По своему географическому положению станция лежит на трассе перелетов СССР—Америка. Неоднократные безаварийные посадки здесь в течение двух последних лет Героя Советского Союза М. В. Водопьянова доказывают, что мыс Желания может служить одной из промежуточных баз для регулярных полетов через Северный полюс.

Сплошной полярный день здесь продолжается 122, полярная ночь 105 суток, остальное время приходится на чередование дня и ночи. Средняя годовая температура воздуха, выведенная за несколько лет, $-9,6^{\circ}$. Максимальная $+13,2^{\circ}$, минимальная $-34,7^{\circ}$. Ясные дни здесь редки, большей частью стоят туманы или бывают осадки. Часто дующие ветры доходят в среднем до 7,5 метра в секунду, по направлению они преимущественно юго-западные и северо-восточные.

Постоянный ледяной покров вокруг мыса Желания не образуется из-за отсутствия закрытых бухт и наличия сильных ветров. Лед здесь постоянно взламывается и уносится ветром, поэтому даже в зимние месяцы можно наблюдать свободное ото льда море.

Программа работ полярной станции обширна.

Метеорологический раздел включает в себя наблюдения над элементами погоды: давлением, температурой, влажностью,

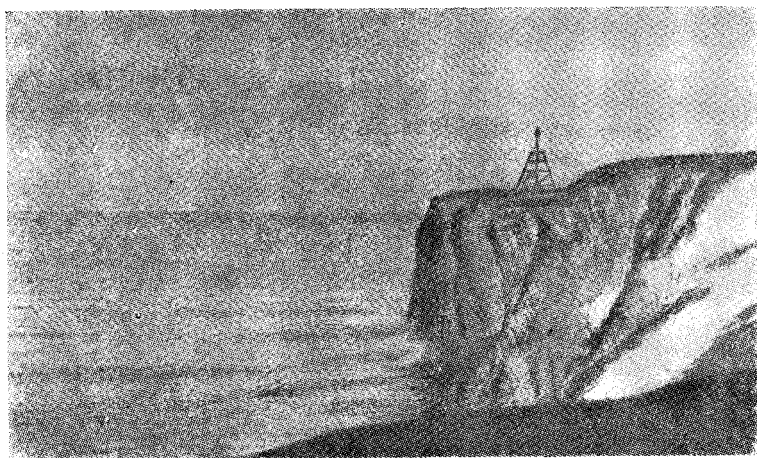
ветром, количеством и движением облаков, осадками, видимостью, гидрометеорами. Наблюдения производятся четыре раза в сутки. Станция снабжена самопишущими приборами, которые позволяют проследить изменение ряда метеорологических элементов почти ежечасно.

Кроме того, этот раздел включает в себя наблюдения над оптическими явлениями в атмосфере, над полярными сияниями.

Четыре раза в сутки подробные кодированные телеграммы о характере погоды направляются в Москву в Бюро погоды Главсевморпути. Весной, с началом перелетов, информация о погоде будет производиться ежечасно.

Аэрологический раздел программы складывается из базисных шаропилотных наблюдений, выпусков радиозондов и змеевых подъемов. Шары-пилоты выпускаются ежедневно, и их путь в атмосфере прослеживается в специальные теодолиты одновременно с двух пунктов, что позволяет с достаточной точностью определить направление и скорость ветра на различных высотах над земной поверхностью.

В международные дни и по требованию Бюро погоды мы будем выпускать радиозонды, таких выпусков за зимовку 1937/38 года предполагается 150. Выпуску каждого радиозонда предшествует тщательная подготовка: настройка передатчика, заливка и утепление батарей, добыча водорода (это одна из наиболее трудоемких работ). Мы привезли с собой едкий натрий и ферросилиций, при помощи этих реактивов мы будем в специальном газогенераторе добывать водород. Всего для радиозондов нам



Морской знак
на мысе Желания

предстоит добыть около 700 куб. метров водорода. Сигналы радиозондов будут приниматься на наушники и на ондулятор.

Ежедневно, при подходящем ветре, с помощью моторной лебедки производятся змейковые подъемы. Данные аэрологических наблюдений сейчас же сообщаются в Бюро погоды Главсевморпути, что облегчает синоптикам составление прогнозов погоды.

Актинометрические наблюдения должны дать полную картину теплового баланса. Наблюдения мы производим над прямой и рассеянной радиацией солнца и над земным излучением. Станция снабжена новейшими приборами: актинометром профессоров Михельсона и Калитина, пиранометром Янишевского, пиргеометром Савинова, стрелочными и зеркальными гальванометрами и гальванографами для непрерывной записи суммарной и рассеянной радиаций. На станции имеется специальный актинометрический домик для производства всех наблюдений.

При наблюдениях мы пользуемся фильтрами Шотта, что позволит судить о прохождении через атмосферу лучистой энергии с различной длиной волны. Весною 1938 года предполагаем сделать экскурсию на ледники с целью определить отражательную способность (альбедо) глетчерного льда.

Гидрологические работы заключаются, во-первых, в наблюдениях за уровнем температуры, солёностью и волнением морской воды и за состоянием льдов, во-вторых, в периодических выездах в море с батометрическими работами. Сверх программы мы устанавливаем регулярное наблюдение над плотностью морского льда по методам профессора Шулейкина.

Мы проводим работу также по исследованию приземной инверсии с помощью зондового метеорографа и испытанию самопишущего дождемера системы одного из зимовщиков мыса Желания, нигде ранее не применявшейся.

Для связи с Большой землей мы предполагаем передатчиками такой мощности, которая полностью обеспечит всю работу для будущих возможных перелетов через Северный полюс.

Наши материально-бытовые условия вполне позволяют целиком выполнить поставленные перед зимовкой задачи, а также и дополнительную работу, которая может возникнуть в связи с такими перелетами.

Имеющаяся на станции жилая площадь позволяет разместить в каждой комнате не более 2 человек. Комнаты оборудованы всем необходимым для нормальной работы и отдыха.

Для научных работ имеется отдельный дом, который в этом году тщательно утеплен и отремонтирован. Всего на зимовке 12 жилых и вспомогательных домов. В эту зимовку мы предполагаем провести в жилой дом, баню и скотный двор водопровод, для чего нами привезен центробежный насос и соответствующее количество труб. Базой для этого водопровода будет служить расположенное недалеко от станции озеро с пресной водой, глубиной в 7 метров, которое не промерзает до дна. Это будет самое северное водопроводное хозяйство в системе Главсевморпути.

Всеми видами спецодежды, летней и зимней, станция обеспечена в достаточном количестве. Силовая батарея, которая нами будет переделана для увеличения емкости, заряжается от ветродвигателя и позволит нам, во-первых, сэкономить значительное количество горючего, а во-вторых — даст достаточное количество электроэнергии для работы радиостанции и освещения жилых и вспомогательных зданий. Наша задача — при помощи ветродвигателя получить не менее 90% нужной нам для станции электроэнергии.

Питание у нас на зимовке в этом году должно быть не хуже, чем на Большой земле. С собой мы привезли 4 головы крупного рогатого скота, 7 свиней, и около 20 штук кур разных пород. Поддерживая связь с научными организациями на Большой земле, мы хотим проследить, возможна ли акклиматизация кур на Новой Земле, так как опыта в этой работе еще не было.

При правильной кормежке скота мы сможем в течение всей зимовки иметь свежее мясо.

В полярную ночь мы посеяли в ящиках особый вид морозоустойчивых цветов и овощей, которые мы выписали из Хибиногорска и из специальной лаборатории Мичуринского питомника.

Постараемся наладить промысел на морского зверя и пса.

Несмотря на ряд трудностей, связанных с недозавозом некоторых грузов, мы надеемся, что все задания выполним на „отлично“ и своей работой оправдаем ту заботу, которую проявляют к зимовщикам партия и правительство.

О. В. ИОНОВА

ЯСАК В ЯКУТИИ

(XVII век)

I

Изучение истории каждого отдельного народа, входящего в семью народов СССР, — весьма важная задача. Жюри Правительственной комиссии по конкурсу на лучший учебник для 3 и 4 классов средней школы по истории СССР указало на необходимость

„ввести в качестве субъектов истории также и другие народы, порабошенные царской монархией и освобожденные от национального гнета Великой Социалистической революцией“.

История якутского народа еще не написана. В процессе закабаления якутов самодержавием первенствующую роль в XVII веке играл ясак, как особая форма эксплуатации северных народов.

Мы ставим своей задачей, пользуясь неопубликованными архивными материалами, дать описание форм и методов сбора ясака, показать, как эта тяжелая повинность отражалась на различных слоях населения и к каким результатам она приводила.

Чрезвычайно запутанная система ясачного обложения строилась соответственно социальным особенностям обложенных данью народов.

Вначале некоторые племена облагались уравнительным ясаком. Так, например, вилуйские тунгусы должны были платить по 3 соболя и добавочно, с 1642 года, по соболю с человека.

При объяснении якутов,¹ у которых, на основе развития скотоводческого хозяйства, общественное и имущественное неравенство проявлялось достаточно резко, размер ясака зависел от имущественного положения облагавшегося.

Какое же соотношение существовало между ясаком и имуществом облагаемого?

Чтобы ответить на этот вопрос, надо рассмотреть эволюцию системы ясачного обложения на протяжении XVII века, так как методы обложения существенно отличались друг от друга на различных этапах завоевания Якутии.

¹ В настоящей статье мы касаемся только якутов. О. И.

В период с 1630 до 1641 года, т. е. до создания якутского воеводства, основным принципом объясачивания было „брати б с них государев ясак по сколько будет мочно“.¹

К моменту появления русских, стоявшие во главе образовавшихся нескольких объединений якутов тойоны-„князцы“ являлись посредниками между своими „улусными людьми“ и ясачными сборщиками. По ясачным книгам того времени видно, что ясак собирался со всего улуса, но количество собранных соболей записывали на имя князца данного улуса. Сколько плательщиков стояло за каждым князцом и сколько платил каждый из этих плательщиков, этого не показано.

Такова запись, например, в ясачной книге Петра Бекетова 1633 года.² Там мы имеем лишь имена шести князцов и количество соболей, собранных с них и с их улусных людей.

Также и в ясачной книге 1636 года³ атамана Ивана Галкина хотя уже встречаются и не-князцы, но из 46 ясачных плательщиков 36 человек являются князцами, причем часто количество соболей, взятых у князца и его улусных людей, указывается вместе. Сколько людей и какое хозяйство имел тот или иной князец — выяснить невозможно. Например, кангаласский князец Еюк платил 100 соболей в год.

Вначале князцам было предоставлено право самим собирать ясак внутри улуса и решать, сколько соболей должен принести каждый улусный человек. Таким образом власть князца над его улусными людьми с приходом русских не уменьшилась; напротив, к прежним его функциям добавилась еще одна — взимание соболей для ясачной казны.

II

До 1641 года население, обитавшее в бассейне реки Лены, подвергалось грабежу и насилиям одновременно со стороны тобольских, мангазейских, енисейских и томских служилых людей. Между экспедициями, снаряжавшимися на реку Лену, часто происходили войны из-за ясака. В одной из царских грамот говорится, что

„меж себя у тех тобольских и у енисейских служилых людей для тое свои бездельные корысти, бывают бои; друг друга и промышленных людей, которые на той же реке Лене соболи промышленляют, побивают до смерти, а новым ясачным людям чинят сумнение, тесноту и смугу и от государя их прочь отгоняют“.⁴

Якуты в этот период облагались двойным и тройным ясаком. С образованием якутского воеводства мангазейским, енисейским и другим служилым людям было запрещено „ходить“ на Лену.

К сороковым годам, когда почти все „неясачные иноземцы“ населявшие современную Якутию, были „с боем“ и „без боя“ приведены под

¹ РИБ, т. II, № 213.

² Сиб. прик., кн. 32, л. 213—215.

³ Сиб. прик., кн. № 76.

⁴ РИБ, т. II, № 213.

Мы даем тут расшифровку сокращений, приводимых в дальнейшем в подстрочных примечаниях.

ААН ф. № — Архив Академии наук СССР, фонд №.

ДАИ — Дополнение к актам историческим.

К. № сст — Архив Ленинградского отделения Исторического института Академии наук СССР. Якутские акты, картон № сстав.

РИБ — Русская историческая библиотека.

Сиб. Прик., кн., ст. — Государственный Архив феодально-крепостнической эпохи. Сибирский приказ, книга, столбец.

ЯОУ ст. №, л. — Государственный Архив феодально-крепостнической эпохи. Якутское областное управление, столбец №, лист.

„государскую высокую руку“ и была создана достаточно прочная сеть острожков и ясачных зимовьев на реках Лене, Яне и Индигирке, — миновала надобность в привлечении князцов для сбора ясака. Воеводы убедились, что они и при помощи своих служилых людей и казаков смогут непосредственно собирать ясак с улусных людей.

Уже в 1640 году Парфен Ходырев, собирая ясак с 35 волостей, наряду с князцами объясачивал и улусных людей. В его ясачной книге имен князцов столько же, сколько и в книге 1635 года Ивана Галкина, но кроме того было записано более 600 других ясачных якутов; из этих 600 человек — 132 платили в 1640 году ясак впервые. Круг ясачных людей расширялся ежегодно более чем на 100 человек.

Первые якутские воеводы ставили своей задачей еще более увеличить число плательщиков. С этой целью, например, воевода Головин в 1642 году провел перепись всего мужского населения, включая „захребетников“ (т. е. тех, кто не имел своего хозяйства) и подростков, которые раньше сами ясака не платили. Во время переписи населения учитывалось семейное положение якутов, количество и возраст детей, наличие „холопов“ и особенно количество скота и его качество: скот рогатый или лошади, молодняк или рабочий и т. д.

Так как основной отраслью хозяйства якутов являлось скотоводство и поголовье скота служило мерилем благосостояния каждого хозяйства, то ясак устанавливался в прямой зависимости от обеспеченности хозяйства скотом. Имеется много данных о прямой связи ясачного обложения с наличием скота в хозяйстве. Прежде всего — это многочисленные челобитные якутов, жалующихся на невозможность вносить ясак из-за отсутствия лошадей, без которых они не могли ехать на охоту.

„Многие из них [якутов] стали бесскотны и соболей стало промыслять не на чем“.¹

Подгёродные якуты-скотоводы, чтобы внести ясак соболями, обменивали свой скот на пушнину у тунгусов и якутов-охотников.

„Купить на ясак соболи не на что, кобыл и коров у себя сказал немнога... был скотишко, коней, кобылы и коровы и те сказал в прошлых годах распроданы на ясак и стал де оттого беден“.²

Как только якут обзаводился скотом, он должен был платить ясак. Так,

„Откураев брат Юсюк Тынинин жил с братом своим с Откураем вместе за одним его Откураевым ясачным платежом, а имени де его с собою Откурай в ясачный платеж не писал, а ныне де он от брата своего Откурая отошел, скот свой себе против того ясачного платежу взял и живет себе, государев ясак платит свой платеж“.³

Появление нового скотовладельца означало и появление нового ясачного человека.

Ясачные оклады сильно колебались. Минимальный оклад составлял 1 красную лисицу в год, а максимальный — 30—40 соболей; бывали случаи, когда брали и по 100 соболей с хозяйства. Различие ясачных окладов свидетельствует о существовавшей экономической дифференциации у якутов, но указания на соотношение имущества и вносимого оклада ясачные книги все же не дают.

В ясачных книгах количество скота у облагаемого обычно не регистрировалось, а чтобы проследить, в какой пропорции взимался ясак по отношению к количеству скота в хозяйстве, надо обратиться непосредственно к переписи, проведенной в 1642 году по указанию воеводы

¹ К. 206, № 10, сст. 54.

² К. 206, № 17, сст. 145—146, или Сиб. прик., кн. 250, л. 462 и др.

³ Сиб. прик., кн. № 250, л. 6.

П. Головина. Следует отметить, что данные переписи были сильно уменьшены.

В „Росписи Одейского улуса неясачным якутам подросткам и захребетникам, которые преж сего ясаку не платили“¹ находим следующее:

Из 47 описанных хозяев юрт:

а) 17 человек скота совсем не имели, а 15 человек из них ясака не платили, т. е. отсутствие скота обычно являлось причиной зачисления в число неясачных плательщиков;

б) 13 человек платили 1 соболя с одной головы скота;

в) 15 человек платили 1 соболя с двух голов скота.

Таким образом, наиболее характерной пропорцией при взимании ясака с захребетников и подростков являлось: 1 соболя — 1 голова скота или 1 соболя — 2 головы скота.

Это соотношение между количеством скота и размерами ясака касалось также якутов-середняков. Многоскотные же хозяйства якутов не подходили под эту рубрику. Когда количество скота переходило за 20 голов — устанавливались иные, уменьшенные нормы ясачного сбора. Из упоминавшейся уже „Росписи Одейского улуса“ узнаем, что исключением из выведенного нами соотношения 1 соболя с 1 или 2 голов скота — было лишь одно хозяйство, которое уплатило 1 соболя с 4 голов скота, но это хозяйство имело 40 голов скота, т. е. во много раз больше, чем остальные, зарегистрированные в этой „росписи“ и платившие по 1 соболю с 1 или 2 голов скота.

Примеры из ясачной книги 1649 года дают такое же соотношение и для ясачных якутов среднего достатка. Так, Ондок Чомоков имел трех коров и платил в ясак 3 соболя (л. 705), т. е. 1 соболя — 1 голова скота. За 5 коров и 5 лошадей взималось 10 соболей (л. 698) — 1 соболя — 1 голова скота.

С 6 коров и 4 кобыл причиталось 5 соболей — 1 соболя — 2 головы скота; с 20 голов скота было взято 8 соболей и 2 лисицы; так как иногда хорошая лисица бралась за соболя, то и здесь 1 соболя — 2 головы скота (л. 784—785).

Примеры можно было бы продолжить, но и на основании приведенных данных можно сделать вывод, что при индивидуальном обложении, принявшем широкое распространение после переписи населения 1642 года, обычной нормой ясака был 1 соболя с 1 или 2 голов скота. Колебание от 1 до 2 голов зависело от количества едоков и рабочих рук.

Судя по „росписи“, учитывался также и качественный состав скота. Подробно описывалось — лошадь или корова, какого возраста, дойная ли и т. д. Очень возможно, что 5 полноценных здоровых животных при исчислении ясака ценились не меньше, чем 10 голов скота, среди которых были и телята, и жеребята, и старые кобылы, и пр., и 5 соболей брались в одном случае с 5 голов, а в другом с 10 голов скота.

Дополнительным доказательством правильности выведенного нами соотношения могут послужить размеры окладов, взимавшихся с так называемого „государева“ или „погромного“ скота. (Во время набегов скот отбирался у якутов, объявлялся „государевым“ и отдавался обратно якутам других улусов в ясак.) Воеводы устанавливали обычно платеж „за мелкий“ скот по соболю и за „добрый“, за „большой“ скот — по два соболя и по лисице.²

¹ К. 188, № 14, сст. 28—31.

² К. 190, № 37, сст. 143.

Здесь норма устанавливалась выше обычной: 1 соболь—1 голова скота или 2 соболя—1 голова скота. Якуты отказывались платить более высокий оклад за погромный скот:

„Якуты просят ясак не против наказы, дают только по соболу на год, а по два соболя или по соболу да по лисице за скотину отновливают“.¹

И действительно, за „добрую лошадь“ брали по соболу в год. В другом случае

„на Утукане ж за скот, за кобылу с жеребенком — 2 соболя“.²

Многие якутские князцы и „лутчие люди“ имели в это время по 50 и более голов скота. Однако оклады по 50 соболей и выше при переходе к индивидуальному обложению встречаются редко.

В 1649 году в Кангаласском улусе, одном из наиболее мощных в экономическом отношении, из 150 человек только один князец Откурай Тынинин платил 110 соболей. Безусловно, за этим именем скрывался не один ясачный плательщик, но зарегистрированы сборщиками они не были. Князец Сахей Сынаков платил 33 соболя, князец Давык—20 соболей. Наиболее крупные оклады не-князцов равнялись 10, 15, 17 и 18 соболям, но платившие такой ясак якуты, несомненно, имели стада больше чем по 10—20 голов скота.

Таким образом, имущественно обеспеченные якуты хотя и вносили в ясачную казну больше соболей, чем менее зажиточные, но им этот ясак было значительно легче внести, так как к малоимущему населению применялось отношение: 1:1 или 1:2, а к зажиточному 1:4, т. е. один соболь взимался с 4 голов скота.

Ясак был особенно тяжел для основной массы якутского населения, оказавшегося после покорения края под двойным гнетом — гнетом тойонов и гнетом царских колонизаторов. Нести ясачную повинность тойонам было сравнительно легко, с одной стороны, в силу их господствующего положения в обществе и сохранения за ними права эксплуатации улусного населения, а с другой — вследствие своеобразного распределения ясачного обложения, при котором относительно меньше платила ясак именно наиболее зажиточная прослойка якутов.

Индивидуальное обложение ухудшило положение „ясашных“ по сравнению с коллективным обложением. Особенно почувствовали это якуты при воеводе Головине, крайне жестоко проводившем увеличение ясачного оклада. Якутские князцы жаловались, что Головин собрал ясак „в 152 и 153 годах (1642—1643) перед прошлыми годами вдвое и втрое . . . не по животам нашим, не в силу и не в мочь“.³

Для увеличения ясачных сборов Головин хотел воспользоваться тем, что в книгах первых ясачных сборщиков ясачный оклад записывался лишь на князцов, хотя и относился ко всему улусу.

Головин пытался оставить этот оклад только за князцами, а остальных улусных якутов обложил ясаком особо.

„Князцы и улусные лутчие якуты ваш великих государей ясак и поминки со всего рода приносили по сту соболей и по пятидесяти и по сороку и меньше. И он, Петр Петрович [Головин], тот ваш великих государей ясак и поминки на тех на одних в их оклад писал, а не на весь род“,⁴ жаловались князцы.

¹ К. 190, № 37, сст. 142.

² К. 190, № 37, сст. 144.

³ Сиб. прик., № 361, л. 11.

⁴ Сиб. прик., ст. № 361, л. 12.

Увеличение ясачного оклада наблюдалось довольно часто, оно проводилось как воеводами, так и служилыми людьми.

Это ускоряло и без того быстрый процесс истощения соболиных богатств. Вместе с тем из года в год росла задолженность населения казне, и во второй половине XVII века якуты почти поголовно оказались неплатежеспособными.

Тяжелое экономическое состояние населения отразилось на ясачной казне, и из Москвы посылаются указы принять все меры к увеличению соболиных поступлений. Воевода Лодыженский (1653—1659) берется за осуществление правительственных указаний. Его правление характеризуется новым нажимом на ясачное население.

Он пошел по пути выскивания „неясашных“ в объясаченных ранее районах. Больше 10 лет практиковалось индивидуальное обложение, при котором „захребетники“ и подростки и холопы втягивались в ясачную повинность. За последних платили ясак или хозяева, или сами холопы платили за себя.

Но хозяева часто укрывали от ясака холопов или „живущих подле“ и других зависимых людей.

Лодыженский издает строгий наказ „выискать“ всех укрывающихся от ясака, а также и всех „сошлых“, ¹ число которых тоже значительно возросло.

Князцы жаловались, что

„Лодыженский да дьяк Федор Тонков имал с нас сирот ваших великих государей ясак за отцов, и за братьев, и за детей и за родников наших по ясачным книгам немощ и не в силу и холопишек наших в домишках ни одного человека без ясачного платежу держат не велел, со всех холопишек с наших по соболю и по лисице красной имал“.²

В результате политики воеводы Лодыженского все зависимое население было почти полностью объясачено.

Царская администрация при неплатежеспособности неимущего населения перекладывала ответственность за уплату ясака на тойонов. Это укрепляло существовавшую и ранее зависимость неимущих от тойонов.

Количество ясачных людей в 35 волостях к 1680 году увеличилось по сравнению с 1649 годом с 1497 человек до 9006. В то же время наблюдается уменьшение количества собранной с ясачного населения пушнины. В 1649 году поступило ясаку 7304 соболя, 93 лисицы, а в 1680 году только 3379 соболей. Это снижение объясняется ростом неимущей части ясачного населения, платившей не более 1 соболя и 1 лисицы в год, а также истощением соболиных угодий.

В 1649 году в Кангаласской волости было 150 ясачных плательщиков, из них платили в год: по 1 лисице—15 человек, по 1 соболю—16 человек, по 2—18 человек, по 3—11, по 4—4, по 6—6, по 7—4, по 8—3, по 9—3, по 10—10, по 12—2, по 16—2 и по 13, 15, 17, 20, 21, 33 и 110 соболей платили по одному человеку.

В 1680 году в Кангаласской волости ясачных было 1089 человек, с них намечено было взять 1025 соболей и 416 лисиц красных. Именные списки плательщиков за эти годы до нас не дошли, и собранный ясак относился ко всей волости.

¹ Бежавших от ясачной повинности.

² Сиб. прик., № 361, л. 13.

Сколько же в среднем приходилось на каждого ясачного плательщика? Один соболь и $\frac{1}{2}$ красной лисицы на человека. При сравнении с данными 1649 года мы видим, что ясачный оклад за 30-летний промежуток снизился.

В наказах рекомендовалось взимать ясак по ясачным книгам прошлых лет или смотря по „прожиткам“, т. е. в таком же соотношении, как и в первый период. Лишь в одной „памяти“ воевода Лодыженский пишет:

„В разных волостях многих якутов есть скотин по 20-ти и по 30-ти и по сороку и по 50-ти и больше, а платят де только с себя государева ясаку по соболу и по два и по три, и тебе б Микифорки тех якутов выискивать, а сыскав у которых якутов объявитца скотин по 20-ти и по 30-ти и по сороку и по 50-ти и больше, и с тех якутов имать государева ясаку и правя ясаку сметясь что-б было во взятые 3 десяти скотин по соболу, а на ком имяны, на таких многоскотных якутах“.¹

Таким образом, Лодыженский предлагал брать 1 соболя с 10 голов скота. Это относилось лишь к многоскотным якутам.

Отсюда вытекает, что соотношение между скотом и окладом изменяется в сторону уменьшения оклада, главным образом для зажиточной части населения.

Снижение ясака вызывалось тем, что якуты все равно не платили требуемого с них оклада, и недоимки из года в год росли. В 1678 году с кангаласских якутов за год предполагалось собрать 32 сорока 31 соболя, 413 лисиц „и на прошлые годы издоимки донять 65 сорок 22 соболя“, помимо лисиц, что было совершенно невозможно, так как „того ясаку и поминков те якуты на нынешнем на 186 и на прошлые годы добыть не могли“.

Таким образом, наряду с увеличением ясачных плательщиков наблюдалось их обнищание и тем самым вынужденное уменьшение ясачного оклада.

Ясачный оклад не соответствовал действительному количеству взимаемой с плательщика „мягкой рухляди“. К окладному ясаку надо прибавить еще различные поминки² — поклонные соболы и т. д. Поминки бывали государевы, воеводские, дьячьи. Вначале это были добровольные приношения, но вскоре же они были превращены в обязательную тяжелую повинность.

Они записывались в ясачные книги особой статьей, но требовались одинаково с окладным ясаком и составляли значительный доход ясачной казны, воевод и служилых людей.

Размеры поминок были самые разнообразные. При окладе в 10 соболей поминки бывали 1 соболь, 4, 6, 14, 16 соболей, т. е. составляли по отношению к окладу от 10 до 160%.³

Много соболей оставалось у ясачных сборщиков, и эта пушнина не заносилась в ясачные книги. Так, казачий десятник Самойло Молненко, собрав ясак в Верхоянском зимовье, „выбил“ у одного якута двух волков, а у другого „взял сильно“ лисицу красную.⁴

Якуты жаловались на служилых Ивана Крыжановского и Андрея Аносова, потому что они

„преж... ясачного платежу для посулов своих наводят на нас холопей ваших всякие беды и сажают в колоды и в смык и вымучивают у нас холопей ваших, добрые со-

¹ К. 198, № 13, сст 4, 1655 г.

² Дополнительные „приношения“, дары, поклоны.

³ Сиб. прик., кн. № 250, лл. 1—70.

⁴ К. 204, № 10, л. 27.

боли, чтоб мы холопи ваши добрые соболи вам нашим государям не носили и берут посулы поголовно у кого сколько в доме есть детей и братьев и племянников и холопей всякую мягкую рухлядь".¹

IV

При сборе ясака обращалось внимание не только на количество, но и на качество пушнины. Сборщики сортировали все меха, выделяя „соболи с хвосты“, „соболи без хвосты“, „недособоли“, „вешние“, „с пупки“, „с полухвосты“, „с лапы“ и т. д.

Расценка собранной пушнины производилась в Якутске сведущими торговыми и промышленными людьми. Ценность шкурок была неодинаковая: якутская цена на соболя в зависимости от качества в 1642 году равнялась „сорок соболей цена семьдесят рублей, сорок соболей цена пятьдесят рублей, сорок соболей цена тридцать рублей“.

Ответственность за правильность расценки возлагалась центром на местное управление с тем, чтобы

„лишние большие цены не накладывать. чтобы против прежнего на Москве уценка не была, а была приценка... а в случае если те ценовщики всякую великого государя казну станут ценивать лишним большою ценою против их оценки на Москве будет убыль, доправлено ж будет бес пошады“.²

Чтобы не причинить ущерба государевой казне сбором плохих шкурок, наказывалось

„имати в государев ясак и в поминки соболи добрые, а вешних соболей и недособолей и без хвостов и драных соболей в ясак не имати“.³

Особенно сильная борьба за качество „мягкой рухляди“ началась после истощения соболя. Якуты, которым не удавалось добыть хороших соболей, приносили иногда бракованные шкурки, и хотя сборщики не брали у них этих соболей, но они приносили их из года в год, надеясь, что ясачные сборщики по недосмотру примут их. Чтобы это не повторялось, такие шкурки при возвращении их якутам распарывались, а сборщикам наказывалось:

„Смотреть которые соболи пороты и тех соболей в государев ясак и в поминки и в воеводские и в дьячьи поминки не имать, потому что те соболи в прошлых годах при воеводе при Дмитрее Францбекове в Якутской острог в платеж были привожены и за худобою в государев ясак отдаваны, а для значи те соболи пороты, чтоб тех соболей впредь в государев ясак и в поминки не привозили“.⁴

Ясак взимался преимущественно соболями, но сборщики не гнушались брать и „пластины“ и „шубы соболями“, а также красных лисиц, не говоря уже о более ценных пушных зверях.

В первые годы завоевания брали лисиц сравнительно мало, иногда соболя заменяли одной или двумя лисицами. Но с истощением соболя количество лисиц растет. Поэтому царское правительство, боясь потерять соболями ценные меха, предупреждало, что если

„якуты за соболиною скудостью многие приносят лисицами красными, по две лисицы за соболя, и ти же за соболи лисицами имать... не смеешь“.⁵

Но так как соболей брать было неоткуда, то эта замена — две лисицы за соболя — стала обычной при сборе ясака.

¹ ЯОУ, вязка 1, лл. 40—41.

² Стрелов, Акты архивов Як. обл., стр. 163.

³ К. 194, № 21, сст. 16.

⁴ К. 196, № 26, сст. 3.

⁵ ДАИ, т. 8, № 3.

„У которых будет у улусных якутов по окладу соболей в государев ясак и в поминки и в платеж не достанети, у тех якутов иметь для их нужи против прежнего за соболя по две лисицы красных добрых с лапы и с хвосты“. ¹

В связи с проникновением денег в хозяйство якутов и истощением соболей, приблизительно с 60-х годов XVII века начинает практиковаться частичное взимание ясачного оклада деньгами. Якуты не раз подавали челобитные с просьбой разрешить им платить ясак деньгами.

Правительство шло на это неохотно, часто отказывало в этом и соглашалось лишь в виде исключения.

„Да в прошлом во 194-м [1685/86] году прислана в Якуцкой великих государей грамота, велено в Якуцком и в ясачных волостях с ясачных якутов, которые нужны и бедны и ясаку не упромышляли, за лисицу красную иметь по рублю деньгами“. ²

V

Круг ясачных плательщиков расширялся по мере завоевания новых территорий и привлечения новых групп населения. Ясаком облагались не только население, имевшее скот, но и боканы (рабы). Платили ли ясак сами боканы или за них платили хозяева, казна в том и другом случае получала доход за каждого бокана. Только „бесскотные“ в большинстве случаев не платили ясака, но и здесь царское правительство шло на различные уловки, чтобы и с них получить ясак.

Ясак в буквальном смысле слова брался с живого и мертвого. В ясачных книгах официально числились „мертвые души“, с которых взимался ясак так же, как и с живых. В 1675 году всего ясачных якутов насчитывалось 8245 человек, в том числе мертвых 1546 человек. ³ Были специальные „книги мертвых“, например „книга окладная мертвых ясачных якутов“ 1680 года, после смерти которых не осталось скота и ясаку за них платить некому было. В книге записывалось имя умершего, год, иногда причина смерти, размер ясачного оклада и сколько бралось за погромный скот. Это выглядело так:

„Нокуп Саргудаков умер в 175-м году, оклад на нем ясаку соболь да за скот два соболя да лисица красная“ (л. 21).

Сборщики должны были выяснить, остался ли после умершего скот и имелись ли наследники.

Если наследство получала жена или малолетние дети, не подлежавшие, как правило, ясачному обложению, то при получении имущества умершего они облагались ясаком в том же размере, который взимался с умершего хозяина имущества. Если же имущество умершего попадало к объясаченному уже якуту, то соответственно увеличивалось обложение последнего. Ему приходилось платить оклады за себя и

„за тех мертвых ясачных якутов ясак и поминки“.

Сборщики ясака должны были переписать весь скот, оставшийся после умершего, чтобы знать, какой оклад брать с наследников. Воеводы учитывали, что перепись скота умершего может вызвать недовольство среди ясачного населения, а потому прибегали к различным хитростям и обману.

¹ К. 196, № 26, сст. 4.

² К. 222, № 2, сст. 72.

³ Сиб. прик., кн. 687.

„А якуцким князцам и лутчим и улусным людям про то, что после умерших скот описывать для государева ясаку и поминков, не сказывать“, а сказать, что скот описывается „что тех умерших якутов тот скот неясачные якуты и якуцкие боканы не роскрасили и сильно не имали“,

а если это произойдет, то подать челобитную, а воевода накажет виновных и отдаст скот родственникам умершего.

Таким образом, воевода выступал якобы в роли защитника прав наследников и попутно натравливал их на неясачных и боканов.

Если после умершего скот оставался, а наследников не было, то

„животы и скот отдавать кто похочет взять в цену а платить за те животы и скот тем людям в сколько лет будет мочно“. ¹

Этот оклад за мертвых тяжким бременем ложился на якутов, и они не раз просили воевод, чтобы

„их ясачных якутов за умерших отцов и за братьев и за племянников... велел их от ясачного платежа освободить“. ²

Если вдова умершего выходила замуж, то ее новый муж становился владельцем ее скота, платил ясак за первого мужа. ³

А если охотников на скот не находилось, то наказывалось

„Те животы и скот продавать на деньги и на соболя да с торгу кто больше даст“.

Деньги шли на расходы местного управления, а соболи посылались в Москву.

Умерший исключался из списка плательщиков лишь в том случае, если после него не оставалось ни имущества, ни наследников. Чтобы кто-нибудь не утаил имущества умершего, допрашивались „лучшие“ люди волости и приводились к присяге — „шерти“ — для доказательства правильности показаний.

С их слов составлялась роспись по следующему образцу:

„Дубчинской волости якут Коптюк Ивчик, он же Кустеков, Топонов холоп, в прошлых годах умер, а после его живота не осталось и ясаку платить некому“. ⁴

Только такая роспись являлась оправдательным документом для исключения умерших из ясачных плательщиков, на основании которых составляли упоминаемые книги мертвых.

Если мертвые с таким трудом выходили из списка ясачных людей, то еще труднее было, разумеется, освободиться от ясака живым.

Выход ясачных людей „на роспись“ производился при безуспешных поисках беглых якутов и подтверждении этого факта князцами. За якутов, ставших нетрудоспособными, „старых и за убогих и за слепых и за хромых“, должны были платить их дети или те, кто раньше пользовался их трудом. ⁵

Ясачный якут мог освободиться от ясака, если становился ясырем (рабом, военнопленным) русского, но случаи, когда в ясыри попадал ясачный человек, были очень редки. Кроме того, положение ясыря было не лучше ясачного. Таким образом, для якута это не было выходом из положения. Иногда даже за ясырей царское правительство взимало ясак с их хозяев.

Крещение якутов регулировалось правительством. Так как крещенные обычно освобождались от ясака, то из опасения причинить ущерб казне крестили только тех якутов, которые и без того не имели средств платить ясак.

¹ ААН, ф. 21.04, № 31, л. 313.

² Сиб. прик., кн. № 688, л. 9.

³ Сиб. прик., кн. № 250, л. 488.

⁴ К. 122, № 3, сст. 36.

⁵ Сиб. прик., кн., № 688, л. 8.

Якуты, зачисляемые на „государеву службу“, получали жалованье и имели все права служилых людей. Тем не менее в некоторых случаях у них удерживалась сумма, равная их ясачному окладу, который они раньше платили. У новокрещена Леонтия Львова, верстанного в дети боярские, было велено

„из его окладу зачитать рубль за ясачную лисицу красную, что он оплачивал в ясак“.¹

VI

Сбор ясака производился двумя способами: или ясачные сборщики объезжали населенные якутами пункты, или якуты сами привозили меха в острожки и зимовья.

В первые годы, когда шло объясачивание якутов, преобладал первый вид сбора. Впоследствии этот способ постепенно вытеснялся вторым, применяясь главным образом для отдаленных от острогов мест. К сороковым годам „Ленская земля“ была разбита для большего удобства сбора ясака на 35 волостей.

Ясачного сборщика, направлявшегося в дальнюю волость, обычно сопровождали целовальник, подьячий или казак для „письма“ и толмач-переводчик.

Окладной ясак, шедший в казну, сборщики увеличивали поборами в свою пользу. Помимо грабежа якутов, они пользовались частью ясачной казны. Так, вместо оклада в 5—30 соболей они брали 1—5 соболей, получая за это взятки с населения коровами и лошадьми. Обменивали также хороших соболей на плохие, сдавая последние в казну. Полученный ясак они не всегда отмечали в документах.

На руки якутам сборщики должны были давать отписи (своего рода квитанции или расписки). На практике же они не всегда давали якутам отписи, а если и давали, то не отмечали в книгах:

„Ясак соболи и лисицы у ясачных якутов збирали и тех ясачных соболей и лисиц они, ясачные сборщики, соболи и лисицы себе крали и отписи за своими руками в тех соболях и лисицах им якутам многие давали, а иным якутам отписей в тех краденых соболях и лисицах им якутам многим не давали и тех краденых соболей и лисиц в книги не записывали“.²

На обмен соболей и недобор ясака ясачными сборщиками, отражавшийся на ясачной казне, указывалось из центра.

„А буде они Семейка с товарищи своею оплошкою и нерадением государева ясака не сберут против прежнего 148 году и с новою прибылью... или учнут в ясак худые и голые и вешние соболишка и недособолишка имати или государевы учнут ясачные соболи обменивать на свои худые соболишка или ясачным людям всем обиды о насильства чинити и по сей наказной памяти всего не учнут исполняти; а после при то до прима сыщета и за (то) им... быти... в пене и жестоком наказанье“.³

Требовали ясак за прошлые годы, в случае неуплаты били батогами, угоняли скот, посылали якутов насильно на промыслы и т. д. Чрезвычайно отягощало якутов, когда ясачные сборщики ездили большими группами, человек 15—16, и наезжали 3—4 раза в год в одну и ту же волость.⁴

Собирать ясак было очень доходным делом, и об этом хорошо знали и в Якутске; поэтому воеводы требовали у сборщиков откупа,

¹ Сибирские города, стр. 106, М., 1886.

² К. 122, № 2, сст. 63.

³ К. 187, № 6, сст. 28.

⁴ ДАИ, т. 2, № 3.

за право сбора ясака. Воевода Иван Гагарин брал с ясачных сборщиков, подьячих, толмачей и других служилых людей

„по шти тысяч рублей и больши опричь того что приносили им мягкою рухлядью как приезжали с ясаком“. ¹

Воевода Лодыженский брал „накупы“, в зависимости от доходности зимовья — 5 и 10 или 20 рублей с человека.

В свою очередь казаки старались переложить свои „докупные воеводские дачи“ на ясачных и разоряли якутов „за свою взятку, чтоб им выбрать воеводские посулы“.

Сборщики запрещали „ясашным“ возить ясак в город, применяя при этом физическое воздействие:

„если ясачные иноземцы мимо их [сборщиков] платят ваш великих государей ясак воеводам в городе и они прикащики за то нам холопам вашим чинят наказание и говорят, что мы де от того даем воеводам посулы чтоб с ясаком в город не ездить и их бы прикащиковы пожитки не терялись“. ²

Другой формой ясачного сбора была доставка его самими якутами в город, где ясак принимал воевода.

Обычно с ясаком от всей волости или улуса ехал один или несколько уполномоченных из имущественно обеспеченных якутов, чаще всего глава волости. Это подтверждают и фольклорные данные. ³ В городе в честь привезших ясак воевода устраивал своего рода „прием“ — угощение.

Зависимое население почти никогда не отвозило ясак в город. Только в период восстания известного Балтуги Тимиреева

„иные иноземцы с ясаком в зимовья не бывали и присылали ясак с холопами“. ⁴

Этим они выражали свое пренебрежение к властям, и в актах того времени такие факты излагаются с выражением величайшего негодования.

В Якутском остроге вымогалось с якутов не меньше, чем в улусах. Только здесь в качестве вымогателей выступали сами воеводы.

VII

Какими же приемами обеспечивался сбор ясака?

Завоеватели добились покорения якутов силой оружия, но опасно было в дальнейшем вооружать против себя все якутское население. Отряды служилых были весьма малочисленны и слабо вооружены. Якуты без особого труда могли их уничтожить, что они иногда и делали.

С другой стороны, если даже при вооруженных столкновениях победа оставалась за служилыми людьми, то в результате число плательщиков уменьшалось, а это было в убыток ясачной казне.

Поэтому прибегать к военным действиям рекомендовалось только в том случае, если никакие „мирные“ средства не помогут. Кто не будет сразу подчиняться,

„того велеть смирять войной, небольшим разорением, смирять слегка... а учнут те изменники и непослушники государевых служилых и промышленных людей на промыслу избивать или собрався на волость или под государевы города и остроги приходить войной... на тех посылать государевых ратных людей с огненным боем и велеть их прежде уговаривать всякими мерами, ласкою, а учнут со служилыми биться—велеть промыш-

¹ ААН, ф. 21,0.4 № 33, л. 36.

² К. 226, без №, 1695.

³ Стрелов, Арангас Якутского князца Мындая, стр. 98—101.

⁴ ААН, ф. 21,0.4, № 33, л. 36.

лять всяким обычаем... чтоб их войной смирить и аманаты у них взять, а себя б от них уберечь... пуших воров и заводчиков посадить в тюрьму до государеву указу.“¹

Такова была тактика властей, менявшаяся в зависимости от степени сопротивления якутов.

Формула „смирить ратным боем“ в наказных памятях сборщиков обычно оставалась одной угрозой, к которой прибегали лишь во время сильных волнений среди якутов. В мирное время служилые предпочитали действовать более верными и безопасными средствами — подкупом и спаиванием.

Подкуп выражался в угощении и в раздаче государева жалованья, которое перепадало князям и „лучшим людям“.

„Государево жалованье“, подарки играли более или менее действительную роль лишь при первом знакомстве якутов с завоевателями. В дальнейшем, в силу своей низкой цены и малого количества этих подарков — одекуй, бисер, медные пуговицы и пр. — они уже не могли привлечь якутов платить ясак, да и не нужно было, так как, для того чтобы заставить платить ясак, служилые имели достаточно средств и без подкупа.

Спаивание было одним из методов „добровольного привлечения“ якутов к уплате ясака. А. А. Ионин² проследил уменьшение количества пороха и свинца, ввозимых в Якутию, начиная с 1654 года по 1660 год, и одновременно увеличение расхода меда и хмельного кваса от 300 до 700 ведер, т. е. более чем вдвое за семь лет.

Известную роль в деле объясачивания якутов играло также и аманатство, т. е. обеспечение сбора ясака тем, что из среды объясачиваемых берутся заложники, чаще всего из князцов или их детей.

„Родники“ аманата приносили ясак, чтобы аманатов не убивали и выпускали обратно. Обычно администрация ограничивалась тем, что показывала аманата приехавшим якутам, иногда обменивала на другого, но никогда не оставалась без аманатов.

Во время эпидемии оспы в 1652 году болезнь коснулась также и аманатов Олекминского острожка. Служилые прежде всего постарались обменять заболевших оспой аманатов на здоровых братьев и сыновей, чтобы не потерять гарантии в уплате ясака.³

Охраняли аманатов крепко,

„чтоб они из острогу никуды не ушли и дурна какова над государевыми людьми и над собой не учинили“.⁴

В Якутском остроге была постоянная аманатская изба, где содержалось по несколько аманатов из разных волостей. В 1640 году там находилось, например, 5 аманатов — детей кангаласских и бордонского князцов и накарских якутов.⁵

Часто с аманатами обращались жестоко, держали в цепях, кормили падалью и морили голодом. Отпускаемый на аманатов провиант расхищался служилыми людьми.

Если у других сибирских народов (тунгусов, юкагиров) институт аманатства сохранялся значительно позже XVII века, то у якутов период аманатства был значительно короче.

¹ ДАИ, т. II, № 100, 1644 г.

² Ионин А. А., Новые данные к истории Восточной Сибири 17 века, стр. 107.

³ К. 195, № 3, сст. 57.

⁴ К. 217, № 2, сст. 46.

⁵ ЯОУ, ст. № 1, л. 39.

Наказы о поимке аманатов у якутов встречаются до конца XVII века (1697 год), но фактически уже к 1657 году большая часть якутских волостей платила ясак без аманатов.

Взнос ясака без аманатов обеспечивали князцы, подкупленные администрацией и опасавшиеся, что их детей и родственников будут „держат в железах“ в ожидании, пока родники принесут ясак.

Кроме того, при слабости родовых связей у якутов по сравнению с другими народами Севера, аманатство не обеспечивало сбора ясака. Немало было случаев, когда якуты бросали своих заложников, откочевывали и не вносили ясака. Так было в первые годы завоевания. В 1634 году, например,

„якольские ясачные князцы и у которых дети их в аманатах государю изменили всякие люди и отложились из государева ясака и ко государевой милости и к жалованию не приезжают“.¹

В годы волнений аманаты должны были быть гарантией того, что якуты не прибегнут к вооруженному выступлению. Старались достать таких аманатов, ради которых якуты безусловно выполняют все требования русской администрации. С этой целью служилые люди стремились захватить наиболее популярных и любимых родственников того или другого князца. В 1642 году 8 июня

„Еюков брат Оттуй отпушен, а в его место посажен сын его Оттуев лутчей Торо по скаске служивых людей... они служивые сказывали, что тот сын его любимой Торо“.²

11 мая того же года

„Еюков брат двуродный Делгей отпушен к себе в улус, а в его место посажен сын его Ахтан лутчей по Еюкову розпросу“.³

Некоторой гарантией того, что якуты останутся „под государевою царскою рукою и ясак с себя платить“ будут — было приведение их к шерти.

Таковы были методы выколачивания ясака с якутов.

* * *

Ясачный гнет ложился неодинаково на различные социальные слои. Поэтому и отношение этих групп населения было различно к ясачному режиму. Тойоны-князцы и при ясаке не теряли своего привилегированного положения. Они являлись посредниками между ясачными сборщиками и якутской массой в первый период колонизации. Внося ясак за весь род сразу, они распределяли его среди своих сородичей по собственному усмотрению. Таким образом тойоны выполняли функции ясачных сборщиков. Но они не ограничивались рамками своего улуса или рода. Князцы, участвуя в походах Копылова, Ходырева и других казачьих отрядов, способствовали закабалению свободных от колониального гнета якутов, указывая, где находится необьясаченное население.

„Князцы“ выступали в качестве первых проводников,

а в вожах де с нами ходили в те новые неясачные земли прежние ясачные князцы“.⁴

При переходе к индивидуальному обложению, при проведении переписи, князцы также помогали переписчикам выявлять неясачных, переписывать скот.

Царское правительство привлекало князцов к поручительству за неимущих якутов на тот случай, если последние не смогут сами внести

¹ ДАИ, ф. 21, 0.4, № 22, стр. 175.

² К. 186, № 1, сст 27.

³ К. 186, № 1, сст 22.

⁴ ДАИ, т. II, № 95.

ясак. Воевода Головин забирал скот у бедняков якутов, не плативших ясака. Отобранный скот он отдавал князям тех же улусов до выкупа его. Пока соболиные богатства не были еще истощены, князцы легко могли внести соболя или лисицу за того или иного человека, забирая его за это в кабалу. Иногда князцы давали неимущим

„корм и скот и лошадей ездить на промысел... чтобы оне промышляли и головы свои оплачивали“.¹

Таким образом ясачный режим способствовал усилению зависимости бедных родников от тойонов.

Укреплению связей властей с тойонами способствовало и то, что они, как указывалось выше, обычно привозили ясак в острог со всего рода и здесь получали подарки и угощения.

Но было бы неправильно игнорировать наличие трений и противоречий между царской администрацией и тойонами. В период завоевания князцы часто вместе со всем населением боролись против объясачивания, хотя всегда первые шли на мировую, приносили ясак и давали шерсть в вечной верности. Во время переписи населения и скота в 1642 году князцы по своему положению помогали переписчикам, но там, где могли, старались укрыть от переписи зависимые слои якутов. Обложение ясаком холопов и захребетников вызвало недовольство князцов, приведшее даже к участию в восстании 1642 года.

В своих челобитных князцы протестовали против объясачивания холопов, особенно при воеводе Лодыженском:

„Холопишек наших в домишках, — жаловались они, — ни одного человека без ясачного платежа держать не велит“.

Объясачивание холопов (боканов) невыгодно было тойонам, потому что раньше все свое рабочее время холоп отдавал хозяину, промышлял ясак, исполнял домашние работы; при переходе же в разряд ясачных плательщиков он уже переставал быть холопом, принадлежащим безраздельно хозяину, так как считался также подданным русского царя.

На Лодыженского князцы жаловались, что

„он на наших холопах ясаку по лисице берет, а мы де государю даем ясак большей соболей с улуса по 100 и по другому платим, а теперече мы и досталь погибли, потому, что было нашим боканам на нас государев ясак добывать и оне де топере за себя лисицы добывают; и они наши боканы нам стали не послушны, а говорят де они нам, что де мы сами тоены, потому что сами де мы государю ясак даем, и они де нас не слушают и мы де топере лутчие люди в Якутском погибли; не знаем де как впредь государю ясак добывать“.²

Несмотря на то, что при господстве русских колонизаторов тойоны были ущемлены в своем праве безраздельной эксплуатации своих подчиненных, они сумели приспособиться к новым условиям.

Тойоны сочли за благо приспособиться к новой силе и приспособить ее к своим целям. Они соглашались делиться достоянием якутов с пришельцами, но с тем, чтобы им была предоставлена полная свобода действий по отношению к трудовой якутской массе.

Только трудовая масса якутов, в продолжение всего века и дальше несшая на себе ярмо ясачной повинности, вела упорную борьбу против царского владычества, также как и против своих местных эксплуататоров — тойонов.

Но описание этой борьбы требует самостоятельного исследования.

¹ Сиб. прик., ст. 361, л. 7, 1651.

² К. 184, № 7, сст 14—15.

М. М. МИКУЛА

ПРОТИВ ОПОШЛЕНИЯ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ САМОКРИТИКИ

11 декабря 1937 года газета „Правда тундры“, выходящая в поселке Яр-сале на Ямале, поместила замечательное письмо ненцев-колхозников колхоза „Харп“ — „Ко всем избирателям Ямала“. В письме этом ненцы Тусида, Тэти, Ломдохема, Вануйта Молко, Вануйта Мария, Вануйта Вакуси и др. присоединили свой голос к голосу миллионов трудящихся, выдвинувших первыми депутатами в Верховный Совет вождя народов, любимого Сталина, и его ближайших соратников.

„Наш Ямало-Ненецкий край, — писали колхозники, — из царской колонии превратился в один из богатейших и цветущих краев на Крайнем Севере нашей социалистической родины. Наша жизнь стала неузнаваема“...

Выборы в Верховный Совет СССР вызвали новый приток писем трудящихся в газету „Правда тундры“. О счастливой радостной жизни, об успехах, о великих достижениях Страны социализма рассказывают в этих письмах рабочие, колхозники и служащие...

Но... прошли выборы, и страницы „Правды тундры“ вновь стали мрачными и неприглядными. В четырех вышедших после 11 декабря номерах газеты (за целый месяц!) нет положительного материала о районе.

Страницы газеты пестрят „зубодробительными“ заголовками: „Ликвидатор-бездельник“, „Ложкину все сходит безнаказанно“, „В интернате неблагополучно“, „Прикрывают преступную деятельность работников напосовета“, „Сорвали покупку оленей“, „Убрать Петрова с фабрики“ и т. д. без конца.

В своем докладе на московском областном и городском совещании рабселькоров 7 января зав. Отделом печати и издательств ЦК ВКП(б) т. Никитин приводил пример Суземской газеты „Лесная правда“, которая „за два с половиной месяца... опорочила 20 колхозных бригадиров, 24 председателей колхозов, 13 председателей сельсо-

ветов и много других работников из актива района, приклеив им ярлыки врагов, расхитителей, лодырей, разгильдяев“...

А вот „лицо“ района, каким оно представляется редактору „Правды тундры“:

Зоотехник культбазы? — „Систематический пьяница“... Завхоз культбазы? — „Проходи-мец, в прошлом исключенный из партии... Это по его вине часто не работает электростанция, по его вине не было своевременно отремонтировано помещение под типографию“... Заведующий Домом народов Севера? — „Как видно, не справляется со своей работой“... Начальник культбазы? — „Работает по-старинке“... В интернате культбазы опять-таки — „неблагополучно“... Секретари комсомольской и профсоюзной организаций — „совершенно не участвуют в работе Дома народов Севера и не помогают ему“... Зоотехник? — „Пособник врагам народа“... Ликвидатор неграмотности в колхозе „Харп“ — бездельник. Зубной врач? — „Не заслуживает никакого доверия... нет места в нашем коллективе“... Заведующий складом фабрики? — Жулик... Заведующий фабрикой оказывается человеком, совершающим ряд „враждебных“ вылазок... Секретарь райисполкома — враг! Инструктор райисполкома — темная личность! Секретарь райкома комсомола — пособник морально разложившихся людей. Районный прокурор назван „блюстителем“ закона (в кавычках), совершающим противозаконное дело!

Нам нужно всячески развивать критику и самокритику. Укрепление чувства бдительности у всех трудящихся нашей страны — ответственнейшая задача большевистской печати. Но что похожего на большевистскую критику в седьмом номере газеты „Правда тундры“ (от 29 декабря 1937 года)? Во всей второй и половине третьей страницы газеты сплошные истерически-крикливые заголовки:

„Враги транжирили государственные средства“, „Сознательный срыв набора учащихся“, „Уничтожали племенной скот“.

„Вредители в колхозе „Харп“, „Беспечный помполит“, „Решение райкома не выполняется“ — и т. д. Ни одного светлого пятна не нашла редакция „Правды тундры“ во всей работе Ямальской культуры!

Здесь уместно разъяснить редактору т. Шейну, что „может быть факты, о которых сообщает газета на этой странице, и имеются в районе, но когда они нарочито соединяются в одно целое, получается пасквиль на советских людей, на советскую действительность, на фактическое положение дел в районе“... (Из выступления т. Никитина на московском совещании рабселькоров.)

Газета заняла явно клеветническую позицию, заявив, что „другое дело в нашем поселке Яр-сале. У нас не чувствуется предстоящего великого праздника — дня выборов в Верховный Совет!“ Было сказано это всего за 10 дней до дня выборов. 11 января газета вновь огульно обвиняет райком и райисполком.

Не ясно ли, что любовь редактора „Правды тундры“ т. Шейна к сгущению красок и необоснованным обвинениям ничего общего не имеет со стилем большевистской самокритики? Извращенные, неправильные представления о действительном положении в районе даете вы, товарищ Шейн! Даете вы это в своих надуманных „редакционных“ статьях, которые чернят буквально всех и вся.

Газета Мурманского политотдела Севморпути „Звезда Заполярья“ в одной заметке („В „Полярной звезде“ неблагоприятно“, — № 2, от 5 января 1938 г.) ставит вопросы: 1) об увольнении нового директора совхоза тов. К., 2) о пьянстве счетовода В., 3) о счетоводе Т. и завхозе И., 4) о рабочих совхоза Б. и В. Взмах пера, и опорочено сразу 6 человек!

В другой заметке на той же полосе („Работа с допризывниками“) газета порочит допризывника Ш., инструктора по физкультуре П., председателя ячейки Осоавиахима М. и врид. начальника строительства Б. Еще 4 человека!

В третьей заметке на той же полосе („О зимнем катке на Севморпутьзаводе“) охаяны заведующий катком Г. и инструктор по физкультуре П.

В четвертой заметке на той же полосе („Курсы инспекторов по охране труда“) „разоблачен“ преподаватель М.

На одной полосе за один день газета опорочила 13 работников. Надо ли доказывать, что это не стиль большевистской самокритики!

Очень увлекается редактор „Звезды Заполярья“ (т. Комаров) необоснованными обобщениями, опешающими большевистскую самокритику.

Все в том же номере газеты (на 3 полосе) статья некоего Варта „Мехмастерская по-прежнему работает без плана“ имеет весьма

необоснованную концовку: „Прошло больше двух с половиной месяцев, а положение в мастерских не изменилось. Об этом известно всем, начиная от т. Неупокоева (главный механик строительства) и кончая начальником строительства т. Игошиным и секретарем парткома т. Сердюковым. Все они много говорят о ликвидации последствий вредительства, а делают очень мало“...

В другой статье неутомимого Варта (в том же номере газеты, на той же третьей полосе) „Игнорируют стахановское движение“ также много трескотни. Не зная существа дела, не зная даже фамилий живых людей, автор свой „разоблачительный“ гнев пролил в пространство вообще! Вот стиль этой статьи Варта: „Рабочие, работающие по планировке земли на свалке грунта, имеют большие простои из-за недостатка грунта“. Кто они, эти рабочие? По чьей вине они имеют простои? Неизвестно. Варт, однако, продолжает в том же духе: „Бригады землекопов за определенными объектами не закреплены. Их гоняют [?] часто по 3—4 раза в день с одного объекта на другой“... Какие бригады, кто эти люди, которых „гоняют с одного объекта на другой“?.. Опять ничего неизвестно. „Инструментом рабочие не обеспечены... Учет производительности труда поставлен безобразно. Например, работу одного экскаватора случайно проверяли два человека. Один [?] определил грунт сухим и поставил третью категорию, а другой ставит плавун четвертой категории“...

№ 4 „Звезды Заполярья“ в статье, подписанной „Монтажники“ и озаглавленной „Бесплановость в монтажном цехе“, повторяет очередную атаку Варта на безыменных носителей ярлычков. Полосы газеты кричат: „Устранить недостатки!“, „Почему затягивается пуск кирпичного завода?“, „Очковтиратели“ и т. д. Редакция „Звезды Заполярья“ известила свой актив и рабкоров о расширенном совещании редколлегий стальных газет 15 января с повесткой дня, первым вопросом которой явился доклад о „Задачах печати на ближайшее время“. И в этом же номере газеты заголовки, данные товарищем Комаровым (и. о. редактора), продолжали крикливо издеваться над читателями: „Порочные методы руководства“... „Техника безопасности в загоне“... Последующие номера газеты показывают, что редакция и не думает о серьезной перестройке всей своей работы: „Издевательство“... „Развалили кружок“... „Покончить с бесплановостью“... „Покончить с беспорядками“, „Решили и забыли“.

Неправильную и вредную точку зрения имеет редакция Мурманской политотделской газеты, считающая, видимо, что пропаганда Сталинской Конституции — дело законченное. За месяц „Звезда Заполярья“

не дала ровно ничего своим читателям ни в смысле пропаганды Сталинской Конституции, ни в смысле ее изучения и популяризации на конкретных примерах и фактах, что является важнейшей задачей большевистской печати.

Газета не ставит на своих страницах вопросов партийно-политической работы, вопросов овладения большевизмом. Хозяйственные же вопросы освещаются газетой оторванно от политических задач партии.

Редакция мурманской газеты сделала кое-что для обогащения тематики. В газете

даются статьи и обзоры на международные темы, неплохо были сделаны полоса „Ленин в творчестве народов СССР“, Некрасовская полоска. Можно сделать интересный введенный редакцией новый отдел „По страницам арктических газет“. Даются отрывки из новых литературных произведений советских авторов и т. д. Все это бесспорные достижения „Звезды Заполярья“, но редакции нужно еще очень много и много поработать для коренного улучшения газеты, и главное, развертывая глубже и шире большевистскую самокритику, — не оплошать ее.

М. С. ДЕРЖАВИН

„СЕВЕРНЫЕ РАССКАЗЫ“ МАКСА ЗИНГЕРА

I

Макс Зингер принадлежит к писателям, которые избрали в своем творчестве арктическую тематику. И это не случайно. Он сам неоднократно бывал в Арктике. Участвовал в ряде морских арктических экспедиций. Был на материке Крайнего Севера, передвигался то на пароходе, то на собаках, оленях, то на самолете, везде и всюду наблюдая и записывая в свои дневники картины из жизни, быта, строительства, освоения далеких северных окраин нашей страны.

Спрос на художественную литературу об Арктике большой. Трудящиеся нашей страны хотят видеть Арктику во всем ее многообразии. И именно с точки зрения повышенного спроса читателей „Северные рассказы“¹ Макса Зингера заслуживают особого внимания.

О чем повествует в своих рассказах Макс Зингер?

В рассказе „Гвозди“ автор описывает строительство в Заполярье.

„Начальник „Полярстроя“ Быстров ходил с прорабами и десятниками по просекам тайги. Земля пружинила под ногами. Туманы стлались по унылым берегам. Быстров поглядывал в план будущего города, вычерченный на голубой кальке.

— Пока еще строим, а что будем делать, если баржи не придут? — спросил Быстрова главный прораб.

— Да, без гвоздей ничего не построишь, — начал было один из десятников.

— Должны строить! — перебил его Быстров. — Привезли тысячу человек, где им жить? В тайге? В палатках? А пятидесятиградусные морозы? А снега? Потом будем друг друга раскапывать?

Поваленные лиственницы и кедры лежали рядами. Здесь, в просеках, должны были пройти улицы города“.

На строительстве нет гвоздей. Баржи с материалами находятся на расстоянии полутора тысяч километров. Глубокая осень. Скоро станет река. Строительство под угрозой консервации на зиму. Быстров находит выход. Он обращается к летчику Ногину с предложением привезти гвозди на гидросамолете. Надо обернуться в три дня, иначе замерзнет река, а на лед гидросамолет не сядет. Летчик и его экипаж быстро приводят самолет в готовность и летят вместе с Быстровым на юг. Прибыв на место, спешно погрузили гвозди с баржи на самолет.

Надо срочно вылететь обратно. Но вот летчики обнаружили, что с носовым мотором неблагополучно — пропускают четыре клапана, возможен пожар в воздухе. Риск большой и для машины и для людей. Что делать?

Летчики совещаются:

— У нас, когда я служил в военной авиации, на такой бы машине не допустили лететь, — сказал дядя Ваня. — Побьешь материальную часть и людей поуродуешь.

— Согласен. Не допустили бы. Ну, а если другого выхода нет? — возразили дяде Ване. — Понимаешь? Людей в порту — тысяча человек. Они померзнут без гвоздей!

— Ну, а если мы, зажатые, упадем куда-нибудь в тайгу?

— Без паники, — сказал Ногин. — Ведь если трезво рассуждать, то здесь шестьдесят процентов за удачу, сорок — против... У нас сейчас нет другого выхода, нет другой машины, нет ремонтных мастерских под рукой. Что же, зимовать прикажете посреди реки! Ведь оставаться здесь, в необжитом месте, это значит рисковать машиной и людьми никак не меньше, чем в полете“.

¹ Издательство „Советский писатель“, М., 1938 г. Тираж 10 000 экз., цена 2 р. 75 к.

Решили лететь. Машина с тонной груза поднялась с реки, набрала высоту и взяла курс к полярному порту. «В случае поломки носового мотора и пожара в воздухе Ногин при высоком полете оставлял себе еще несколько минут для планирования, чтобы успеть с выключенными моторами сесть не на тайгу, а на реку».

Несмотря на трудности полета самолет дотянул до полярного порта вечером и сделал посадку при свете костров... Над рекой в ту ночь играли цветные сполохи. Это было к морозам. Но теперь полярники встречали зиму без опаски».

Таков сюжет первого рассказа Макса Зингера. Полярники в суровых условиях Арктики борются и побеждают. Теме борьбы советского человека за освоение Арктики, жизни человека тундры посвящен и ряд других рассказов.

Вот гостеприимная яранга чукчи Память и его семьи (рассказ «Укунаут»). К ним приезжает начальник погранотряда Тузлуков, чтобы создать продовольственную базу для экипажа парохода «Эвен», возвращающегося с Колымы во Владивосток и зазимовавшего в открытом море в сорока милях от берега.

От сохранности продовольствия на созданной базе у яранги зависела жизнь тридцати двух человек из экипажа бедствующего «Эвена». Начальник погранотряда, выгрузив продовольствие, вернулся обратно на мыс Певек, но не один, а с хозяином яранги Память, который во что бы то ни стало хотел увидеть большой пароход.

В яранге остается одна Укунаут, жена Память, с двумя малолетними детьми. Проходит несколько дней. Одиночество Укунаут мучительно. К тому же вышло все продовольствие. Укунаут стала варить оленьи шкуры, служившие подстилкой в яранге, и этим поддерживает жизнь свою и детей. Стояли крепкие морозы. Иссяк нерпичий жир, погас светильник. В яранге стало темно, холодно и голодно. И вот Укунаут собирается идти пешком со своими детьми на далекий мыс Певек, где она надеется найти помощь и узнать о судьбе мужа. Измученная голодом и трудностью пути, она приближается наконец к Певеку.

Наступила ночь.

Ночью поземка улеглась. Взошла полная луна, осветила берега. Тузлуков [начальник погранотряда] вышел посмотреть своих собак и вдруг увидел на горизонте чьи-то нарты. Они медленно приближались к мысу Певек по насту, высеребренному луной. Не оленями и не собаками были они запряжены, и не сразу понял начальник, кто вез эти нарты. Он запряг собак и выехал навстречу. Укунаут лежала возле нарт, не двигаясь. Тузлуков тронул детей — они не отозвались. Два дня врач приводил в память Укунаут и ее детей. Когда они выздоровели, Тузлуков спросил Укунаут:

«— Скажи, зачем ты голодала, мучилась, шла пешком на мыс Певек, когда рядом с твоей ярангой мы оставили столько продовольствия?»

— Каккумэ! Каккумэ! — замахала на него женщина. — Как можно было мне брать те продукты? А если вдруг русские бросили пароход и пришли бы на берег, они бы голодом тогда все пропали!

— Но ты же, Укунаут, сама могла погибнуть вместе с детьми?

— Однако, могли голодом пропасть и моряки, — стояла на своем недоумевавшая Укунаут.

Так показана в этом рассказе честность и самоотверженность женщины Севера, которая во имя спасения от голода коллектива моряков ставит на карту свою жизнь.

II

Однако книга рассказов Макса Зингера не лишена крупных недостатков.

Возьмем рассказ «Партизан Багалай». Он недостаточно обработан. Партизан Багалай показан схематично. Образ его тонет в пространных рассуждениях автора. Читатель не поверит, например, описанной автором истории Багалай, когда он жил у купца Жохова. По автору получается (стр. 17), что мальчик Багалай жил у эксплуататора Жохова «беззаботно» и даже «выучился грамоте». От купца он «ни разу не слышал грубого слова», и вообще за восемь лет жизни у купца Багалай «стал большим и рослым молодцом». Когда же его батраки стали упрекать в том, что он работает на купца даром, Багалай отвечает:

«— И верно: на чужого человека работаю, — стал задумываться молодой Багалай и ушел однажды от купца».

Багалай был продан купцу буквально за конфетку. Так зачем же рисовать жизнь Багалай у купца, как жизнь в доме отдыха!

В другом месте этого рассказа автор пытался нарисовать образ бывшего коммуниста изменника Белоницкого, заодно орудовавшего с белогвардейцами на Колыме и расстреливавшего коммунистов. И вдруг белогвардеец Белоницкий сразу становится на сторону красных и даже произносит речи за советскую власть.

«Белоницкий, — пишет автор, — собрал белоотрядников полярного городка и выступил перед ними с речью, которую закончил призывом:

— Я был белым. А теперь хочу оправдать себя работой за советскую власть».

Не убедительно получилось это. Никто этому не поверит.

По своему замыслу наиболее рельефно выделяется из всей книги рассказ «Ледяной тропы». Из этого рассказа могла вырасти большая содержательная повесть о женщине Арктики.

Герой этого рассказа — врач Анна Павловна Нилина; по замыслу автора, это сильный, мужественный, волевой человек с полным сознанием своего общественного долга.

Но что же случилось с образом этой женщины в рассказе Макса Зингера?

...Мыс Певек. Здесь зазимовали суда. Вместе с другими товарищами врач Нилина отправляется на нартах в далекий путь — в Якутск, чтобы затем попасть в Москву.

Зачем едет Нилина в Москву с дальнего мыса Певек? Автор держит это в секрете. Лишь в конце рассказа мы узнаем, что Нилина хочет добиться в Москве правды. Она не верит в случайную смерть своего любимого, энтузиаста Севера, исследователя Солнцева, с которым она участвовала в научно-исследовательской экспедиции на севере Чукотки и Якутии.

Солнцев умер в отсутствии Нилиной, как пошел слух, от нечаянного выстрела из своего винчестера. Нилина не верит в это. Она знает, что Солнцев всегда был осторожен в обращении с оружием. Он не мог застрелиться, его застрелили, — к такому выводу приходит Нилина. В Москве ей помогут разобраться это дело, и она во что бы то ни стало дойдет до Москвы, несмотря на все тяготы пути и свою беременность.

В пути Нилиной заинтересовывается другой участник похода Коннов. Он также едет в Москву.

На взаимоотношениях этих двух людей и построен рассказ: Коннов, заинтересовавшись Нилиной, все время пытается узнать о причине ее поездки. Но Нилина держит себя независимо, хранит свои мысли в тайне от других. Лишь в конце рассказа та вопрос Коннова: „Зачем вы едете в Москву? Дорога так тяжела, она бесконечна. Зачем?“ — Нилина раскрывает, наконец, причину этой поездки... А впоследствии и добивается в Москве разоблачения убийц Солнцева.

Повторяем; из задуманного автором плана рассказа могла бы вырасти замечательная повесть. Но рассказ не продуман до конца и вышел недоработанным. Чтобы убедиться в этом, приведем ряд примеров.

Как показана Нилина во время ее путешествия с мыса Певек в Москву?

Повествование о Нилиной начинается с того, что „тонкая пыжиковая кухлянка тесно облегала высокую фигуру женщины... Теснота, сутолока зимовки — все это налагало свой отпечаток на людей. Но Анна Павловна оставалась всегда такою, какой была. Достаточно было ей поднять руку и чуть нахмурить тонкие брови, — это действовало сильнее слов“ (стр. 62).

Нилина надуманно изображена автором как исключение. Никак не характеризует Нилину и то, что она „оставалась всегда такой, какой была“. Читателю не ясно,

какой же все-таки была Нилина. Из рассказа этого не видно.

В другом месте на восклицание каюра Рамнуу, что в море „котятка ухает“ (по поверию чукчей — страшный зверь с человеческой головой, несущий человеку беду и смерть), Нилина находится только спросить: „А какая она [котятка] из себя? большой зверь-то?“ (стр. 63—64).

Не ясно, что этим хотела сказать врач Нилина. К чему ее неленные вопросы? Выходит, якобы, что и сама Нилина не прочь поверить в „котятку“.

Каюром нарты Нилиной был комсомолец Рольтыиргин. Как пишет автор, „в отличие от всех чукчей на Певеке, Рольтыиргин не курил. Но любил зажигать спички“. „Нилина, — продолжает автор, — подарила Рольтыиргину несколько коробков спичек, и радости чукчи не было конца. Он назвал спутницу: меченьки! (хорошая)“ (стр. 71).

Едва ли этот случайный жест Нилиной в виде подарка укрепляет ее авторитет. Унижен здесь и сам комсомолец Рольтыиргин: он изображен ребенком, радующимся каждой подаренной игрушке. Второй случай с обещанием подарить Рольтыиргину дорожную библиотеку аналогичен первому.

Насколько поверхностно показывает автор Нилину, видно из следующего места (стр. 72).

„Торопливо, обжигаясь, люди пьют душистый и крепкий чай, глотают куски мороженого масла. Теплее будет ехать: так велит „меченьки“ Нилина. Симпатия Коннова к этой женщине иногда переходит в раздражение: ему кажется, что она думает командовать им... Но все-таки, когда Анна Павловна подходила к нему с ласковым словом, она заставляла его делать все, что считала необходимым“.

Чтобы еще более показать превосходство Нилиной и безвольность Коннова перед ней, автор на стр. 75 пишет: „рядом с Конновым лежала в теплом, тесном положении Нилина, и он чувствовал своим телом каждое ее движение. Рольтыиргин строил Коннову гримасу, задувая огонь жирника“.

Не чувствуется в этом рассказе Макса Зингера того жизненного тонуса, который должен был быть свойственным основным персонажам „Ледяной тропы“. Зингер больше сам, причем поверхностно, рассказывает о своих героях.

Нилина получилась в этом рассказе какой-то одинокой, целиком ушедшей в себя личностью. Всегда она оказывается где-то вдали от других, о чем-то думающая, что-то несущая в себе „неизвестное другим“.

В одном месте рассказа (стр. 76) Нилина оказывается далеко впереди нарты, наблюдающая и поджидающая „голосистый собачий караван“; в другом месте (стр. 78) Нилина опять прячется „за большой каменный выступ, поджидая медленно ползущие снизу нарты“. Вместе с нею Коннов,

„Он растирает занемевшие от холода руки Нилюной, согревает их своим дыханием, целует их. Вот она, настоящая женщина, высокая, стройная, готовая к лишениям и постоянным тревогам похода“.

Опять одно рассуждение, никак не устраивающее читателя. И опять то же самое на стр. 87: „Рядом с Конновым шагает женщина, как будто давшая обет молчания. Она делает по пятнадцати километров пешком на ветру и морозе, но никогда и ничем не вызывает своей усталости“.

И совсем пошло выглядит насмешка спутника Беда-Беденко, высказываемая в разных тонах Коннову по адресу Нилюной. Никто в рассказе не парирует его, ни одно слово других людей этим развязно-пошлым изречениям Беда-Беденко не противопоставлено.

Развязный выпад Беда-Беденко торжествует как вывод, никем не оспоренный, никем не осужденный. А образ Нилюной, вообще слабо выведенный автором рассказа, еще более унижен, еще более становится загадкой.

Рассказ этот кончается словами в таком же стиле, в каком написаны и все главы:

„По делу об убийстве Солнцева закончено следствие, изолировано несколько человек. После разбора Нилина уедет далеко на Север, где организует постоянный медицинский пункт для кочевых и оседлых чукчей. Нилина подписала контракт на три года. Сына она берет с собой“:

Образ Нилюной тонет в рассуждениях автора о ней. Приведенный же единственно удачный рассказ самой Нилюной о ее совместной работе с Солнцевым и трагической его смерти все же не поправляет дела. Главные персонажи „Ледяной тропы“ получились неясными, плоскими, в лучшем случае черновыми набросками авторского дневника.

Есть еще ряд недостатков в книге, которые снижают уровень рассказов. Мы имеем здесь в виду стилистические погрешности, употребление „вольных“ нелитературных слов.

На стр. 46—47—48 мы читаем: „подхарчить, что ли? — предложил Лосев...“

„Кажется, придется нам теперь помалу загиняться...“

„В прошлом году такая же цикория с нами получилась...“

„Сейчас бы сырую ее схарчил...“

„Известно, кто этот, раззява Шемякин из Северной конторы...“

„Минутку тридцать оторвать от жизни“.

По поводу новостей, которых зимовщики обычно ждут в письмах и др., автор пишет: „Люди ждали свежатины“ (стр. 113).

„Нечего дискутабельные вопросы поднимать“, так говорит у Зингера полярный летчик (стр. 7).

Можно было бы привести другие примеры, показывающие недостаточную работу автора над словом, над качеством задуманного произведения.

* * *

Какие выводы можно сделать?

Издательство „Советский писатель“ и его редактор М. Эгарт не потрудились над книгой. Редактор, повидимому, недостаточно понял свою роль как редактора-организатора, ближайшего помощника автора в столь почетном и ответственном деле. „Северные рассказы“ Макса Зингера при помощи редактора могли бы вырасти в значительную книгу: и темы, избранные автором, и опыт его, и знание жизни в Арктике — все это дало бы иной результат, если бы издательство выступило здесь как учреждение, призванное и воспитывать литературные кадры.

Второй вывод — об ответственности писателя перед читателем.

Мало только видеть жизнь, наблюдать ее и более или менее понимать процессы, происходящие в нашей стране. Надо отточить в совершенстве способность правильно использовать в литературном произведении все то, что запечатлено в черновой записной книжке писателя. Если с этой точки зрения подходить к „Северным рассказам“ Макса Зингера, то, за исключением отдельных моментов, они не на высоте этого требования.

Отдельные рассказы Макса Зингера говорят о его литературном росте. Но нехватает ему еще творческой культуры. Он не всегда продумывает до конца план произведения, его идейное содержание, основную канву, и поэтому персонажи рассказов и события, описываемые в них, часто рассыпаны по произведению и не находят в нем своего места. Так получилось и с героями рассказа „Ледяная тропа“, Нилюной и Конновым.

Остается пожелать автору „Северных рассказов“ упорной работы над собой, большей ответственности перед читателем, и тогда дело выйдет наверх.

Л. З. КОЛЕСНИКОВА

ОБРАЗЦОВО ПОДГОТОВИТЬСЯ К ВЕСЕННЕМУ СЕВУ

Успехи социалистического сельского хозяйства и науки позволяют нам практически ставить работы по продвижению зерновых и овощных культур на Дальний Север. Развертывается совхозное и колхозное строительство там, где еще недавно была бесплодная тундра. Планом работ Сельхозотдела Главсевморпути на 1938 год предусмотрено дальнейшее продвижение посевов на Север, в частности в Салегард, в Туру, Сангар-хая, Пеледуй.

Совхозы Главсевморпути по плану 1938 г. должны посеять зерновых культур на площади 3470 га, картофеля — 290 га, овощей 140 га, кормовых культур — 740 га и многолетних трав — 530 га. Успех этого большого и нового для Севера дела зависит от качества и своевременности подготовительных работ к посевной кампании.

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 3 января 1938 года „О ходе подготовки к весеннему севу“ — отмечены серьезные недостатки в подготовке к посевной: „Под угрозу срыва поставлены такие важнейшие и неотложные работы, как ремонт тракторов, выборка горючего, засыпка и очистка семян и обмен сортовых семян на рядовые“.

Эти недостатки имеются и в наших совхозах. На устранение их, на своевременную и высококачественную подготовку к посевной мы должны сосредоточить наши силы и внимание.

Однако в наших теруправлениях и совхозах еще не чувствуется необходимой мобилизованности в этом деле.

В совхозе „Красногорском“ на 5 февраля с. г. не было отремонтировано ни одного трактора.

В совхозе „Таежном“ в прошлом году большинство тракторов прошло капитальный ремонт, в нынешнем году дирекция совхоза вновь запланировала капитально отремонтировать 30 тракторов (при общей потребности 34 трактора).

Засыпка семян зерновых культур выполнена (по данным на 1 февраля) на 99,2%. Однако по отдельным совхозам дело обстоит весьма плохо.

Обдорский совхоз Омского теруправления не имеет ни одного центнера зерна (ячмень и овес на зеленку). Плохо в этом совхозе и с семенами картофеля. Между

тем, у Омского теруправления были все возможности заготовить семена своевременно, так как ликвидированный совхоз „Тобольский“ имел достаточно семян всех культур, необходимых Обдорскому совхозу.

Совхозы Красноярского теруправления имеют 100% семян зерновых культур, требуемых для посева (эти семена очищены и проверены на всхожесть), однако с семенами остальных культур плохо. Семенами картофеля совхоз „Красногорский“ обеспечен всего на 39%: особенно плохо с семенами лука и чеснока, которые Красноярское теруправление не сумело своевременно аккредитовать и тем самым сорвало осеннюю заготовку семян. Совершенно отсутствуют семена многолетних трав.

В совхозе „Красногорском“ не проведен обмен рядового зерна на сортовое (обменено лишь 100 центнеров).

Остро чувствуется потребность в кадрах. Так, по всем совхозам Главсевморпути в настоящее время требуется 51 человек командно-технического персонала.

Совхозы Главсевморпути медлят с подготовкой трактористов, хотя средства на эту цель были своевременно отпущены.

Массово-политическая работа вокруг подготовки к посевной не организована. В имеющихся донесениях нет даже упоминания об этой работе.

Надо отметить, что и Политуправление Главсевморпути слабое внимание уделяет этому вопросу. Между тем вопросы развертывания политработы среди рабочих и служащих совхозов должны быть в центре внимания.

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 3 января с. г. сказано, что все партийные и советские работники должны „Организовать широко и с должным повседневным руководством соревнование колхозов и совхозов за лучшую подготовку к весеннему севу. Обратит особое внимание на укрепление живой связи партийных организаций с колхозным активом и стахановцами“.

Об этом указании надо крепко помнить руководящим работникам и парторганизациям теруправлений и совхозов. Необходимо принять все меры к тому, чтобы во всеоружии подготовиться к посевной кампании и провести ее успешно.

СНАБЖАТЬ ПОЛЯРНИКОВ ДОБРОКАЧЕСТВЕННОЙ ОДЕЖДОЙ

Редакция „Советской Арктики“ своевременно подняла вопросы полярного снабжения. Тов. Сиротин (в № 12 „Советской Арктики“ за 1937 год) дает спецификацию необходимой полярной одежды и обуви для различных специальностей, а т. Шереметьев предлагает передать пошивку теплой одежды непосредственно в арктические районы имеющимся там пошивочным мастерским.

Последнее предложение заслуживает серьезного внимания. Не только на Чукотке, как указывает т. Шереметьев, но и в других районах можно организовать шитье меховой одежды в широких размерах. Так, на Новой Земле пошивочные мастерские могут быть организованы в губе Белушней и в Лагерном; необходимо только завезти сюда доброкачественное сырье. Большой заказ может освоить промкооперация Нарьян-Мара. Многочисленные артели имеются на нижнем течении Енисея — в Дудинке, Игарке и других пунктах.

Нужно обеспечить периферию нарядами на заготовку теплой спецодежды и прикрепить потребителей к соответствующим мастерским. Это прикрепление необходимо провести в интересах дела, чтобы дать возможность потребителям (в данном случае полярным станциям) контролировать своевременный выпуск нужной одежды.

Тов. Сиротин в своих предложениях не учел всех потребностей работников полярных станций.

Непонятно, почему автор считает, что гидрологам нужны кителя, брюки, шинель, а метеорологам эти виды одежды не нужны, ведь метеорологи тоже не всегда ходят в спецодежде. Нельзя смешивать два понятия — форменная одежда для всего состава работников Севморпути и одежда специального назначения для полевых работ, по номенклатуре различных специальностей.

Некоторыми видами одежды, помимо форменной, должны снабжаться обязательно все полярники, работающие на зимовках, независимо от должности и специальности. К таким предметам относятся полушубок, меховая шапка-ушанка, сапоги полуболютные и армейские, валенки, три пары шерстяных перчаток, меховые рукавицы типа краг, два свитера, 12 пар шерстяных носков и 6 пар шерстяных чулок (грубошерстных), 6 пар теплого нательного белья и 6 пар холодного, ватные куртка и брюки. Это норма на год, за исключением шинели, полушубка и шапки, которые даются на 2 года.

Все остальные виды одежды являются специальными и должны выдаваться сверх стандартного комплекта обмундирования.

Гидрологи должны получать резиновые высокие сапоги, кожаные рукавицы, шерстяные перчатки, комплект брезентовой одежды, резиновый комбинезон, состоящий из брюк с нагрудником и резиновой рубашки. Прорезиненная зюйдвестка, обычный репсовый комбинезон; в зимнее время выдается меховой комбинезон, меховой шлем, перпищьи пимы. Также должны выдаваться меховой мешок с парусиновым чехлом, обработанным непромокаемым раствором, малица собачья на фланели и олений савик, если работы связаны с санными выездами.

Для метеорологов желательны: макинтош, кожаные куртки и брюки, кожаный шлем, добавочные три пары шерстяных перчаток и пара кожаных перчаток. В зимнее время выдаются меховой комбинезон, меховой шлем, оленьи лепты и пимы и легкая малица. Такая же одежда нужна для аэрологов, геофизиков и магнитологов, занятых на полевой работе. Магнитологи, работающие в стационарных условиях, должны получать спецодежду по сокращенной номенклатуре; так, для них излишен макинтош, кожаное обмундирование, добавочные перчатки, меховой шлем и малица.

Вспомогательные рабочие должны получать такой же комплект одежды, как и специалисты, поскольку они работают в одинаковых климатических условиях.

Радиотехники и операторы, помимо основного комплекта одежды, должны иметь: два комбинезона на теплой подкладке, отстегаиваемой при стирке, и двойные сапоги из собачьего меха. Механики, кроме той же одежды, которая установлена для радистов, должны получать еще галоши на валенки, кожаную куртку и брюки. Галоши на валенки должны выдаваться также служителю и повару.

На качество обмундирования, белья, обуви и спецодежды Главсевморпути надо обратить самое серьезное внимание. Необходимо следить также за соответствием размеров одежды росту ее потребителей.

Мы предлагаем установить следующий порядок снабжения полярников обмундированием: при подписании договора полярнику выдается номенклатура установленного для него форменного обмундирования и спецодежды, с определением срока носки. По получении этой номенклатуры полярник лично является на указанную ему базу и отбирает себе всю одежду по своему росту. Таким способом можно дать человеку, работающему в суровых арктических условиях, действительно удобную и доброкачественную одежду.

КАЧЕСТВО СНАБЖЕНИЯ

На мой взгляд, нет смысла перечислять необходимую полярную одежду для всех специальностей, как это сделал т. Сиротин в № 12 „Советской Арктики“ за 1937 год.

Полярников можно разбить на две основные группы: экспедиционные работники и „оседлые“. Для первой группы вопрос о рациональном снаряжении стоит особенно остро: им нужны портативные и калорийные продукты питания, легкая, теплая и удобная одежда. По этим вопросам высказываются на страницах „Советской Арктики“ экспедиционные работники. Я же остаюсь, главным образом, на одежде для группы „оседлых“ полярников.

Ассортимент одежды, утвержденный для снабжения полярных станций, продуман и рационален: шапка-ушанка, полущубок, ватные куртка и брюки, валенки, меховые рукавицы; при сильном ветре брезентовый плащ и шарф — таков зимний гардероб каждого работающего на воздухе в пределах станции. Летом — та же шапка или фуражка, ватник, суконные брюки, заправленные в сапоги. В дождливую погоду поверх ватника надевается плащ или брезентовая куртка. Кроме того зимовщики получают трикотажное белье, бумажные свитеры, суконное форменное обмундирование, постельное белье, носки, портянки и т. д.

Но надо отметить, что качество одежды часто бывает неудовлетворительно, практикуется также замена номенклатурных вещей другими, только „похожими“ на них. Так, вместо ватников присылаются ватные полуальто, сшитые из редкого, плохого материала, или „тощие“ ватники, крытые коленкором. Брезентовые вещи по твердости могут поспорить с „рыцарскими доспехами“. Основная одежда — полущубки — почти всегда низкого качества. Кавалерийский подопревший полущубок без мехового воротника, с разрезом почти до середины спины, показывает головотяпское, небрежное отношение к зимовщику.

Практика показала, что даже при хорошем качестве обмундирования норма по некоторым видам одежды недостаточна. Для всех зимовщиков необходимо ввести дополнительно: по одной паре ватных брюк, по паре валенок или торбазов с чулками и по паре резиновых сапог с короткими голенищами. Для механиков — кожаные брюки, ватник и комбинезон из брезента. Для гидрологов и рабочих — резиновые боты на валенки, шерстяные рукавицы, обшитые мягкой кожей. Недостаток в кожаной обуви раньше всех испытывают, как это ни странно, повара. Оказывается, орудуя у плиты, они ежедневно прodelывают большие „прогулки“ и сильно снашивают обувь. Это нужно учесть и давать поварам две пары армейских сапог вместо одной.

На складах полярных станций полезно иметь небольшой ассортимент одежды (брюки, рубашки, свитеры) и обуви для отпуска зимовщикам за наличный расчет.

Вся перечисленная одежда может быть использована для работ в пределах станции. В поездках и для работ вне станции необходимо меховое полярное обмундирование. Меховая оленья рубашка с небольшим воротником и застежкой „молния“; просторная кушанка с капюшоном, „камлейка“, меховые брюки, поверх которых надеваются брюки из брезентина, торбаза, спальный мешок — вот стандартные комплекты для зимних поездок и экспедиций, которые должны быть на каждой станции.

Правильно указал т. Шереметьев,¹ что вся меховая одежда должна в основном изготавливаться из оленьего меха и пошивку ее нужно производить на месте.

Повышение качества предметов снабжения, направляемого на Север, — основное требование, которое предъявляют полярники к снабженческому аппарату.

¹ См. № 12 „Советской Арктики“ за 1937 год, стр. 93.

ПОПРАВКА

В № 12 журнала „Советская Арктика“ за 1937 год на стр. 53 под фотографией „Айсберг у бухты Тихой“ ошибочно напе-

чатано: „фото П. Новицкого“. Это фото принадлежит А. Никольскому.

Редакционная коллегия

Адрес редакции:

Москва, улица Коминтерна, 4/7. Тел. 4-35-95

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 17 февраля 1938 г.

Бум. 70 × 108 см. 7½ печ. л.

Уполн. Главлита № Б-33589

3¼ бум. л. Заказ № 577

Подписано к печати 19 апреля 1938 г.
12 уч.-авт. л.
Изд. № 13

120 000 тип. зн. в бум. л.
Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн“, Ленинград, Красная ул., д. 1.