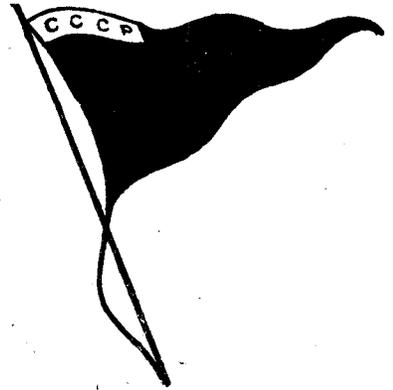
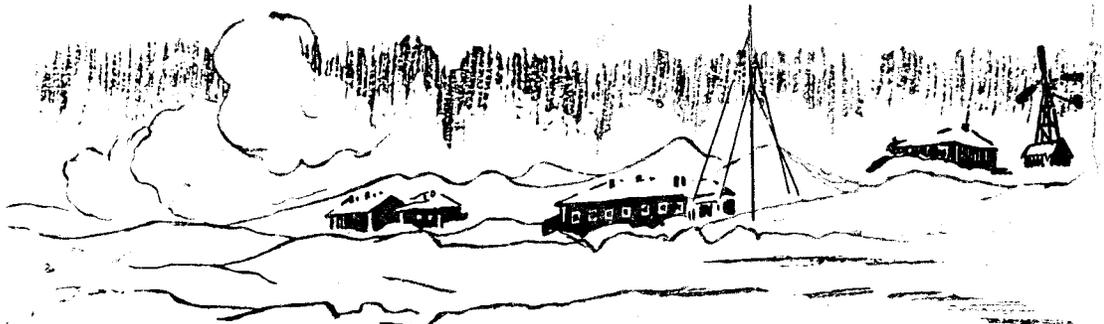


Пролетарии всех стран, соединяйтесь

Советская Арктика



№ 30187



ЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНБ ССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●



В. И. Ленин и Н. В. Сталин в Горках. 1922 г.

С картины художника Сварога (Центральный музей В. И. Ленина)



ЗАВЕТЫ ЛЕНИНА ВОПЛОЩЕНЫ В ЖИЗНЬ

(Доклад тов. А. С. Щербанова, 21 января 1940 года, на торжественно-траурном заседании в Большом театре, посвященном XVI годовщине со дня смерти В. И. Ленина)

Товарищи!

Прошел еще один год с того дня, когда неумолимая смерть оборвала жизнь Владимира Ильича Ленина — организатора нашей партии, учителя и вождя трудящихся всего мира. Истекший шестнадцатый год со дня смерти товарища Ленина — даже в условиях бурных советских темпов — был годом особенным, насыщенным крупнейшими событиями исторического значения.

Это был год, когда происходил исторический XVIII съезд нашей партии, на котором товарищ Сталин развернул программу дальнейшего движения вперед, к коммунизму. Доклад товарища Сталина на XVIII съезде партии открыл дорогу в будущее нашей страны, указал путь к конечной цели борьбы — к победе коммунизма.

Шестнадцатую годовщину со дня смерти Ленина наша страна отмечает, вступив в новую полосу своего развития, в полосу завершения строительства социализма и постепенного перехода к коммунизму.

1939 год был годом новых побед социалистического хозяйства.

Опубликованное на днях сообщение Госплана СССР о росте промышленного производства, погрузки грузов на железных дорогах и розничного товарооборота в 1939 году — новое свидетельство тому, что социалистическое хозяйство неуклонно идет в гору.

Советский народ с удовлетворением прочел, что государственная промышленность увеличила производство на 14,7 процента и что производительность труда поднялась на 17 процентов.

С особым удовольствием советские люди прочли сообщение о том, что оборонная промышленность выросла на 46,5 процента.

Успехи промышленности, новый подъем стахановского движения, новые победы колхозов, рост кадров, разносторонние и могучие проявления творческой инициативы советского народа — все это свидетельствует о дальнейшем замечательном расцвете сил социализма.

Закончившиеся недавно выборы местных Советов депутатов трудящихся еще раз и с новой силой показали, как усилилось Советское государство, как продолжает крепнуть морально-политическое единство советского народа, как непоколебима его сплоченность вокруг большевистской партии, Советского Правительства и товарища Сталина. **(Бурные аплодисменты).**

На этих выборах, как и на шредыдущих, полностью победил сталинский блок коммунистов и беспартийных. Рабочие, колхозники, интеллигенция вновь голосовали за Всесоюзную Коммунистическую партию большевиков, потому что убеждены в правильности ее политики, убеждены в том, что эта и только эта политика обеспечивает народные интересы.

1939 год замечателен крупнейшими международными успехами нашей страны, ростом влияния СССР среди рабочих и трудящихся всего мира.

Страна социализма всегда была другом малых стран и народов. Внешняя политика СССР всегда была направлена против поджигателей войны, за мир, за дружбу народов. Особенно обильные плоды эта политика принесла в минувшем году. В 1939 году, по меткому выражению главы Советского Правительства товарища В. М. Молотова, капиталистическому миру пришлось немного потесниться и отступить, а Советский Союз продвинул свои границы значительно на Запад.

В дружную семью народов СССР включились освобожденные героической Красной Армией от гнета польских панов наши единокровные братья, населяющие Западную Украину и Западную Белоруссию.

Как видите, товарищи, истекший шестнадцатый год со дня смерти В. И. Ленина был годом поистине замечательным, памятным и дорогим. Это был год нового торжества ленинско-сталинских идей, год дальнейшего воплощения в жизнь ленинских заветов.

Ленин был вождем пролетарской партии, гением революции, величайшим мастером революционного руководства.

Это был горный орел, не знающий страха в борьбе, руководитель высшего типа.

Шестнадцать лет прошло с тех пор, как ушел от нас товарищ Ленин. У древней Кремлевской стены, в мавзолее, лежит тело Ленина. Миллионы людей со всех концов нашей страны и всего мира стекаются, чтобы взглянуть на него, поклониться праху его и чтобы сказать — Ленин живет!

Ленин живет в великом и бессмертном ленинском учении. Он живет в построенном в нашей стране по ленинским предначертаниям социалистическом обществе.

Ленин живет в силе и мощи им и Сталиным созданной большевистской партии, в борьбе трудящихся всего мира за свое освобождение от капиталистического рабства.

Ленин будет жить в веках, жить в сердцах миллионов.

Ленин живет в славных делах, которые творит советский народ под руководством его великого продолжателя, нашего вождя и учителя — товарища Сталина. **(Бурные аплодисменты. Все встают. Оvation).**

I

Страна социализма растет и развивается в условиях капиталистического окружения, в постоянной борьбе с этим окружением.

Между миром социализма и капиталистическим миром особо ожесточенная борьба происходит в экономической области.

Ленин учил нас:

«Производительность труда, это, в последнем счете, самое важное, самое

главное для победы нового общественного строя... Капитализм может быть окончательно побежден и будет окончательно побежден тем, что социализм создает новую, гораздо более высокую производительность труда». (Ленин, т. XXIV, стр. 342).

И еще Ленин учил нас:

В октябре 1917 года рабочий класс победил капитализм политически, установив свою политическую диктатуру.

«Но этого мало. Война неумолима, она ставит вопрос с беспощадной резкостью: либо погибнуть, либо догнать передовые страны и перегнать их также и экономически... Погибнуть или на всех парах устремиться вперед. Так поставлен вопрос историей». (Ленин, т. XXI, стр. 191).

Задача — догнать и перегнать — была выдвинута еще в 1917 году в дни, когда Россия и без того в экономическом отношении отсталая страна — в результате империалистической войны — находилась на краю пропасти, накануне экономического краха.

А ведь царская Россия была невиданно отсталой, нищей и полудикой страной, ее оборудование орудиями производства не шло ни в какое сравнение с любой промышленно-развитой капиталистической державой.

Характеризуя невероятную, вопиющую отсталость царской России, Ленин говорил, что Россия XIX века стоит ниже рабской Америки, то-есть Америки, в которой еще было рабство негров.

Царская Россия, занимая по территории шестую часть земного шара, по численности населения — третье место в мире, производила промышленной продукции всего лишь 2,7 процента от мирового производства.

К тому надо добавить, что экономически Россия являлась полуколонией англо-французского империализма, а подлинными хозяевами угольного Донбасса, нефтяного Баку, черной и цветной металлургии и т. д. были иностранные капиталисты.

Помещики и буржуазия не только не могли преодолеть эту невероятную отсталость, но, наоборот, Россия из года в год все больше и больше отставала от передовых капиталистических стран.

Задача — догнать и перегнать экономически самые передовые капиталистические страны — стала знаменем, боевой программой большевистской партии и советского народа. Социалистическая индустриализация страны — таков был ключ к решению этой задачи.

Рабочий класс, крестьянство, интеллигенция проявили чудеса героизма и самоотверженности в годы сталинских пятилеток. Эта борьба принесла свои результаты. На шестнадцатом году после смерти Ленина СССР — по технике производства и темпам роста нашей промышленности — догнал и перегнал главные капиталистические страны. Однако этого мало.

На XVIII съезде партии товарищ Сталин задачу — догнать и перегнать главные капиталистические страны экономически — поставил во всей остроте, он сказал:

«Мы перегнали главные капиталистические страны в смысле техники производства и темпов развития промышленности. Это очень хорошо. Но этого мало. Нужно перегнать их также в экономическом отношении. Мы это можем сделать, и мы это должны сделать. Только в том случае, если перегоним экономически главные капиталистические страны, мы можем рассчитывать, что наша страна будет полностью насыщена предметами потребления, у нас будет изобилие продуктов, и мы получим возможность сделать переход от первой фазы коммунизма ко второй его фазе».

Экономически более передовой является та страна, в которой выше размер промышленного производства на душу населения; чем больше производится товаров в расчете на душу населения, тем выше хозяйственное развитие страны.

И если с этой меркой мы подойдем к нашему хозяйству, то надо признать, что мы еще отстаем от главных капиталистических стран. По объему промышленного производства СССР отстает только от Соединенных Штатов Америки, но по уровню производства на душу населения мы отстаем от США, от Германии, Англии, Франции.

XVIII съезд партии поставил перед страной новую задачу — в течение 10—15 лет догнать и перегнать главные капиталистические страны и в экономическом отношении. Эта задача трудящимися нашей страны под руководством партии, Советского Правительства, под руководством товарища Сталина будет решена.

На чем зиждется наша уверенность?

В 1913 году по объему промышленного производства на душу населения Россия отставала больше чем в двадцать раз от Америки, в четырнадцать раз от Англии, почти в восемь раз от Франции. За годы сталинских пятилеток промышленная продукция СССР в мировом производстве выросла с 2,7 проц. в 1913 году до 15,8 проц. к 1938 году.

Наша страна вышла из войны, по выражению Ленина, «до полусмерти истерзанной империалистской войной и империалистскими хищниками...» (т. XXII, стр. 443) и восстановила довоенный уровень производства к 1927 году. После этого за 12—13 лет промышленность СССР выросла в десять раз. И это в то время, когда промышленность капиталистических стран продолжает топтаться вокруг довоенного уровня. Для капиталистического мира в целом для увеличения продукции в десять раз потребовалось не менее 80 лет.

Таковы большевистские темпы — они явно свидетельствуют о нашем преимуществе.

Также обстоит и с темпами роста производительности труда. В среднем производительность труда в СССР растет в 4—5 раз быстрее, чем в любой капиталистической стране.

По свидетельству буржуазного писателя Денни в Америке 1 проц. собственников сосредоточивал в своих руках 59 проц. всего национального богатства, а в Англии менее 2 проц. всего числа собственников владело 64 проц. всего национального богатства.

Разумеется, огромная часть этого национального богатства растрчивалась и растрчивается на непроизводительное потребление, на удовлетворение всякой блажи верхушки эксплуататоров.

В Советской стране эксплуататорские классы ликвидированы. Весь народный доход идет на социалистическое воспроизводство и на подъем материального уровня жизни трудящихся. Это тоже наше преимущество.

В капиталистическом хозяйстве действует такой разрушительный фактор, как кризисы, которые совершенно не свойственны нашему советскому хозяйству.

Один буржуазный экономист подсчитал, что расходы на империалистическую войну 1914—1918 гг. составили более 80 миллиардов довоенных долларов. Эта сумма превосходит все национальное богатство таких стран, как Франция и Италия, вместе взятые.

Но еще большие опустошения производят капиталистические кризисы. Подсчитано, что с 1929 по 1935 год в капиталистическом мире вышлано чугуна меньше на 250 миллионов тонн и стали на 276 миллионов тонн по

сравнению с тем, что могло бы быть получено при сохранении за эти же годы уровня производства 1929 года.

Это значит — за годы кризиса потеряно металла столько, что его было бы достаточно для того, чтобы построить 800 тысяч километров железных дорог с полным их оборудованием, то-есть построить более половины железных дорог земного шара.

А если к этому прибавить десятки миллионов безработных, вытолкнутых из производительного труда, то трудно не только подсчитать, но даже и представить всю разрушительную силу экономических кризисов.

Советский строй избавлен от этого неизлечимого порока капиталистического строя. Советский строй знает только одну закономерность — движение вперед и вперед. Это еще одно наше преимущество.

Сравнивая наше неудержимое движение вперед по сравнению с капиталистическим миром, Ленин еще в 1922 году писал:

«Быстрота общественного развития за последнее пятилетие прямо-таки сверхестественная, если мерить на старые меры... Основная причина этого громадного ускорения мирового развития есть вовлечение в него новых сотен и сотен миллионов людей».

Люди сами творят свою историю, чем больше людей сознательно участвуют в этом процессе, тем выше и выше темп общественного развития.

Миллионы и миллионы советских людей неустанно двигают вперед социалистическую индустриализацию, ибо она — индустриализация — изо дня в день повышает материальное благополучие трудящихся. В этом тоже одно из наших огромных преимуществ перед капиталистическим строем.

Капиталистическая индустриализация сопровождалась неисчислимыми страданиями для рабочих и крестьян. Маркс в «Капитале» описал жуткую картину развития капиталистической промышленности в Англии. За 90 лет, прошедших после промышленного переворота, то-есть за время, соответствующее трем поколениям английской расы, хлопчатобумажная промышленность пожрала девять поколений рабочих.

В буквальном смысле горы трупов рабочих, море слез их жен и детей — вот цена капиталистической индустриализации.

Социализм избавил наш народ от этих нечеловеческих страданий и лишений, с которыми обычно связано индустриальное развитие при капитализме. Социализм дал возможность не только создать могучие производительные силы, но и впервые в истории целиком поставил их на службу народу.

Социалистическая индустриализация у нас означала ликвидацию безработицы, сокращение рабочего дня, рост материального благополучия трудящихся. Вот почему советский народ преисполнен неукротимым желанием под руководством партии и Советского Правительства претворить в жизнь историческую задачу — догнать и перегнать главные капиталистические страны и экономически.

Третья сталинская пятилетка означает огромный шаг вперед на пути решения этой основной экономической задачи.

Но за выполнение третьей пятилетки надо по-большевистски драться, надо самоотверженно работать. Бороться за выполнение третьей пятилетки — это значит повседневно, изо дня в день бороться за выполнение плана 1940 года, за выполнение плана каждой отрасли промышленности, каждым предприятием и колхозом.

Начавшееся сейчас по почину инструментальщиков социалистическое соревнование за выполнение плана пятилетки по повышению производительности труда в четыре года вскрывает огромные наши возможности. Все дело в том,

чтобы до конца использовать эти возможности, не только давать больше продукции, но и повышать ее качество, экономить сырье, электроэнергию.

Третья сталинская пятилетка безусловно будет выполнена, и тогда мы подыдем уровень производства примерно в пятнадцать раз выше довоенного. А это с точки зрения решения основной экономической задачи означает, что СССР обгонит Францию, приблизится к уровню Англии и Германии по размерам промышленного производства на душу населения.

Правда, мы будем еще в два с лишним раза отставать от Америки, но только в два, а не в двадцать раз.

Решить основную экономическую задачу — догнать и перегнать передовые страны — мы не можем в рамках третьей пятилетки. Для решения этой задачи необходим срок 10—15 лет, но что эта задача будет решена, в этом у нас нет сомнения. План, намеченный большевистской партией, намеченный Сталиным, — говорит наш народ, — не может быть не выполнен, он наверняка будет выполнен. **(Бурные аплодисменты).**

II

Товарищ Ленин завещал партии всеми силами укреплять союз рабочих и крестьян. Сплошная коллективизация и на этой основе ликвидация кулачества как класса означает самое радикальное разрешение вопроса о нерушимости союза рабочих и крестьян. Решение этой задачи означало такой глубочайший революционный переворот, который равнозначен «по своим последствиям революционному перевороту в октябре 1917 года». («Краткий курс истории ВКП(б)»).

Колхозный строй отметил первое десятилетие своего существования. Срок с точки зрения исторического развития не большой. Но какие гигантские изменения произошли в советской деревне, как преобразилось крестьянство!

Сейчас нет нужды приводить общие данные о победе наших колхозов, об их передовой технике, энерговооруженности и т. д.

Но я хочу напомнить некоторые факты, свидетельствующие о том, из какого ада вывели или, лучше сказать, вырвали крестьянство наша партия, Советская власть, Ленин и Сталин. Хочу показать это на примере двух деревень — Ново-Животинное и Моховатка, Воронежской области. Эти деревни представляют интерес потому, что кадет Шингарев оставил о них описание в своей книге «Вымирающая деревня». Разумеется, что он не описал и не мог их описать хуже, чем это было в действительности.

Правда, истинной причины прямо-таки ужасающей нищеты этих деревень Шингарев не вскрыл. А причина эта была до очевидности проста. До революции 170 крестьянских семей названных деревень имели 350 га наделной земли или 0,3 га на душу населения, а рядом помещик имел 10 тысяч гектаров земли, то-есть в 30 раз больше, чем 170 крестьянских семей.

Крестьяне жили в состоянии систематической голодухи. У подавляющего большинства крестьянских хозяйств этих деревень своего хлеба до нового урожая не хватало, а одна четверть жила круглый год на покупном хлебе.

Многие крестьяне по полтора года не хлебали щей. Сахару потребляли в год менее фунта на человека, мыла — полтора фунта в год, керосина — полтора-два фунта на душу в год.

Целый ряд дворов не имел капусты, огурцов, мяса, целые семьи не имели молока в течение круглого года. Население этих деревень хронически недоедало и вымирало. Из 10 лет в 5-ти годах смертность превышала рождаемость, а в среднем прирост за год составлял три человека на 1 000 живущих. Это и есть вымирание. Грамотных было — мужчин в одной деревне 32 проц., в

другой — 16 проц.; женщин — в одной деревне 2 проц., в другой грамотных не было вовсе.

И вот это нищее хозяйство облагалось многочисленными сборами и налогами: казенным, поземельным, губернским и уездными земельными сборами, мирскими сборами, страховыми платежами. Многие хозяйства не в состоянии были уплатить 3—4 рубля подати, а одних недоимок числилось до 24 рублей 50 копеек на двор.

И чем дальше, тем хуже. Через шесть лет после первого обследования Шингарев сообщает: «с несомненностью можно утверждать, что произошло ухудшение, и даже серьезное ухудшение».

Империалистическая война принесла новые опустошения. Количество безлошадных дворов поднялось с 38 до 47 проц., число хозяйств без всякого скота — с 3 до 19 проц. и т. д.

Так ведь это же не жизнь, а ад!

А ведь эти деревни — не исключение; 65 проц. бедняков, 30 проц. безлошадных, 15 проц. беспосевных, 34 проц. безинвентарных крестьянских хозяйств — такова была общая картина по стране.

Крестьянин неизбежно оказывался перед перспективой «медленного, мучительного вымирания. Крестьянин был доведен до нищенского уровня жизни: он помещался вместе со скотиной, одевался в рубище, кормился лебедой; крестьянин бежал от своего надела, когда только было куда бежать, даже **откупаясь** от надела, платя тому, кто соглашался взять надел, платежи с которого превышали его доходность. Крестьяне голодали хронически, и десятками тысяч умирали от голода и эпидемий во время неурожая, которые возвращались все чаще и чаще». — Так писал Ленин. (Собр. соч., том IV, стр. 101—102).

Вот почему, когда перед крестьянством встал вопрос — или гибнуть, или вручить свою судьбу рабочему классу, крестьянство пошло за рабочим классом. Октябрьская революция вырвала крестьянство из кабалы и нищеты. Крестьяне получили от Советской власти более 150 миллионов десятин земли.

Вместе со всем крестьянством крестьяне деревень Ново-Животинное и Моховатка тоже получили землю. Теперь земли приходится в расчете на одну душу населения больше в семь с половиной раз.

Советская власть оказала деревне огромную помощь в деле восстановления и развития производительных сил сельского хозяйства.

Но партия Ленина — Сталина всегда, постоянно и прямо говорила крестьянству, что разрыв его с помещичье-капиталистическим строем есть только первый шаг по пути избавления от вековой нищеты, по пути зажиточной, культурной жизни. Ленин говорил:

«Если мы будем сидеть по-старому в мелких хозяйствах, хотя и вольными гражданами на вольной земле, нам все равно грозит неминуемая гибель» (Ленин, т. XX, стр. 417).

Товарищ Сталин учил:

«Для того, чтобы окончательно освободиться от старых пут, для этого недостаточно одного лишь разгрома эксплуататоров. Для этого нужно еще построить новую жизнь, построить такую жизнь, которая давала бы возможность трудящемуся крестьянину улучшать свое материальное и культурное положение и подниматься вверх изо дня в день, из года в год. Для этого надо поставить новый строй в деревне, колхозный строй». (Сталин. «Вопросы Ленинизма», стр. 413).

Крупная социалистическая промышленность двигалась вперед гигантскими темпами. Единоличное, раздробленное крестьянское хозяйство — по сравнению с темпами социалистической промышленности — еле-еле плелось. В 1926—1929 годах среднегодовые темпы прироста промышленной продукции соста-

вляли 23,7 проц., а сельского хозяйства — около одного процента. Это значит: единоличное хозяйство развивалось темпами во много раз медленнее, чем крупная социалистическая промышленность, и являлось тяжелой гирей на ногах социалистического хозяйства.

Техническое вооружение подавляющего большинства крестьянских хозяйств было крайне убогим. Механизировать же карликовые крестьянские хозяйства, состоявшие нередко из десятков лоскутных полосок, было задачей совершенно невозможной.

Крестьянское хозяйство делилось и дробилось, становилось все более мелким. С октябрьских дней количество хозяйств увеличилось с 16 до 25 миллионов. В результате этого катастрофически падала товарность сельского хозяйства: к 1927 году крестьянское хозяйство давало товарного хлеба всего лишь около 12 проц. своей валовой продукции.

В этому времени «хотя сельское хозяйство в целом и перевалило через довоенный уровень, валовая продукция его главной отрасли — зернового хозяйства — составляла лишь 91 процент довоенного уровня, а товарная часть зерновой продукции, продаваемая на сторону для снабжения городов, едва доходила до 37 проц. довоенного уровня, причем все данные говорили о том, что есть опасность дальнейшего падения товарной продукции зерна». (История ВКП(б), стр. 273).

Являясь тяжелой гирей для социалистической промышленности, мелкое, раздробленное, индивидуальное крестьянское хозяйство и для себя-то не имело никаких перспектив, оно обрекало крестьянина на полунищенское прозябание.

Таким образом, историческая неизбежность перехода к крупному механизированному, коллективному хозяйству диктовалась, с одной стороны, кровными интересами социалистического строительства в целом, с другой стороны, кровными интересами самого крестьянина.

Правда, был еще один путь, на который тащили троцкистско-бухаринские капитулянты, — это путь кулацкого, капиталистического укрупнения хозяйства. Но крестьянство однажды, при столыпинщине, уже этот путь испытало и знало, что этот путь означает переход земли от середняков к кулакам, разорение основных масс крестьянства, обречение трудящихся на голод и нищету, а в советских условиях, кроме того, реставрацию капитализма.

Кровная экономическая необходимость продиктовала крестьянству переход к колхозам.

Вернемся к деревне Ново-Животинное и Моховатка — что получили они от колхозного строя? Соха и косуля, коса и серп — эта дореволюционная «техника» в основном сохранилась и до колхозной деревни. Созданные в этих деревнях колхозы «Красный Октябрь» и «За власть Советов» с 1931 года обслуживаются МТС — тракторами, тракторными селеньями, автомобилями, комбайнами и другими сложными сельскохозяйственными машинами. Сами колхозы имеют свой собственный сельскохозяйственный инвентарь — веялки, культиваторы, сортировки зерна, сенокосилки и т. д. За восемь лет колхозной жизни машиновооруженность этих колхозов повысилась в восемь раз.

До революции крестьяне деревень Ново-Животинное и Моховатка сеяли только рожь и просо. Колхозы «Красный Октябрь» и «За власть Советов», кроме этих культур сеют пшеницу, сахарную свеклу, подсолнух.

Валовой сбор ржи и пшеницы на душу населения и на хозяйство увеличился больше чем в три раза¹⁾. Кроме того, собирается урожай подсолнуха, сахарной свеклы, бахчевых, овощей — то, что раньше или вовсе не сеялось, или почти не сеялось. Колхозы имеют животноводческие фермы и почти все

¹⁾ По данным 1937 года.

колхозники имеют скот. До революции хозяйство этих деревень было потребительским, теперь оно стало производящим и товарным (по зерновым — от 31 до 52 проц., картофелю — от 19 до 26 проц., по бахчевым от 42 до 81 проц., по сахарной свекле — 100 проц.). Колхозы ежегодно увеличивают свои основные фонды на 20—30 тысяч рублей, то-есть осуществляют расширенное воспроизводство.

Естественный прирост населения утроился, а смертность сократилась больше чем в три раза.

Потребление, разумеется, не идет ни в какое сравнение с тем, что было. Например, по данным Московского института экономики²⁾, потребление пшеничной муки увеличилось больше чем в 10 раз, сахара (с конфетами) — в 15 раз, рыбы — больше чем в 6 раз, молока — втрое, овощи, бахчевые — теперь есть в каждом дворе и т. д. и т. п. В обиходе появились такие продукты, как чеченье, фрукты и другие — то, о чем раньше крестьянам и во сне не снилось.

Раньше основным видом обуви были лапти, теперь — сапоги, ботинки; колхозники носят вместо домотканной одежды костюмы; ряд колхозниц имеет шелковые и атласные платья.

Эти данные о хозяйственном росте колхозов представляют тем больший интерес, что указанные колхозы отнюдь не являются передовыми. Больше того, в этих колхозах имеются существенные недостатки, при устранении которых рост благосостояния колхозников пойдет куда быстрее.

Культура этих деревень, как небо от земли, отличается от того, что было до революции.

В селе Ново-Животинном имеются школа-десятилетка с интернатом, музыкальное училище, и колхозные ребята разучивают Чайковского и Баха. Имеются кинопередвижка, радио, библиотека, электростанция, амбулатория, аптека, родильный дом, ясли, детский сад. Многие молодые колхозники и колхозницы учатся в высших учебных заведениях, не мало вышло интеллигенции из этих колхозов. Да разве все перескажешь, что получили крестьяне от колхозного строя? Осуществляя заветы Ленина, партия, Советская власть, товарищ Сталин обеспечили крестьянству подлинно человеческую, зажиточную и культурную жизнь. **(Аплодисменты).**

А ведь это только начало! Всесоюзная сельскохозяйственная выставка показала, чего могут добиться колхозы и колхозники.

Колхозница Сергеева собрала урожай пшеницы 101 центнер с гектара. Колхозница Юткина получила урожай картофеля 1 217 центнеров с га — урожай, какого не знает история земледелия. Колхозница Барановская получила льноволокна без малого двадцать два центнера с гектара. Колхозница Чалова собрала урожай свеклы 1 037 центнеров с га.

А сколько колхозников и колхозниц получают удой молока 5—6 тысяч литров на корову! Есть уже целые районы, которые надаивают молока 3 000 литров на корову.

В массе крестьянское хозяйство пока еще не может достигнуть таких рекордных урожаев. Одно ясно — при том условии, если местные партийные и советские организации будут лучше, конкретнее руководить сельским хозяйством, если сумеют использовать огромные резервы, какие вскрывают стахановцы, — социалистическое, колхозное хозяйство проявит чудеса роста, обеспечит изобилие сельскохозяйственных продуктов и для государства, и для себя.

А крестьянство, стоявшее ранее на грани вымирания, вырвавшееся из ве-

²⁾ Другие сведения о колхозах „Красный Октябрь“ и „За власть Советов“ — также по данным этого института.

ковой нищеты, поднявшееся при колхозном строе до подлинной человеческой жизни, никогда не свернет с этого пути, будет бить, смертным боем будет бить всякого, кто бы ни попытался отнять эту колхозную жизнь, завоеванную в боях под руководством Ленина, под руководством Сталина. **(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты).**

III

Строить коммунизм — это значит не только двигать в гору промышленность и сельское хозяйство, повышать производительность труда, создавать изобилие продуктов. Строить коммунизм — это значит перекладывать людей, осуществлять их коммунистическое воспитание. Трудящимся нашей страны пришлось семимильными шагами наверх ступать уступившее за столетия забитого и темного существования. С точки зрения темпов развития культуры наша страна не знает себе равной в истории.

Враги революции злорадствовали над тем, что большевики предприняли безрассудное дело насаждения социализма в некультурной стране. Но враги просчитались. Политический и экономический переворот, осуществленный Великой Октябрьской Социалистической революцией, создал могучие предпосылки также и для переворота культурного, для подлинной культурной революции. Теперь эта культурная революция осуществляется в нашей стране, осуществляется как составная часть великой социалистической перестройки.

В наших высших учебных заведениях больше учащихся, чем во всех странах Европы, вместе взятых. Свыше миллиона учителей и научных работников воспитывают подрастающее поколение, семьдесят тысяч библиотек раскинулось по всей стране, но их нехватает, чтобы удовлетворить рожденных за годы революции, жадных до книг, новых читателей.

По данным последней переписи выходит, что у нас свыше тринадцати миллионов человек имеют законченное среднее образование и больше миллиона — высшее образование. Из всего числа лиц, имеющих среднее образование, — не менее 85 процентов получили это образование при советской власти, а из всего числа лиц, имеющих высшее образование, — не менее 70 процентов получили это образование при советской власти.

Вот она, народная интеллигенция, выученная и воспитанная советской властью!

Вот замечательные плоды линии партии на создание своей социалистической интеллигенции!

После XVIII съезда партии, после выступления товарища Сталина о роли народной интеллигенции рост кадров социалистической интеллигенции пойдет еще быстрее.

Миллионными тиражами выходят в свет труды величайших умов человечества: Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, произведения классиков литературы и всех отраслей науки и знаний.

Коммунистическое сознание куется не только в школах, кружках, клубах, театрах, кино, не только посредством книг и газет, оно куется в борьбе за коммунизм, сама жизнь наша перекладывает, перевоспитывает людей и является лучшим учителем трудящихся.

Хочу на нескольких примерах показать, как выросло сознание советского человека и как он — советский человек — далеко ушел в своем сознании от старого.

Отношение к женщине Ленин всегда рассматривал, как верный признак подлинной культуры, истинной, а не показной признак цивилизации.

Социализм не только провозгласил освобождение женщины, он создал условия для ее широкого участия в творческой работе. Колхозы освободили крестьянку от экономической зависимости. Женщины доказали всю условность представления о некоторых профессиях, как о специфически мужских.

В наших высших учебных заведениях учится вдвое больше женщин, чем во всех странах Европы. Недавно закончившиеся выборы в местные Советы депутатов трудящихся выдвинули к рулю управления государством более 422.000 женщин, почти 33 процента всего состава депутатов.

Новое отношение к женщине — величайшее завоевание социалистической культуры и свидетельство роста социалистического самосознания: Наш народ вправе гордиться такой победой.

Или возьмите национальный вопрос.

Молодое поколение советских граждан даже не подозревает о страшных проявлениях национальной розни, опустошительных погромах, которые процветали помещиками и капиталистами и которые нередко приводили к физическому уничтожению целых городов, как это было в городе Шуше — в Закавказье.

А теперь коммунизм стал целью, объединяющей все народы нашей многонациональной родины.

Многовековое культурное наследство отдельных народов становится достоянием всех советских людей. Декады национального искусства, юбилеи великих поэтов — русского, украинского, грузинского, армянского, осетинского и других народов — становятся общенародными праздниками, а национальные герои — героями всего Советского Союза.

Такова сила социалистической культуры, сближающей трудящихся различных национальностей. Это ли не свидетельство роста социалистического сознания!

А какой переворот должна была произвести Советская власть в сознании крестьянства, чтобы его — крестьянина, веками привыкшего копаться на своей собственной полоске, веками привязанного к своему клочку земли, — повести по пути общего, коллективного труда!

Однако, как сказал товарищ Молотов, «нельзя не признать, что общественно-культурный уровень широких слоев еще поднялся совершенно недостаточно, если судить с точки зрения перспектив коммунизма». А страна, строящая коммунизм, может судить только с точки зрения таких перспектив, никакая другая мерка для нас не годится. Это значит, что достигнутое нас удовлетворить не может.

Задача коммунистического воспитания трудящихся и преодоления пережитков капитализма в сознании людей поставлена в решениях XVIII съезда партии как одна из самых решающих задач.

Пережитки капитализма еще сохранились в сознании людей. Сознание людей отстает в своем развитии от фактического их положения. Капитализм даже после своей гибели сопротивляется новому строю, силой привычек миллионов, внедренных вековой работой на хозяина. Эти остатки старых, отживших взглядов стремятся поддержать капиталистическое окружение.

И на предприятиях, и в колхозах есть еще не мало людей, цепляющихся за мелкобуржуазную мораль — «своя рубашка — ближе к телу», «мне бы ханнуть побольше, а там хоть трава не расти»; не мало есть еще захребетников, стремящихся побольше урвать с государства, с колхоза, самим ничего не делать, пожить за счет труда других.

В Сталинской Конституции труд рассматривается как обязанность каждого гражданина. Нашим принципом является: «кто не работает — тот не ест». Есть еще, однако, люди, попирающие эти принципы. На предприятиях — это

лодыри, рвачи и летуны, гоняющиеся за длинным рублем, нарушители трудовой дисциплины.

В колхозах — это крестьяне, прикрывающиеся званием колхозника, использующие колхоз исключительно в целях личной наживы, пренебрегающие общественным трудом, непомерно раздувающие личное хозяйство, занимающиеся торгашеством.

Такие элементы получают отпор от честных рабочих и колхозников, и чем дальше, тем решительнее.

Но задача коммунистического воспитания не ограничивается только перевоспитанием отсталой части трудящихся.

Есть миллионы людей, честно работающих, готовых жизнь отдать за дело социализма, но у многих из них в сознании еще остались следы прошлого, родимые пятна капитализма. Вспомните хотя бы такой факт, который описан у Шолохова в «Поднятой целине». Колхозник Майданников, в прошлом середняк, сознательно относится к колхозу, но какая борьба происходит и у него с частнособственническим прошлым.

...Иду мимо лошадиных станков, чужие кони стоят, — и мне хоть бы что, а как до своего дойду, гляну на его спину... на его меченное левое ухо, и вот засосет в трудях, — кажись, он мне роднее бабы в эту минуту. И все норовишь ему послаже сенца кинуть, цопырейстей, помельче...

Навыки, пережитки и предрассудки прошлого сказываются еще и в отношении к труду, к общественной собственности, в противопоставлении общественных и личных интересов.

И как ни велики наши успехи, как ни быстро растут ряды передовых советских людей, — трудности перевоспитания миллионов и миллионов трудящихся нельзя преуменьшать.

Новые задачи, стоящие перед страной, обязывают всех наших людей, всех без исключения трудящихся, еще выше и выше поднимать свой общественно-культурный уровень, овладеть революционной теорией.

Вот почему надо усиленно работать над тем, чтобы воспитать в каждом рабочем, колхознике, трудящемся понимание того, что его работа, небольшая на первый взгляд, является важной частицей большого общего дела, что работа каждого — не частное, а государственное дело, что результаты личного труда каждого скажутся на общих итогах социалистического строительства в целом.

В многообразном проявлении лучших качеств советских людей рождается образ нового человека, всесторонне развитого, смелого, настойчивого в достижении цели, человека, ломающего все и всякие препятствия на пути, человека, беспрдельно преданного советской родине, делу коммунизма.

Воспитывать таких людей, культивировать эти качества среди всех трудящихся — к этому призывает товарищ Сталин. **(Аплодисменты).**

IV

Товарищи!

Мы построили социализм, а это и есть выполнение основного завета товарища Ленина.

Эту историческую победу обеспечила наша большевистская партия под руководством товарища Сталина. **(Продолжительные аплодисменты).**

За шестнадцать лет, прошедших со дня смерти Ленина, наша партия прошла ни с чем не сравнимый в истории путь борьбы.

Победа социализма в нашей стране далась не легко, она есть результат борьбы с многочисленными врагами народа и партии. Не случайным является, что в борьбе большевистской партии против всех антипартийных оппозиций

и групп; скатившихся затем в антисоветское контрреволюционное болото, центральным вопросом был вопрос о возможности строительства социализма в одной отдельно взятой стране.

Именно по этому коренному вопросу социалистической революции агенты иностранных разведок — троцкисты, бухаринцы, рыжковцы, вкупе и влюбе с реформистскими прихвостнями буржуазии всех стран, старались отравить душу рабочих и крестьян, посеять яд сомнения в возможность победить, построить социализм. Главное, чего добивались враги, — подорвать в рабочем классе веру в свои силы, в правоту своего дела.

А без веры в свои силы, без уверенности в правоте своего дела не может быть движения вперед. Армия, не уверенная в победе, наверняка терпит поражение. Пытаясь отравить ядом сомнения трудящихся, враги надеялись отвратить народ от борьбы за социализм, надеялись реставрировать капитализм и увековечить капиталистическое рабство.

Но враги просчитались. Умер Ленин, но жива была партия. Знамя ленинизма высоко поднял великий продолжатель дела Ленина — товарищ Сталин. (**Бурные аплодисменты**).

Революционная теория, обогащенная и двинутая вперед партией и товарищем Сталиным, дает возможность партии ориентироваться в обстановке, понимать внутреннюю связь событий, предвидеть их ход. Поэтому события не застают партию врасплох.

На происки капиталистического окружения, пытавшегося подорвать страну социализма путем засылки своих агентов в наши ряды, партия ответила решительным укреплением Советского государства, Красной Армии, советской разведки, всех других органов государственной власти и беспощадной борьбой против шпионов, диверсантов, вредителей и убийц.

Пока существует капиталистическое окружение, борьба капитализма против нашей страны будет обостряться и принимать все более и более острые формы.

Весь исторический опыт строительства социализма в нашей стране показывает, что переход к коммунизму в условиях капиталистического окружения нельзя осуществить без того, чтобы постоянно не крепить мощь Советского государства.

Следуя указаниям товарища Сталина, партия усиленно работает над тем, чтобы еще выше поднять мощь и организованность единственного пока социалистического государства.

Партия, разгромив врагов, выкорчевав подлые гнезда предателей, агентов иностранных разведок, стала такой могучей и монолитной, как никогда. А враги партии и народа и впредь будут стираться с лица советской земли.

Звание члена партии поднялось на небывалую высоту, ибо теперь весь народ видит в коммунистах свою передовую, лучшую часть. Весь народ поддерживает все начинания партии, зная, что у партии нет других целей, как интересы народа.

К нашей стране, к нашему народу обращены взоры трудящихся всего мира, с страной социализма связаны лучшие надежды человечества. Трудящиеся всех стран следят за каждым нашим шагом вперед, зная, что успехи рабочих СССР — ударной бригады мирового пролетариата — есть их успехи, дело, за которое мы ведем борьбу, есть дело пролетариев всего мира.

Советский Союз высоко несет знамя интернационализма, самоотверженно выполняет свои обязательства по защите народов, которые обращаются к нему за помощью. В истекшем году любимая народом Красная Армия в героических боях на берегах Халхин-Гола отстояла границы и независимость Монгольской Народной Республики. Освободительный поход Красной Армии на Запад вырвал Западную Украину и Западную Белоруссию из плена польских панов.

Сейчас наша доблестная Красная Армия выполняет великую миссию освобождения финского народа из-под ярма маннергеймовских банд, обеспечивает оборону Ленинграда, а, стало-быть, и оборону всей страны.

Мы шлем свой горячий большевистский привет бойцам, командирам и политработникам Ленинградского Военного Округа и Краснознаменного Балтийского флота. (Продолжительные аплодисменты).

Иностранная продажная печать — служажка империалистической, особенно англо-французской буржуазии, — фабрикует измышления в отношении Красной Армии одно чудовищнее другого. Некоторые из особо осатанелых клеветников даже пишат что-то насчет интервенции против СССР, похода против страны рабочих и крестьян. Видимо, про этих господ сказано, что если бог кого захочет наказать, то, прежде всего, лишит разума. Эти люди потеряли рассудок, а вместе с ним и память.

Они запаматовали, что были нещадно биты Красной Армией у Тихого океана и Ледовитого, у Черного моря и Балтийского, в Средней Азии и в Архангельске, на Украине и в Сибири.

А кто их бил? Их била Красная Армия страны, которая переживала небывалую разруху, была раздета и разута, голодная, без техники. И вот такая Красная Армия опрокинула интервентов 14-ти держав и заставила их убраться во-свояси.

Ныне энтузиазм советского народа, его непреклонная воля к победе умножены на самую передовую военную технику. Тыл и фронт в нашей стране спаяны несокрушимым единством. Вот почему всем поджигателям войны, мечтающим об интервенции, о нападении на нашу страну, советский народ, уверенный в своих силах, спокойно, но грозно говорит: «Попробуйте, суньтесь!».

Что касается финских трудящихся, то не за горами тот день, когда они навсегда будут избавлены от гнета белофиннов, наймитов империализма.

* * *

Товарищи!

Шестнадцать лет идет наша страна без Ленина, по ленинскому пути, под руководством товарища Сталина.

Недавно трудящиеся нашей страны и всего мира отмечали 60-летие товарища Сталина и почти 45-летие его революционной деятельности.

Сорок пять лет революционной работы — это по времени вся история нашей партии — от разрозненных кружков до самой могучей в мире партии, руководящей социалистическим государством, это история борьбы за основы партии, за организацию и укрепление ее, за ее победы. Имя товарища Сталина связано со всей этой борьбой, с борьбой рабочего класса под руководством партии за власть, за социализм.

Рабочий класс в качестве своих вождей выдвинул таких титанов мысли, какими были Маркс, Энгельс, Ленин, каким есть Сталин.

Сила таких людей, как Маркс, Энгельс, Ленин, Сталин, в том, что они возглавили самый передовой класс, за которым будущее — рабочий класс, возглавили потребности экономического развития современного человеческого общества, возглавили борьбу трудящихся за новый общественный строй.

В истории человечества было не мало выдающихся личностей, но они возглавляли интересы группы или класса какой-либо одной страны, самое большое — национальные интересы одной страны.

Такие вожди, как Ленин и Сталин, возглавляют чаяния и надежды рабочего класса и угнетенных всего мира.

У нас сейчас так повелось, что стахановцы, ставящие новые рекорды производительности труда; полярники, осваивающие Арктику; летчики, совершаю-

щие во славу Советской родины героические подвиги; ученые, делающие мировые открытия,—все они совершают все это именем Сталина и с именем Сталина.

Красноармейцы идут в бой с лозунгом — за Сталина!

Все это потому, что лозунг «Вперед! За Сталина!» означает — «Вперед за дело трудящихся, за лучшие и благороднейшие чаяния всего трудового и прогрессивного человечества, вперед за дело Ленина!» **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Товарищи!

Перед нами много нерешенных задач. Не будем закрывать глаза — на нашем пути будет много препятствий и трудностей. Нам предстоит еще немало суровой борьбы. Но мы преодолеем любые трудности, опрокинем любые препятствия, ибо нас ведет великая большевистская партия и с нами Сталин — знамя, сплачивающее миллионы людей, зовущее к борьбе за торжество коммунизма.

Да здравствует товарищ Ленин!

Да здравствует товарищ Сталин!

(Бурные, продолжительные аплодисменты. Все встают. «Интернационал». Овация).



20-30187
165807



ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ АКТИВ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В декабре 1939 г. состоялось совещание партийно-хозяйственного актива работников Главсевморпути.

На совещании присутствовали моряки, летчики, работники речного транспорта, строительства, торговли, сельского хозяйства, шолитработники — представители всех участков работы Главсевморпути.

В работе актива приняла участие Заместитель председателя Совнаркома СССР т. Р. С. Землячка.

С большим докладом об итогах арктической навигации и хозяйственной деятельности Главсевморпути за 1939 г. и задачах на 1940 г. выступил начальник Главсевморпути т. И. Д. Папанин.

В своем докладе т. Папанин отметил, что полярники должны на основе большевистской критики и самокритики тщательно разобрать итоги навигации на море и реке, вскрыть все ошибки как руководства Главсевморпути, так и местных организаций. Надо учесть хорошее и плохое в нашей работе; плохое исправить, а лучший опыт работы закрепить и перенести во все отрасли нашего хозяйства.

В решениях XVIII съезда ВКП(б) о третьем пятилетнем плане дана исчерпывающая программа дальнейшего развития всего народного хозяйства СССР. В огромной созидательной работе народов Советского Союза нам, полярникам, — говорит т. Папанин, — предстоит выполнить почетную работу: превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком. В этом кратком тезисе, записанном в решениях XVIII съезда ВКП(б), дана целая программа работы Главсевморпути, его активного участия в строительстве коммунистического общества. Известно, что Северный морской путь является могучим средством развития производительных сил Крайнего Севера и укрепления обороны страны.

Характеризуя итоги навигации 1939 г., докладчик подчеркнул, что в отличие от прошлых лет эта навигация проведена лучше и организованнее.

План перевозок грузов в прямом направлении выполнен на 102,3%, в обратном и межпортовом направлениях — на 162,8%. Всего перевезено 127,7 тыс. тонн груза, что составляет к плану 126,1%. План пассажироперевозок выпол-

нен на 242,7%. В арктическую навигацию 1939 г. впервые была проведена коммерческая эксплуатация Северного морского пути, основанная на хозрасчете.

Этих успехов мы добились благодаря тому вниманию, которое партия и правительство и лично товарищ Сталин и товарищ Молотов уделяют Северному морскому пути.

В 1938 г. Совет народных комиссаров СССР, дважды рассматривая хозяйственную деятельность Главсевморпути, указал на ряд крупных недостатков, признав итоги навигации 1937 г. неудовлетворительными. Известно, что в навигацию 1937 г. в Арктике зазимовала почти половина транспортных судов и почти весь ледокольный флот. В навигацию 1938 г. Главсевморпуть фактически занимался выводом зимовавшего в океане флота.

Руководствуясь решениями правительства и историческим решением XVIII съезда ВКП(б), коллектив полярников готовился к проведению навигации 1939 г. и закончил ее успешно.

Экипажи многих арктических кораблей показали замечательные образцы социалистического труда. Флагман арктического флота ледокол «Иосиф Сталин» под водительством капитана т. Белоусова впервые в истории плавания по Северному морскому пути прошел сквозным рейсом с запада на восток и обратно за одну навигацию. Показательна также стахановская работа коллективов ледокольного парохода «Вл. Русанов», ледокола «Л. Каганович», танкера «Юкагир», парохода «Казахстан» и многих других, добившихся перевыполнения планов.

Но наша работа, — говорит т. Папанин, — была бы еще успешней, если бы мы не имели так называемых узких мест. Арктические порты недостаточно механизированы, не обеспечены баржами, лихтерами, кунгасами, моторными ботами для погрузочно-разгрузочных работ. Это вызывало простои судов. Руководители Морского управления безответственно отнеслись к этому важнейшему участку, не приняли мер к тому, чтобы подготовить порты к навигации.

В 1940 г. мы должны оборудовать порты так, чтобы суда не простаивали ни одного лишнего часа.

Необходимо своевременно и высококачественно выполнить судоремонт, разработать четкий график морских перевозок, перевести на полный хозрасчет все суда. В 1940 г. надо полностью закончить теплотехнические испытания судов; добиться решительного перелома в работе Мурманского судоремонтного завода, улучшив организацию судоремонта.

Резкой критике подверг докладчик работу Гидрографического управления. Некоторые участки трассы Северного морского пути плохо обставлены морскими знаками и неправильно показаны на картах. Стиль работы начальника Гидрографического управления т. Боровикова и его заместителя т. Иванова — бюрократический. Они плохо занимаются с молодыми специалистами-гидрографами, не советуются с коллективом, как лучше организовать и провести работу. Аварии гидрографических судов «Зюйда», «Циркуля» являются позорным явлением для Гидрографического управления.

Работу гидрографии надо резко улучшить. В 1940 г. необходимо расширить сеть навигационных знаков на трассе Северного морского пути.

Остановившись на деятельности Арктического института, т. Папанин отметил, что институт в прошлом был засорен враждебными элементами. Пришлось проделать большую работу по очистке института от враждебных людей и всяких проходимцев. Необходимо было перестроить работу института, поставить его научную деятельность непосредственно на службу интересам Северного морского пути.

В 1939 г. Арктический институт проделал значительную научно-исследовательскую работу по ледовым прогнозам и гидрологии морей. Сильно вырос объем

геологических работ, институт организовал ряд крупных экспедиций по разведкам нефти и угля.

Но в работе института имеются большие недостатки. Работы экспедиций еще чрезвычайно дороги для государства, особенно — геологических экспедиций. Отсутствуют проекты разведок, нет должной борьбы за снижение себестоимости отдельных видов работ, сметы завышены. Планирование геологических экспедиций находится на низком уровне.

В 1940 г. институт должен продолжить гидрологическое изучение морей, составление ледовых прогнозов, обеспечить дальнейшие поиски особо дефицитных металлов и материалов в стране. Арктический институт должен стать научным центром Главсевморпути, нашей Арктической академии наук.

Неплохих показателей добились в своей работе полярные станции. Обслуживание судов и самолетов синоптическими данными и радиосвязью улучшилось. Это относится главным образом к западному сектору Арктики и радиоцентру острова Диксона. Радиосвязь же в Восточном секторе Арктики работала плохо: недопустимо задерживалась передача сводок на ледоколы и в штаб руководства операциями на море, фодки передавались иногда с опозданием на 10—15 дней.

Чтобы улучшить связь в Арктике необходимо при Управлении полярных станций создать единый центр радиосвязи, подчинив ему всю сеть радиостанций Главсевморпути, за исключением сети полярной авиации. К началу навигации 1940 г. надо реорганизовать радиоузлы на мысе Шмидта и в бухте Тикси, построить три временных полярных станции: две в архипелаге Норденшельда и одну в проливе Вилькицкого; усилить квалифицированными работниками синоптические группы на полярных станциях мыса Шмидта, бухты Тикси и др.

В отличие от прошлых лет значительно лучше работала полярная авиация. В навигацию 1939 г. деятельность авиации была сосредоточена на ледовой разведке и проводке судов по трассе. Впервые для этих целей были применены сухопутные самолеты.

Полярная авиация досрочно выполнила годовой план перевозок пассажиров, грузов и почты.

Однако преднавигационный план ледовой разведки не был выполнен. Самолеты вылетали со значительным опозданием. Все еще недостаточно оборудовано аэродромное хозяйство. Автаремонтный завод плохо ремонтирует моторы. Нет настоящей борьбы за экономное расходование средств. Не изжиты еще аварии, которые являются результатом недисциплинированности отдельных работников летно-подъемного состава.

Работники полярной авиации должны проделать большую работу. Надо своевременно подготовить к эксплуатации самолетный парк; преднавигационную разведку провести в период апреля — июня; ледовую разведку начать со второй половины июня; добиться высококачественного ремонта самолетов и моторов; обеспечить порты катерами, тракторами, аэродромным оборудованием и радиосвязью; организовать подготовку кадров летно-технического состава и т. д.

Анализируя работу речного транспорта, докладчик отметил, что в целом план грузоперевозок выполнен. На речном транспорте есть замечательные люди, целые коллективы, показавшие образцы стахановской работы (экипажи пароходов «Партизан Щетинкин», «Милловзоров» и др.).

В навигацию 1939 г. в работе речного транспорта выявились также и большие недостатки. Руководство речными операциями было мало оперативным, руководители не знали действительной обстановки на местах. «Директивы» начальника речного отдела т. Сидорова не всегда давались правильно, вызывали недоумения у местных работников, ибо не отвечали действительности. Расхлябанность и недисциплинированность все еще имеют место на речном транспорте

и нередко приводят к авариям. В результате по некоторым рекам план грузо-перевозок не выполнен.

Наша задача — сделать речной транспорт самым дешевым видом транспорта, каким он и должен быть.

Большое внимание докладчик уделил топливным базам на трассе Северного морского пути. С этой целью расширена добыча угля на Сангарских рудниках, ускорены работы по изысканию угля в бухте Угольной и в районе Таймырского полуострова.

В навигацию 1939 г. почти все суда работали на местном угле. Потребление его составляло 78,4%. Но мы имеем все возможности полностью перейти на местное топливо. Однако наши горно-геологические предприятия работают еще неудовлетворительно.

Надо решительно оздоровить работу Нордвикстроя. Здесь затрачено уже несколько десятков миллионов рублей, но окончательных результатов, на основании которых можно было бы организовать промышленные предприятия по добыче нефти и соли, мы не имеем. Бывший начальник треста Нордвикстроя тормозил выполнение решения правительства о Нордвикстрое. Горногеологическое управление не обеспечило настоящей оперативной помощи предприятиям, не знало фактического положения на горно-рудных участках. Бывший начальник Горно-геологического управления т. Демидов не обеспечил реализацию возложенных на управление задач.

На участке капитального строительства также не было настоящей борьбы за выполнение планов строительства. Так, на крупнейшей стройке Мурманского судоремонтного завода план за 9 месяцев 1939 г. был выполнен только на 49,6%. На всех стройках нет должной организации самого процесса строительства, нет четкой организации труда. А Управление капитального строительства вместо оказания помощи строительным конторам и устранения безобразий на стройках замазывало фактическое положение дел. За все это отстранен от работы бывший начальник Управления капитального строительства Беляев и снят с работы разваливавший строительство Мурманского судоремонтного завода бывший начальник строительства Белов, дело которого передано прокуратуре.

Основное и главное заключается в том, — говорит т. Папанин, — чтобы строители добились высокой производительности труда. Надо решительно покончить с излишествами на стройках, максимально удешевить все виды работ. И в первую очередь надо построить в сроки, указанные правительством, нашу арктическую здравницу морского флота — Мурманский судоремонтный завод.

Резкой критике подверг докладчик работу Планово-финансового управления. Планирование ежегодно велось на основе исходных «средних показателей», без норм и нормативов. Перспективного планирования не было и нет еще и сейчас. Плановый отдел самоустранился от руководства этой работой. Так, Речное управление семь раз переделывало план, а Плановый отдел стоял в роли наблюдателя. Финансовый отдел не укрепил финансовой дисциплины во всех звеньях нашей системы.

Нашу плановую работу нужно перестроить в соответствии с указаниями товарища Молотова в его докладе на XVIII съезде ВКП(б): «Планы нам нужны для того, чтобы проверять, как ведется наша хозяйственная работа. Если же план не связан с проверкой исполнения, то он превращается в бумажку, в пустышку». Тов. Папанин указал на большую роль в этой работе нашего Бюро экономических исследований. Свою работу оно должно подчинить перспективному развитию хозяйства Главсевморпути и помочь поставить перспективное планирование так, чтобы все отрасли хозяйства увязывались между собой и отраслевые управления получали бы на будущее определенное задание.

Говоря о советской торговле, материально-техническом снабжении и развитии сельского хозяйства на Крайнем Севере, т. Папанин указал, что за по-

следнее время Главсевморпуть ослабил руководство этими важнейшими участками. Это неправильно. Правительство поправило нас, указав, что Главсевморпуть является комплексной организацией, а не чисто транспортной.

На ряде примеров докладчик показал, как стремительно растут у нас новые кадры судоводителей, летчиков, штурманов, руководителей предприятий, показывающих образцы самоотверженности, преданности делу партии Ленина — Сталина.

Например капитаном ледокола «Красин» и начальником штаба проводки судов по Восточному сектору Арктики был назначен т. Мелехов, работавший ранее капитаном ледокольного парохода «Дежнев». Капитаном на лидерный ледокол «И. Сталин» выдвинут т. Белоусов, плававший до этого капитаном ледокола «Красин». Капитаном ледокола «Л. Каганович» выдвинут т. Готский, работавший ранее дублером капитана ледокола «Красин». Командиром авиаотряда выдвинут полярный летчик т. Кучин. Пилот Енисейской авиагруппы т. Бузаев стал заместителем начальника другого авиаотряда и т. д.

Но наряду со многими тысячами людей, честно работающими на благо социалистической родины, у нас есть еще и такие от которых мы должны самым решительным образом очищать нашу систему. Надо решительно бороться также с текучестью кадров, которая у нас наблюдается как на предприятиях, так и в управлениях.

Мы должны, — говорит т. Папанин, — повседневно помнить и руководствоваться во всей нашей работе с кадрами указаниями товарища Сталина на XVIII съезде ВКП(б).

Тов. Папанин отметил огромную роль политотделов и политработников в проведении навигации. Проведена большая работа по большевизации кадров полярников. Партийные организации возглавили борьбу за выполнение планов, развернули социалистическое соревнование между судами, полярными станциями, портами, экспедициями. Большую практическую помощь организациям Главсевморпути на местах оказали местные областные и окружные парторганизации.

* * *

С докладом о партийно-политической работе в навигацию 1939 г. и задачах на 1940 г. на совещании партийно-хозяйственного актива выступил начальник Политуправления Главсевморпути тов. Л. Ю. Белахов.

Тов. Белахов рассказал аудитории о том, как армия советских полярников боролась за выполнение решений XVIII съезда ВКП(б), о партийно-политической работе на судах, в портах, на полярных станциях, на Мурманском судоремонтном заводе и других предприятиях Главсевморпути.

Главным звеном в работе всех политотделов, политорганов и партийных организаций была борьба за выполнение государственного плана, заданий, графика. Многие партийные организации правильно на деле осуществляли предоставленное им XVIII съездом ВКП(б) право контроля деятельности администрации предприятия. Повысилась авангардная роль членов партии на производстве. Коммунисты были застрельщиками социалистического соревнования, сплачивали коллективы на выполнение и перевыполнение производственных планов.

Так, например, на Пеллудуйской судовой верфи был прорыв в выполнении плана. Партийная организация взяла под особый контроль выполнение сроков спуска судов на воду, повседневно занималась этим делом. В результате верфь перевыполнила план.

На танкере «Юкагир» по инициативе парторганизации помполит т. Богданов оставил вопрос об укреплении руководства, — на танкер пришел новый ка-

питан т. Васильев. Парторганизация мобилизовала экипаж судна на успешное проведение навигации, разъяснила экипажу его задачи, возглавила соцсоревнование. В результате «Юкагир» вышел в число передовых судов Главсевморпути.

Организуя коллективы на выполнение и перевыполнение планов, парторганизации вскрыли, что в Главсевморпути имеют место факты предельчества, занижения планов. Например ледокольный пароход «Дежнев» вышел в плавание на 25 дней позже срока. Парторганизация и помполит т. Тромов вместе с капитаном решили наверстать упущенное. В результате «Дежнев» вошел в график. Парторганизация обсудила этот вопрос, и выяснилось, что график для «Дежнева» был занижен.

Партийные организации научились предупреждать прорывы и устранять их. Так, например, ледокольный пароход «Русанов» хотели в 1939 г. поставить на консервацию, но по инициативе партийной организации, помполита т. Глозмана команда судна решила провести ремонт корабля и провела его. В результате «Русанов» участвовал в навигации и прекрасно справился со своими задачами.

Однако некоторые партийные организации не всегда выполняли свою почетную роль. Например на Качугской судовой верфи было выстроено несколько судов, но из-за нераспорядительности руководства Речного управления и Качугской верфи суда не были спущены вниз по реке с первой же большой водой. В результате 5—6 судов выбыло из строя на целый год. Партийная организация судовой верфи не приняла необходимых мер для того, чтобы этот флот ввести в строй.

В борьбе за выполнение народно-хозяйственного плана Главсевморпути партийные организации уделяли большое внимание руководству социалистическим соревнованием. Этот год в организациях Главсевморпути, так же как и во всей стране, ознаменовался значительным подъемом творческой энергии наших работников.

По инициативе коллектива ледокола «Литке» развернулось комплексное социалистическое соревнование за успешное проведение навигации 1939 г. В комплексном соревновании участвовали корабли арктического флота, речной флот, авиация, горные предприятия, порты и т. д. Коллективы принимали на себя обязательства не изолированно, а в цикле всех наших задач. Эта форма социалистического соревнования дала положительный эффект.

Большое внимание докладчик уделил росту, воспитанию и выдвижению новых кадров.

Совнарком СССР указывал нам на неудовлетворительную работу по подбору и выдвижению кадров. Организации Севморпути были засорены и сейчас еще полностью не очищены от людей сомнительных, примазавшихся.

Партийные организации обратили серьезное внимание на этот участок работы, в результате добились уже первых успехов. На морском транспорте, например, перед началом навигации были выдвинуты с лишней на высшую работу 42 человека. Большинство этих товарищей — капитаны, механики, штурманы, боцманы — оправдали оказанное им доверие, проявили себя способными растущими работниками.

Докладчик привел десятки примеров выдвижения полярников — моряков, летчиков, гидрографов, научных работников полярных станций.

Капитан ледокола «Ленин» т. Кутерин впервые в эту навигацию плывал самостоятельно и то доверие, которое ему оказали, он оправдал.

На теплоход «Юкагир» поступил мотористом т. Борщенко, но благодаря внимательному отношению к нему со стороны парторганизации т. Борщенко был назначен 4-м механиком. На пароходе «Сталинград» матрос т. Ермак выдвинут рулевым. Тов. Решетников пришел на ледокол «И. Сталин» машинистом и был выдвинут на пост старшего машиниста.

Наряду с выдвижением новых молодых кадров мы должны помнить указания товарища Сталина о том, что надо «держаться курса на сочетание, на соединение старых и молодых кадров в одном общем оркестре руководящей работы партии и государства».

У нас, — говорит т. Белахов, — есть старые кадры и мы их ценим. На ледоколе «Ермак» работает старейший капитан Михаил Яковлевич Сорокин. Тов. Сорокин плавает на морских кораблях 42 года. Несмотря на преклонный возраст он прекрасно выполняет ответственные задания.

Знатный командир зверобойного судна «Мурманец» Емельян Никифорович Ульянов на весь мир прославился, выполняя задание правительства по снятию паланинцев с дрейфующей станции «Северный полюс». Тов. Ульянов работает на море 40 лет. В 1939 г. он выдвинут начальником зверобойной конторы в г. Мурманске, пользуется почетом и уважением.

Старейший механик ледокола «Ермак» т. Малинин работает на ледоколе 30 лет. Он является живым посетителем истории нашего ледокольного флота. Тов. Малинин много и честно потрудился для успешной работы Главсевморпути.

Далее докладчик отметил, что первые успехи не дают основания делать вывод, что с подбором и выдвижением кадров у нас обстоит все благополучно. Отраслевые управления Главсевморпути еще плохо подбирают людей, посылают специалистов на периферию, но не интересуются их работой.

Например по линии Торгового управления насчитывается «без вести пропавших» 54 чел., — неизвестно приехали они на место или нет.

Некоторые управления подбирали и посылали специалистов, не проверив их квалификации. В Управлении капитального строительства кадры подбирались по принципу «приятельских отношений». В Гидрографическом управлении не проверяют знания штурманов: на гидрографическом судне «Норд» был послан такой штурман, который 14 часов искал вход в пролив Маточкин Шар, а на проверку компаса этому штурману потребовалось 15 часов.

Подвергнув резкой критике недостатки в подборе кадров, т. Белахов указал на необходимость проявлять в этом деле революционную бдительность, настойчивость. В Арктику должны посылааться люди всесторонне проверенные.

Много внимания в докладе т. Белахова было уделено росту парторганизаций и связи их с массами. Первичные парторганизации значительно усилились. Были у нас такие корабли, где насчитывался всего один коммунист. После XVIII съезда ВКП(б) значительно усилился приток в ряды ВКП(б) лучших людей, передовой интеллигенции, преданной делу Ленина — Сталина. В 1939 г. на всех судах арктического флота уже имелись первичные парторганизации.

По указанию ЦК ВКП(б) структура политотделов была перестроена, политотделы приближены к производственным участкам. Теперь у нас есть политотделы на Диксоне, в Кожевниково, Тикси, на Колыме и в Providении. Значительная группа партийных работников была послана на участки, обеспечивающие успех навигации.

Говоря о постановке партийной пропаганды, докладчик отметил, что постановление ЦК ВКП(б) явилось развернутой программой перестройки партийной пропаганды. Полярники с огромным интересом изучают сокровищницу марксизма-ленинизма — «Краткий курс истории ВКП(б)».

Однако организация дела партийной пропаганды находится у нас еще не на должном уровне. В этой работе есть еще много формализма, иногда товарищи довольствуются внешними данными, не работают индивидуально с людьми, не изучают запросы и настроения нашей интеллигенции, не создают необходимых условий для индивидуальных занятий, плохо помогают отдельным товарищам овладеть большевизмом.



**Заместитель Председателя Совнаркома СССР тов. Землячка и Начальник
Главного Управления Севморпути тов. Папанин в Президиуме совещания партийно-
хозяйственного актива работников Главсевморпути.**

Фото Д. Дебазова

Перед Политуправлением стоит задача — организовать партийную пропаганду в Арктике так, чтобы люди, уезжающие туда, получали широкую политическую информацию, жили полной культурной жизнью. Некоторые успехи уже достигнуты: в ряде пунктов выходят ежедневные газеты, туда направлялись группы высококвалифицированных лекторов, выделенных ЦК ВКП(б), на самолетах завозились газеты, журналы, литература, через радио-бюллетень передается свежая информация о международных событиях.

Отмечая возросшую роль печатной пропаганды, т. Белахов указал на то, чтобы партийные организации больше внимания уделяли своим газетам.

Особое внимание партийные, профсоюзные и комсомольские организации должны уделять также оборонной работе. Международная обстановка требует от нас серьезно заняться улучшением работы наших оборонных организаций.

Подвергнув критике недостатки партийно-политической работы, т. Белахов призвал всех полярников поднять организационную работу на уровень задач, поставленных перед Главсевморпути партией и правительством, по-большевистски подготовиться к навигации 1940 г.

* * *

В широко развернувшихся прениях по докладам гг. Папанина и Белахова партийно-хозяйственный актив подверг острой большевистской критике недостатки, которые имели место в работе Главного управления Севморпути и местных организаций.

Большинство выступивших — это работники с мест: начальники морских контор, капитаны, помполиты, гидрографы, партийные организаторы, радисты, стахановцы Мурманского судоремонтного завода и др. Всего в прениях выступило 60 чел.

Начальник Мурманского арктического пароходства т. Нестеров резко критиковал Планово-финансовое управление, которое с большим опозданием дает на места контрольные цифры для трансфинплана. Отмечая ряд недостатков в работе Морского управления, оратор отметил, что необходимо разработать правила перевозок. Это позволит арктическому пароходству потребовать от клиентуры соблюдения этих правил и улучшить транспортировку грузов.

Морское управление часто распоряжается судами через голову местных организаций. Например вопрос о модернизации ледокольного парохода «Русанов» был решен Морским управлением кабинетным порядком. Арктическое пароходство не было даже поставлено в известность о модернизации «Русанова». Плохо занимается Морское управление вопросами коммерческой эксплуатации.

Выступивший в прениях гидрограф т. Воробьев говорил, что гидрографический флот используется еще очень плохо, экспедиции на судах выходят в плавание слишком поздно, а возвращаются рано. Так было с гидрографическими судами «Полярник», «Нордвик», «Визе» и др. Восточный сектор Арктики продолжает оставаться малоизученным. Дрейф судна «Ост» и авария судна «Вест» скверно отразились на изучении Восточного сектора. Круглогодичные гидрографические работы не налажены, тогда как их можно шире развернуть, используя для этих целей существующие полярные станции, а также устраивая собственные постоянные базы.

Капитан ледокола «И. Сталин» т. Белоусов подробно рассказал о плавании ледокола в навигацию 1939 г. Успешное проведение навигации явилось результатом стахановской работы не только экипажей судов, но и многих других коллективов, участвовавших в нашем общем деле: ледовая разведка дала достаточно полные сведения о состоянии льдов на всей трассе; благодаря стахановской работе грузчиков Мурманского порта ледокол был забункерован в течение 9 часов и т. д.

Далее т. Белоусов говорил о плохой постановке гидрографического дела: многие опознавательные знаки не нанесены на карты. На некоторых участках расставлены морские знаки, а на картах они не значатся.

Серьезным недостатком в нашей работе является также текучесть рабочей силы. В этом немалая вина Отдела кадров Арктического пароходства, который поверхностно занимается комплектованием экипажей судов. Для ликвидации текучести необходимо расширить жилищное строительство в Мурманске.

Начальник Якутского политотдела т. Рыбасенко рассказал активу о партийно-политической работе, проделанной политотделом в навигацию 1939 г. Доклад товарища Сталина на XVIII съезде ВКП(б), решения съезда вызвали огромный производственный подъем среди полярников. Партийные организации смогли на основе развернутой агитационно-массовой работы мобилизовать внимание масс на выполнение производственных планов, на подготовку и проведение навигации. Парторганизации возглавили социальное соревнование имени третьей сталинской пятилетки. В результате судоремонт был проведен досрочно, многие коллективы пароходов и авиации в период навигации показали образцы стахановской работы.

Тов. Рыбасенко отметил также, что Главное управление Севморпути проявляет недопустимую медлительность в подборе кадров. Так Пеледуйская судовой верфь свыше трех месяцев оставалась без начальника верфи. Среди руководящих кадров была большая текучесть: за два года сменился 21 начальник Якутской торговой конторы. В течение 1939 г. сменилось 3 начальника Сангарского рудника.

Начальник Кольмо-Индибирского речного пароходства т. Белоцерковский резко критиковал руководство Морского управления. Он привел следующий пример: около месяца простоял речной флот в устье Индибирки в ожидании грузов с моря. Морское управление посылало телеграммы, извещающие, что морские суда везут грузы в нужном количестве, а на самом деле мы получили незначительную часть грузов. Пароход «Моссвет», например, должен был доставить 2700 т, а доставил всего 1200 т.

С резкой критикой работы Управления капитального строительства и недостатков на строительстве Мурманского судоремонтного завода выступил сменный прораб строительства доков на этом заводе т. Федоров. Он привел пример, как проекты строительства доков по несколько раз менялись: размеры доков то удлинялись, то укорачивались. Все технические вопросы бывший начальник стройки Белов и бывший главный инженер Антонов решали без привлечения к этому инженерно-технических работников. Совершенно отсутствовало на стройке планирование. До сих пор еще не введены в эксплуатацию камнедробильный и бетонный заводы.

Необходимо, — говорит т. Федоров, — обратить серьезное внимание на планирование, упорядочить зарплату инженерно-технических работников, укрепить техническое руководство стройкой, создать крепкий производственно-технический отдел.

Начальник Якутской торговой конторы т. Павлов на ряде примеров показал, как сильно выросли за последние годы экономка и благосостояние народов, населяющих Якутскую республику. С развитием судоходства на реках Индибирке, Яне, Кольме, Оленек, Анабар значительно увеличился приток грузов. Так в районы Индибирки в 1936 г. было завезено 50 т грузов, а в 1939 г. завоз составил 1318 т. Всего было завезено в различные пункты Якутии 10 361 т всевозможных продуктов и промтоваров.

Оратор остановился также на вопросе оплаты труда работников торговли. На этом участке есть много упущений. Все работники торговли почему-то относятся к первой категории, получают 2,5-месячный отпуск и выходное посо-

бие из расчета до 6 месяцев. Работники из местного населения пользуются привилегиями и льготами наравне с приезжими из других краев и областей Союза, а в некоторых случаях даже большими. Причем с работниками из местного населения заключались договоры, на основании которых им оплачивался «проезд» с места работы, в то время как они живут тут же. Были случаи, когда работник, получив выходное пособие, тут же в Якутске предлагал свои услуги, требуя оплатить подъемные на «выезд из Москвы».

Такая система договоров мешает закреплению кадров, создает текучесть, дает возможность врачам и авантюристам залезать в карман государства.

Выступивший в прениях заместитель начальника Главсевморпути т. Ширшов подробно остановился на достижениях и недостатках навигации 1939 г. и заострил внимание актива на ряде вопросов, связанных с подготовкой и проведением навигации 1940 г.

В частности т. Ширшов остановился на роли науки в освоении Северного морского пути, которая на сегодняшний день у нас еще недооценивается. Капитаны не всегда пользуются информацией, основанной на научных наблюдениях. Недопустимо, чтобы капитаны вели судно вслепую, тогда как мы имеем грамотную информацию о состоянии льдов в том или ином арктическом море.

Надо также более полно использовать период навигации. Нельзя довольствоваться только тем, что суда проходят Северный морской путь сквозными рейсами. Навигацию надо удлинить за счет своевременного выхода судов в плавание. Для этого необходимо своевременно проводить судоремонт, улучшить научно-исследовательскую работу, ледовые прогнозы и ледовую разведку, наладить службу оповещений и информации.

* * *

После прений по докладам тт. Папанина и Белахова партийно-хозяйственный актив продолжал свою работу на секциях: морского и речного транспорта; полярной авиации; по изучению трассы Северного морского пути; торговли и снабжения; планово-финансовой и секции по кадрам.

На заседаниях секций в прениях по докладам руководящих работников управлений и отделов выступило около 200 чел.

Выступавшие товарищи подвергли критике работу отраслевых управлений и подняли ряд новых вопросов. Секции наметили мероприятия по улучшению работы всех звеньев системы Главсевморпути.

После окончания работы секций состоялось заключительное заседание партийно-хозяйственного актива, на котором с заключительным словом выступили тт. Папанин и Белахов.

Заключившая свою работу, партийно-хозяйственный актив принял Обращение ко всем полярникам.

С огромным подъемом совещание послало приветствия товарищу Сталину и товарищу Молотову.

РЕЧЬ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВНАРКОМА СССР ТОВАРИЩА Р. С. ЗЕМЛЯЧКИ

НА ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОМ АКТИВЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Товарищи, я не собираюсь подробно анализировать работу Главного управления Северного морского пути. Мне хочется просто, по-человечески, приветствовать вас и в вашем лице ту армию тружеников Далекого Севера, которая в труднейших условиях делает большой важности дело.

Мне хочется также, товарищи, приветствовать здесь тех замечательных людей, которых много среди вас,—Героев Советского Союза, замечательных ученых-энтузиастов, замечательных летчиков и моряков.

Я приветствую также ту прекрасную группу работников, которая возглавляет сейчас Главсевморпуть и ведет его к победам, имеющим огромное значение для нашей необъятной страны. (А п л о д и с м е н т ы).

Кто не знает, товарищи, имен тех, которые находятся постоянно среди вас и руководят вами? Имя Папанина знают все — от малта до велика, и все его любят и все хотят быть похожими на Папанина. (А п л о д и с м е н т ы).

Любовь к этим людям — это не только и не просто любовь к человеку. Это — любовь к тому энтузиазму, который заражает, к такому отношению к делу, которое называется геройством и которое могут проявлять только большевики. И причина проявления такого отношения к работе, товарищи, заключается в том, что эти люди, как Папанин, неразрывно были связаны всю свою жизнь с массами.

Я считаю, что именно пребывание повседневно в вашей среде этих людей говорит уже о том, что вы имеете большие возможности улучшать и дальше вашу работу. И когда мы сегодня говорим о Главсевморпути, мы должны иметь это в виду и сказать, что наличие среди вас таких замечательных людей (а их не один десяток) заставляет нас требовать от Главсевморпути гораздо больше, чем это вы дали на сегодняшний день.

Несомненно, вы имеете большие успехи, у вас, что называется, повернулось дело. Этот поворот виден, но его надо закрепить. До сих пор некоторые товарищи смотрели на работу Главсевморпути, как на нечто отвлеченное от интересов повседневной жизни, — «ученое» дело, а между тем мы требуем сейчас от каждого человека науки, от того, кто летает в небесах, и от того, кто ходит по земле, одинаково требуем пользы для нашей родины. А эта польза, товарищи, будет оказана тогда, когда наука будет связана с жизнью.

Основная задача заключается именно в том, чтобы как можно лучше и быстрее применить в практической жизни все достижения науки, которые вы имеете. Конечно, энтузиасты наши умеют летать, умеют плавать, проявлять геройство и мужество, как прекрасная группа на Северном полюсе, но надо, чтобы то, чему эти люди научились, то, что они прекрасно исследовали, сейчас применили на практике — в жизни. А это самое сложное, самое тяжелое. Надо, кроме всего, быть и прекрасным организатором для того, чтобы то, что вы изучали, применять ежедневно в практической жизни.

Понятно, конечно, что трудно людям науки, которые занимались всевозможными изысканиями, исследованиями, охватить, скажем, такие области, как перевозки, торговлю, доставку грузов. Все это кажется далеким от науки. Я считаю, что одна из основных причин того, что до сих пор в работе Главсевморпути имелись большие недочеты, о которых здесь говорили выступавшие товарищи, заключается в том, что больше витали в небесах, чем занимались делом, считали: «Мы — ученые, мы только будем изучать», а изучение это понимали так, что, изучая, можно и ничего не давать стране. Сейчас, перестроившись, вы уже стали давать стране большую пользу, стали претворять науку в жизнь.

Когда мы говорим о врагах, то мы не должны забывать, что враг

никогда не принесет нам вреда, если мы будем работать хорошо и хорошо контролировать всякое дело.

Что получилось с Нордвиком? Много миллионов вложили, а кто подумал о том, как использованы эти средства, что действительно для Нордвика нужно сделать? Кто об этом подумал? Говорят о каких-то, дескать, мелочах — соли, нефти, какое значение это имеет для людей высокой науки! В этом и была основная причина того, что враги в течение долгих лет орудовали на Нордвике.

Скромность украшает большевика. Несмотря на то, что наших Героев Советского Союза знает и любит вся страна, они, прежде всего, тем хороши, что они скромны.

Другое качество большевика, — это трезвость, умение совершенно реально подойти к делу, расчетливость, понимание, как нужно управлять хозяйством, применение в практической жизни достижений науки. Этим качеством вы уже овладели, и это является залогом в вашей успешной работе.

Я не сомневаюсь, товарищи, в том, что Главсевморпуть, встав на верный путь, взяв верную, прежде всего, политическую линию, сумеет собрать у себя прекрасную молодежь и использовать опыт старых кадров, даст еще много и много пользы своей родине. Раскроет много ее неизведанного, а это неизведанное представляет величайшие богатства нашей страны. Главсевморпуть своей плодотворной работой оправдает то доверие, которое мы оказываем сейчас Главсевморпути.

Партия и правительство внимательно относятся к вашей работе, помогают вам, и от вас, собравшихся здесь, зависит успех дальнейшей вашей работы. Без коллектива ни один самый лучший руководитель работать не может, а коллектив, в свою очередь, опирается на широкие массы. Среди ваших масс много энтузиастов. Опираясь на них, вы добьетесь, я убеждена в этом, огромных успехов.

Товарищи, я очень жалею, что мне не удалось прослушать здесь все выступления товарищей, мало пришлось у вас побывать, несмотря на все мое желание. Поэтому на выступлениях товарищей я не могу сегодня подробно остановиться, но я не сомневаюсь, что на отмеченных здесь недочетах, вы будете учиться.

Всякая критика обогащает человека и, приняв ее за должное, вы в своей дальнейшей работе устраните недочеты и сможете сказать: «связанный с коллективом, опираясь на массу, проводя правильную политическую линию, я буду работать еще лучше и дам стране еще больше».

Я убеждена в ваших успехах и я не сомневаюсь, что вы еще выше подыметесь, что вы достигнете того, о чем не смело мечтать человечество.

При помощи партии (без этой помощи никто из вас не может думать, что может хорошо работать) и на основе указаний, которые повседневно дает товарищ Сталин, а он друг вам, товарищи (бурные аплодисменты. Возгласы: «Да здравствует товарищ Сталин. Ура!» Все стоя аплодируют), вы, товарищи, следуя указаниям товарища Сталина, превзойдете наши ожидания и Северный путь не только освоите теоретически, но и дадите величайшие практические блага нашей стране. (Аплодисменты).

О СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ НА ЛУЧШУЮ ПОДГОТОВКУ АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ 1940 ГОДА

ОБРАЩЕНИЕ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА ГЛАВСЕВМОРПУТИ

КО ВСЕМ ПОЛЯРНИКАМ — РАБОТНИКАМ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА, ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ, ГИДРОГРАФИИ, НАУКИ, ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ, АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОВ, ПРЕДПРИЯТИЙ, ЭКСПЕДИЦИЙ, ТОРГОВЛИ И СНАБЖЕНИЯ, СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА И СТРОИТЕЛЯМ МУРМАНСКОГО ЗАВОДА И ПОРТОВ

Дорогие товарищи!

Воодушевленные решениями XVIII съезда ВКП(б), советские полярники успешно закончили арктическую навигацию 1939 г. и приступили к подготовке навигации 1940 г. В 1939 г. положено начало коммерческому мореплаванию по Северному морскому пути, который в третьей пятилетке должен стать нормально действующей водной магистралью, обеспечивающей планомерную связь с Дальним Востоком.

Эти успехи должны вооружить нас на борьбу за досрочное выполнение решений XVIII съезда ВКП(б).

Советское правительство указало нам пути борьбы с прошлыми ошибками Главсевморпути и создало все необходимые условия для выполнения исторического решения XVIII съезда большевистской партии о Северном морском пути.

Мы, работники Главсевморпути, осваивающие эту сталинскую водную магистраль, ведущие работу по развитию производительных сил в районах Крайнего Севера, обязаны приложить все свои силы и знания, чтобы поднять деятельность Главсевморпути на более высокую ступень.

В этому нас обязывает повседневная забота партии, правительства и всего советского народа о полярниках. За нашей работой внимательно следят товарищ Сталин и товарищ Молотов. Будем же работать так, чтобы оправдать это внимание и заботу.

Партийно-хозяйственный актив Главсевморпути обращается к вам с призывом широко развернуть комплексное социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки за отличную подготовку к навигации 1940 г.

Партийно-хозяйственный актив считает, что перед началом навигации 1940 г. должны быть подведены итоги комплексного соревнования.

ТОВАРИЩИ РАБОТНИКИ АРКТИЧЕСКОГО ФЛОТА!

Работа этого года показала, что при наличии имеющихся у нас технических средств (ледокольный флот, полярная авиация, сеть полярных станций и т. д.) мы можем в 1940 г. значительно увеличить грузоперевозки по сравнению с прошлыми годами.

Для того чтобы выполнить план перевозок 1940 г., надо развернуть борьбу за своевременный и качественный судоремонт, за выход без опоздания судов из портов, за точное соблюдение графика движения судов.

Товарищи! Берите под общественный контроль готовность своих кораблей к навигации. Широко организуйте саморемонт судов силами команд. Внимательно изучайте график ремонта судов, используйте имеющиеся у вас резервы для досрочного его выполнения, широко применяя рационализацию и изобретательство. Работайте так, чтобы не допускать повторного ремонта судов перед выходом в Арктику.

Соревнуйтесь за своевременную подготовку жестких планов и графиков движения судов в навигацию 1940 г. Готовьте флот к проведению вторых арктических рейсов в одну навигацию из базовых портов (Мурманск, Архангельск), добивайтесь полного взаимодействия в работе между морскими и речными пароходствами.

Руководители морского флота обязаны добиться закрепления на кораблях личного состава и повышения их квалификации до уровня передовых советских моряков.

ТОВАРИЩИ РАБОТНИКИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА И СУДОВЕРФЕЙ!

План грузоперевозок в 1939 г. в основном выполнен, но высокая аварийность судов, частые нарушения трудовой дисциплины со стороны личного состава, высокая стоимость перевозок, недоставка товаров в пунктах их назначения и др. недостатки до сих пор не изжиты. Они являются существенным тормозом на пути к коренному улучшению работы речного транспорта.

Речной транспорт имеет все условия не только для выполнения, но и значительного увеличения плана и снижения стоимости грузоперевозок. Для этого необходимо добиться наиболее эффективного использования имеющегося флота, образцово-провести зимний ремонт самоходного и несамоходного флота, добиваясь того, чтобы ни одно судно в период навигации не потребовало повторного ремонта и не потерпело аварий из-за плохого качества ремонта.

Закончить к началу навигации постройку и спуск на воду судов отличного качества.

Закрепить за судами личный состав, настойчиво готовить местные кадры.

Внедрить простейшую механизацию в погрузочно-разгрузочные работы на пристанях и портах.

Установить жесткий финансовый контроль. Снизить стоимость грузоперевозок.

Речной флот может и должен отлично работать в 1940 г.

ТОВАРИЩИ ПОЛЯРНЫЕ ЛЕТЧИКИ, ШТУРМАНЫ, МЕХАНИКИ!

В 1940 г. надо по всей трассе провести образцовую преднавигационную авиаразведку. В ходе навигации мы обязаны учесть весь хороший опыт и добиться еще более качественного, четкого и бесперебойного освещения ледовой обстановки на пути кораблей.

Добивайтесь отличного выполнения плана ремонта самолетов. Уделите особое внимание организации авиабаз, радиомаяков, бензохранилищ и технического оборудования. Готовьте к ледовой разведке сухопутные самолеты.

Заранее выверяйте свои машины, каждую деталь моторов, самолетных радиостанций. У полярных летчиков не должно быть аварий.

В 1940 г. на ледовой разведке и северных авиатрассах мы должны летать много и главное — безаварийно!

ТОВАРИЩИ ПОЛЯРНЫЕ ГИДРОГРАФЫ!

Соревнуйтесь за большую эффективность изучения трассы Северного пути. Сокращайте стоимость своих работ. Положите конец аварийности в гидрографическом флоте.

В 1940 г. гидрографические работы будут сосредоточены на важнейших участках трассы. На этих участках надо закончить морской систематический промер, построить навигационные знаки, обеспечить безопасное и бесперебойное плавание наших кораблей. Перед навигацией своевременно закончить камеральную обработку материалов 1939 г. и качественно проверить все лоции, карты и др. материалы, внеся в них необходимые коррективы.

ТОВАРИЩИ РАБОТНИКИ НАУКИ!

Вы должны в 1940 г. поставить на твердые ноги хорошо разработанной теории дело ледовых прогнозов и обеспечить навигацию надежными прогнозами и информацией.

ТОВАРИЩИ РАБОТНИКИ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ!

Большинство наших полярных станций в истекшем году хорошо справилось с обслуживанием навигации. Добивайтесь новых успехов в своей работе.

В 1940 г. надо навести образцовый порядок в работе наших радиостанций. Они должны работать бесперебойно и безотказно. Готовьтесь уже сейчас к четкому радиообслуживанию судов, снабжению их сводками о льдах и погоде.

Своевременно и высококачественно отремонтируйте все оборудование, механизмы и приборы, в срок установите новое техническое вооружение, завезенное в 1939 г.

ТОВАРИЩИ СТРОИТЕЛИ И РАБОТНИКИ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОВ!

От вашей работы во многом зависит успех навигации. В прошлую навигацию порты были «узким местом» на Северном морском пути. Этого не должно быть в 1940 г. Вы должны добиться образцовой организации работы.

Внедряйте простейшую механизацию погрузочно-разгрузочных работ. Приведите в боевую готовность все механизмы и плавсредства. Настойчиво готовьте квалифицированные кадры из местного населения.

В 1940 г. порты Тикси, Провидение, Диксон должны рапортовать партии и правительству о выполнении плана строительных работ, о полной готовности обслужить весь возросший объем грузоперевозок.

ТОВАРИЩИ ПОЛЯРНЫЕ ГОРНЯКИ И РАБОТНИКИ ГОРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ!

В этом году мы с гордостью сообщили советскому народу о том, что арктический флот работал в основном на своем, северном угле.

Развертывайте борьбу за снижение себестоимости угля, за его качество, за механизацию работ. Мы должны не только обеспечить высококачественным углем свои корабли и порты, но и вывозить уголь на Большую Землю.

Шире фронт геолого-разведочных работ! Находите новые районы угля, нефти и других полезных ископаемых. Повышайте производительность труда на буровых работах. Усть-Енисейская экспедиция и Нордвик должны дать стране в 1940 г. промышленную нефть. К новым успехам зовем мы вас, товарищи горняки, геологи и нефтяники.

ТОВАРИЩИ РАБОТНИКИ ТОРГОВЛИ И СНАБЖЕНИЯ!

Ваша обязанность обеспечить своевременный завоз товаров в порты отправления, организовать порайонное планирование товарозавоза и розничной торговли на основе действительного спроса и потребности населения.

Добивайтесь сокращения издержек обращения. Не допускайте сверхплановых расходов и убытков. Боритесь с растратами и хищениями.

Решительно осваивайте дело пушных заготовок. Пора покончить с недооценкой торговли и пушных заготовок — этих важнейших участков, порученных нам правительством.

ТОВАРИЩИ СТРОИТЕЛИ МУРМАНСКОГО ЗАВОДА!

По заданию правительства вы создаете здравницу арктических кораблей.

Добивайтесь полного и качественного выполнения всех строительно-монтажных работ. Неуклонно повышайте производительность труда. Лучше используйте механизмы. Принимайте меры к решительному закреплению на производстве рабочих и инженерно-технических кадров.

В 1940 г. доки и основные цехи Мурманского судоремонтного завода Севморпути должны вступить в строй. Это — почетное задание! Приложите все силы, чтобы его выполнить.

Товарищи строители! Применяйте скоростные методы строительства, развертывайте социалистическое соревнование за повышение его качества, за удешевление строительства. За зиму 1939—1940 г. должны быть проведены все подготовительные работы, обеспечивающие досрочное выполнение плана строительных работ летом 1940 г.

Промышленное и жилищное строительство в Арктике должно быть на уровне передовых строителей центральных районов Союза.

ТОВАРИЩИ РАБОТНИКИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА!

Боритесь за расширение собственной продовольственной базы Севморпути в районах Крайнего Севера.

* * *

Предстоящая навигация 1940 года явится серьезнейшей проверкой всей нашей работы. Она должна быть проведена образцово. Этому должна помочь большевистская организация комплексного социалистического соревнования!

ТОВАРИЩИ ХОЗЯЙСТВЕННИКИ, ПАРТИЙНЫЕ, КОМСОМОЛЬСКИЕ, ПРОФСОЮЗНЫЕ РАБОТНИКИ.

Отличная подготовка к навигации 1940 г. может быть успешно решена при условии выявления и использования всех имеющихся резервов.

Во всех наших предприятиях и организациях имеются огромные резервы, кроющиеся в неудовлетворительной организации труда и использовании кадров, в больших простоях механизмов, расточительном использовании материалов и незаконном расходовании средств.

Ваша задача — повседневно бороться за внедрение передовых производственных норм, за хорошую организацию труда, стимулирующую дальнейшее совершенствование процесса производства.

Ваша задача — возглавить новый подъем стахановской инициативы, шире развертывать комплексное соревнование, начатое в навигацию 1939 г., добиться широкого распространения опыта совмещения профессий, опыта многостаночников, обеспечивающего достижение высокой производительности труда.

Ваша задача — возглавить мощный поток инициативы рабочих, служащих и инженерно-технического персонала, организовать борьбу за полное использование механизмов, за экономию материалов, за бережливое расходование государственных средств. Вы обязаны поднять работу предприятий до такого уровня, чтобы они стали в числе передовых предприятий Советского Союза.

Ваша задача — повседневно заботиться о нуждах и запросах рабочих масс, об улучшении их быта, о повышении квалификации. Вы обязаны обеспечить смелое выдвижение стахановцев на руководящую работу.

Ваша задача — повседневно работать над повышением идейно-политического уровня наших кадров, помогать им овладевать наукой наук — марксизмом-ленинизмом, изучать «Краткий курс истории ВКП(б)» и историю революционной борьбы партии Ленина — Сталина.

Ваша задача — поднять партийно-массовую работу до уровня политических задач.

Смелее вовлекать комсомольские организации в хозяйственную деятельность, всемерно поощрять инициативу комсомольцев в поставке и обсуждении хозяйственных вопросов.

Решительно перестроить работу профсоюзных организаций в соответствии с решениями XVIII съезда ВКП(б) и VIII пленума ВЦСПС, направить работу профсоюзных организаций на дело коммунистического воспитания трудящихся, на укрепление трудовой дисциплины, развертывание социалистического соревнования и стахановского движения. Обеспечить всемерный рост производительности труда, дальнейшее улучшение материального и культурно-бытового положения рабочих, служащих и интеллигенции.

Помните, что вы добьетесь успехов в работе только в том случае, если сумеете возглавить массы, опереться на них и на партийные организации. Это одно из главных условий, обеспечивающих выполнение поставленных перед нами задач.

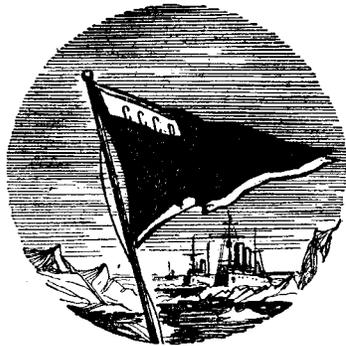
Добивайтесь жесткой производственной и финансовой дисциплины на своих участках работы. Внимательно изучайте достижения и недостатки в работе с тем, чтобы умножить успехи и не допустить повторения ошибок в будущем.

Честным и самоотверженным трудом советские полярники должны помочь нашей доблестной и любимой Красной Армии и Военно-Морскому флоту, которые выполняют сейчас свои исторические освободительные задачи.

Под руководством коммунистической партии, с именем великого Сталина в сердцах, мы пойдем к новым победам в освоении Северного морского пути.

Шире соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки!

Вперед, товарищи, к новым победам!

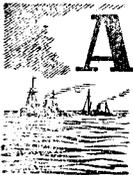




Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Н. ЕРЕМЕЕВ

О НЕКОТОРЫХ НЕДОЧЕТАХ НАВИГАЦИИ 1939 года



Арктическая навигация 1939 года является первой нормально проведенной навигацией за последние три года. Сделан значительный шаг вперед по пути превращения Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль. План перевозок выполнен морским транспортом на 118,1 процента.

Сейчас, готовясь к навигации 1940 года, надо учесть весь наш опыт, вскрыть все недостатки, которые к сожалению были допущены и в эту навигацию как на море, так и на реке.

Что нам мешало в работе, какие упущения дали себя почувствовать особенно остро в ходе грузоперевозок?

План перевозок доводился до клиентуры с значительным опозданием. Поздняя проработка плана морских перевозок не давала возможности морским конторам на местах своевременно подготовиться к бесперебойной погрузке и отправке судов в море.

При распределении лимитов каждое наше управление требовало себе больше места, утверждая, что грузы будут полностью доставлены. Но когда суда были поставлены под погрузку, некоторые управления не использовали выделенных лимитов. Так, например, не использовали свои лимиты по Мурманску: порт Тикси, Гидрографическое управление, Московская монтажная группа и Управление капитального строительства (всего в количестве 629 тонн). По Архангельску не обеспечили свои заявки управления: полярных станций (342 тонны), полярной авиации (59 тонн), капитального строительства (511 тонн), торговое управление (897 тонн) и др., всего в объеме 2 182 тонны.

Правда, в Мурманске, откуда суда идут в основном в Колыму и на Лену, эти пробелы были заполнены заявками других грузоотправителей, и суда вышли из Мурманска полностью загруженными. Характер же перевозок из Архангельска совершенно иной. Там в основном грузы идут для снабжения полярных

станций и отдельных пунктов, главным образом, Барского моря. Маневрировать с грузами при таких условиях совершенно не представлялось возможным. Часть судов, из-за непредъявления клиентурой грузов, вышла с недогрузом (ледокольный пароход «Дежнев» — 300 тонн, пароход «Аркос» во второй рейс — до 600 тонн, пароход «Диксон» — до 300 тонн).

Едва ли нужно доказывать, что такое положение является нетерпимым. Грузоподъемность судов, отправляющихся в Арктику, должна быть использована полностью и без потерь.

Некоторые клиенты, как показал опыт, нарушали сроки представления спецификаций и погрузочных ордеров. Насколько несвоевременно они представлялись, видно хотя бы из следующих данных: по Мурманскому пароходству на 1 июля погрузочных ордеров должно было поступить на 24,6 тыс. т — фактически же было сдано лишь на 8,4 тыс. т.

Грузы поступали на протяжении всего времени погрузки судов, в то время, как они должны были прибыть много раньше. Учитывая необходимость завоза тех или иных товаров в Арктику, Мурманскому пароходству, а также морским конторам приходилось идти навстречу клиентуре и принимать эти грузы к перевозке. Между тем, грузы, не включенные в каргоплан, ломали весь план погрузки и вызывали осложнения в работе.

Неподготовленность товаров к погрузке чрезвычайно задерживала отправку судов. Это особенно относится к погрузке горючего. Например, в Мурманске такие организации, как Дальстрой и Арктикснаб, подавали горючее с большими перебоями. Дело доходило до того, что на некоторые суда грузилось лишь по 30—40 тонн за сутки.

Из-за задержки транспорта в ремонте суда несвоевременно выходили в море. Например, ледокол «И. Сталин» вместо 10 июля по графику фактически вышел в море 23 июля, опоздав на 13 дней, ледокол «Ермак» вместо 10 июля вышел 27 июля, опоздав на 17 суток, ледокол «Ленин» вместо 15 июля — 26 июля, опоздав на 11 суток. Значительно опаздывал и транспортный флот. Например, «Юкагир» вышел с опозданием на 4 суток, «Сталинград» на 6 суток, «Дежнев» на 25 суток.

Много наблюдалось и других ненормальностей. Приведем такой пример: пассажирские перевозки были предусмотрены планом в 2 050 человек, а фактически было перевезено около 4 000. Эти цифры говорят о дефектности самого планирования.

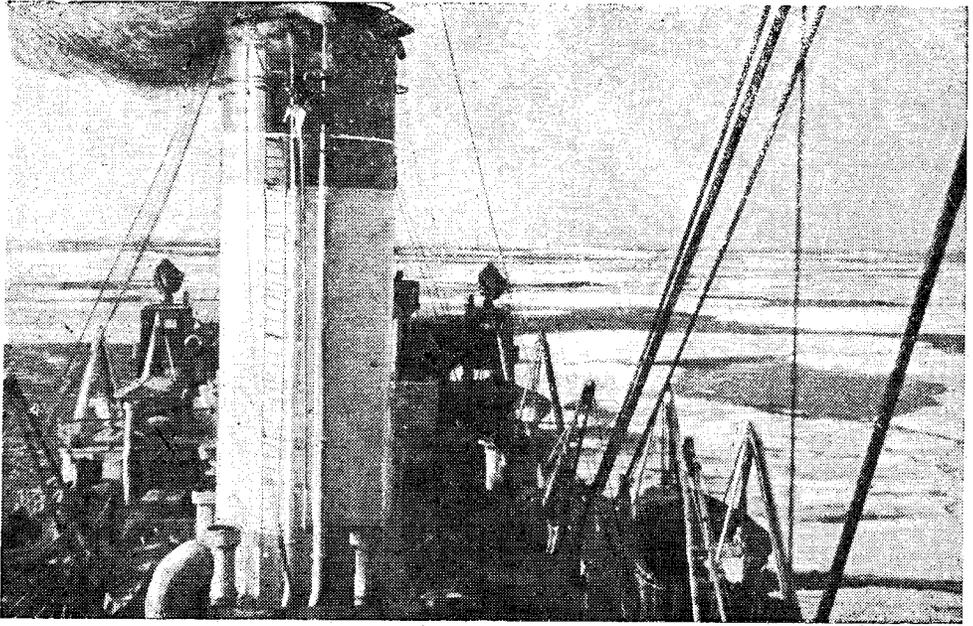
До последнего времени многие управления Главсевморпути и другие клиенты (в частности, Никельоловоразведка) основное внимание обращали на лимиты по грузовым перевозкам, недооценивая в то же время пассажирских перевозок. Планированию последних не уделялось серьезного внимания. Все это привело к тому, что например, в Тикси скопилось в ожидании транспорта более 1 000 пассажиров. Внеплановые перевозки этих пассажиров нарушили установленный план использования некоторых судов, в частности, «Казахстана», «Сталинграда», «Комсомольска».

В навигацию 1940 года управления Главсевморпути должны более серьезно обеспечить перевозкой морем своих пассажиров.

Готовясь к навигации 1940 года, необходимо хорошо подготовить порты к приему грузов.

О чем, например, говорит опыт прошедшей навигации?

Существовал значительный разрыв между масштабом морских перевозок и погрузо-разгрузочными средствами. Для приема грузов порты должны быть обеспечены достаточным рейдовым тоннажем. Однако, ни в Тикси, например, ни в Амбарчике, баржей в достаточном количестве не было. Это вызвало большую задержку в обработке судов.



Ледокол «И. Сталин» во льдах Карского моря

Фото В. Фроленко

В Тикси, из-за отсутствия у порта достаточного собственного тоннажа, на операциях по разгрузке пришлось использовать речные баржи, которые прибыли с углем с верховьев Лены. Пришлось даже пойти на снижение плана углеперевозок для того, чтобы освободить часть речных барж и использовать их для принятия генеральных грузов.

Тоннаж по Амбарчику имелся также в недостаточном количестве и по своему техническому состоянию не соответствовал чрезвычайно сложной работе в условиях открытого рейда.

В навигацию 1939 года впервые на морских судах грузы завозились на Яну. До этого янский груз доставлялся на морских судах лишь до порта Тикси, где перегружался на речные баржи. Перегрузка удорожала доставку грузов и вызывала большие потери.

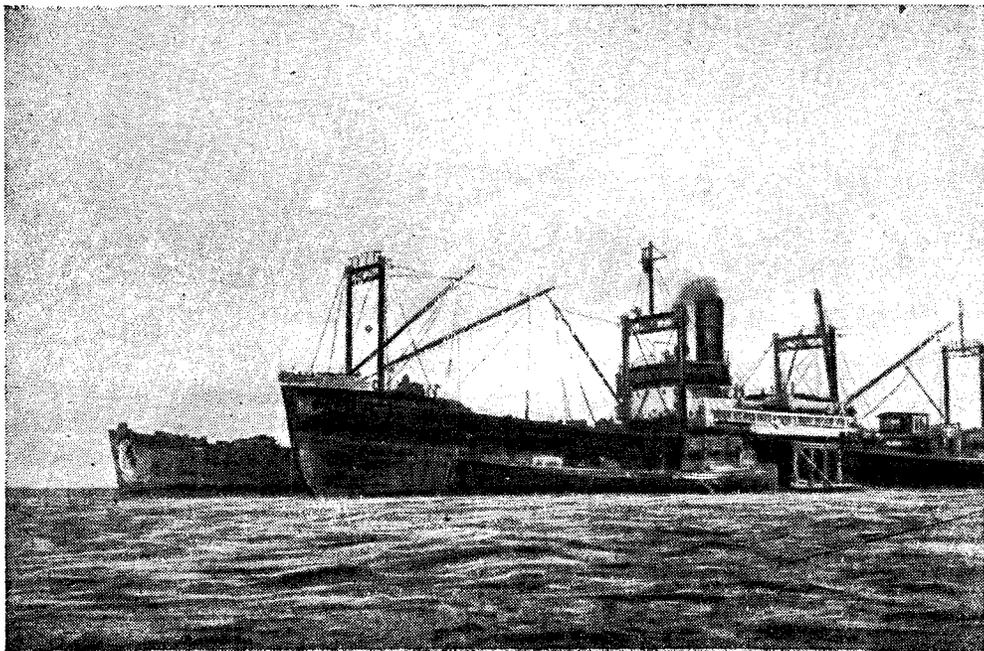
Однако, Речное пароходство недостаточно подготовилось к приему грузов с морского судна. Например, простой парохода «Казахстан» был вызван недостатком тоннажа, подаваемого под груз.

Разгрузка судов в бухте Кожевниково в навигацию 1939 года проходила значительно лучше, чем в предыдущие годы. Особенно быстро был разгружен танкер «Юкагир» (который в 1938 году простоял в Кожевниково 16 суток из-за неподготовленности берега к приему груза). В навигацию 1939 года подобных явлений уже не было.

Большие трудности встречались при выгрузке судов, идущих для снабжения полярных станций и авиабаз. В некоторых пунктах, например, в устье Таймыры, морскому судну приходилось останавливаться за 7—8 миль от берега. Несколько ближе, но все же вдалеке от берега приходилось останавливаться в таких пунктах, как остров Белый, Кара и др.

Понятно, что успешность разгрузки в этих пунктах всецело зависит от снабжения судна хорошими разгрузочными средствами — полноценными катерами и приспособленными кунгасами.

В прошлом суда, идущие на полярные станции, как правило, снабжались



Разгрузка парохода «Диксон» в бухте Кожевникова

Фото С. Писарева

карбасами, грузоподъемностью не более трех тонн. В навигацию 1939 года, в условиях повышенных грузоперевозок, такое обслуживание обрекло бы судно на значительный простой. Поэтому часть судов была снабжена новыми кунгасами, грузоподъемностью до 15 тонн.

Однако, новые кунгасы страдали многими недостатками. Они были довольно тяжелы и не совсем удобны для разгрузочных операций.

В будущую навигацию все суда, идущие с грузами на полярные станции, должны быть в обязательном порядке обеспечены хорошими разгрузочными средствами. Кунгасы должны быть построены по типу дальневосточных, испытанных опытом многолетней работы.

Перебои в радиосвязи мешали успеху арктической навигации. Если в Карском море радиосвязь была обеспечена хорошей техникой и радиоцентром на Диксоне, то этого нельзя сказать про море Лалтевых, и тем более про восточный сектор Арктики. После выхода судов в восточный сектор радиogramмы с материка получались на пятые и даже десятые сутки. Даже аварийные телеграммы приходили на флагманский ледокол на вторые сутки.

К навигации 1940 года Управление полярных станций должно и технически и организационно образцово подготовить радиосвязь. Оперативно руководить движением судов в сложных условиях ледовой проводки возможно только при четкой, быстро действующей и надежной радиосвязи.

Все недочеты, выявленные в навигацию 1939 года, должны быть немедленно учтены нашими управлениями и отделами. К навигации 1940 года надо подойти более организованно. Только начав сейчас же оперативно готовиться к предстоящей арктической навигации, можно быть уверенным в успехе.

ПОРТ ДИКСОН



Арктические порты являются основными, опорными пунктами Северного морского пути, важнейшим звеном в борьбе за превращение этого пути в нормально действующую водную магистраль.

Краткость навигационного периода и специфические условия Арктики предъявляют к работникам арктических портов повышенные требования — оперативно и четко обслуживать транспортный и ледокольный флот, погрузочно-разгрузочные операции.

В 1938 г. арктические порты, в том числе и Диксон, работали неудовлетворительно.

План общего грузооборота работники порта Диксон выполнили лишь на 79%. Только 60% всех работ обслужено средствами порта. Рабочие прибыли в порт на 16 дней позже подхода судов, а отправлены на 25 дней ранее окончания навигации, несмотря на то, что в них ощущалась крайняя нужда.

Неорганизованность производственного процесса, неумелое руководство погрузочно-разгрузочными работами, отсутствие должного плана — все это привело к весьма плачевным показателям. Выработка 1 грузчика в смену в среднем составляла 6,8 т при плане 8 т; себестоимость перевалки 1 т — 10 руб. вместо 5 руб. по плану; норма бункеровки в 250 т за сутки на судно выполнялась лишь на 40—50%; сред-

несуточная норма выгрузки угля на берег в 600 т выполнялась лишь в размере до 480 т. Флот имел огромные непроизводительные простои, доходившие до 7—10 суток.

Устранить все эти ошибки и недостатки, покончить с отставанием, образцово обслужить план перевозок — вот что требовалось от коллектива диксоновцев в навигацию 1939 г.

Как же работники порта справились с этой задачей?

В навигацию 1939 г. порт представлял собой уже более организованное хозяйство. Полярники своевременно отремонтировали портовый флот, построили жилой барак для грузчиков, соорудили причал для переработки грузов и отстоя флота, соорудили электростанцию, полностью обеспечивающую потребность порта в электроэнергии, оборудовали механическую мастерскую, привели в порядок погрузочный инвентарь и т. д.

Своевременно были завербованы рабочие. Они прибыли к 20 июля, т. е. к моменту подхода судов.

Дружно и организованно взялся коллектив за работу. Суда, как правило, уходили из порта, экономя время янки под бункеровкой (30—50 и даже 75% экономии). Бригады выполняли свои нормы на 200 и выше процентов. При норме бункеровки в 250 т в сутки выполняли 500 т. Норма выгрузки на берег — 600 т в сутки, выполнялось же 800 т.



Ледокол «И. Сталин», пароходы «Правда» и «Казахстан» в порту Диксон

Фото В. Фроленко

Вот характерные показатели бункеровки по отдельным судам. В 1938 г. ледокольный пароход «Садко» за сутки принимал угля 123 тонны, «Малыгин» — 310, ледокол «Ленин» — 285 тонн. В навигацию 1939 года «Садко» принял 220 т угля за 8 часов, «Малыгин» — 315 т за 13 часов, а «Ленин» — 607 т за 24 часа.

Порт сэкономил 440 судочасов во время стоянки судов. Это выражается в 80 000 руб. диспача.

В порту заранее были созданы условия для успешной работы. Взять, например, погрузку землечерпательного судна «Печора». Капитан «Печоры» заранее сообщил порту о времени подхода судна, о количестве принимаемого бункера. Руководители порта заблаговременно составили план погрузки, проверили на холостом ходу транспортер, привели в готовность погрузочный инвентарь, правильно расставили рабочую силу.

После швартовки судна к причалу острова Кокус к борту был немедленно подведен подготовленный лихтер с углем. Работа началась без задержки.

Погрузка производилась транспорте-

рами с одного борта и двумя судовыми стрелами — с другого. 290 т бункерного угля были загружены за 7 часов вместо 29 часов по норме. 75% времени было сэкономлено.

Руководители порта на катерах встречали каждое судно, имея заранее подготовленный план его обслуживания. Не задерживая ход судна, с катера давали указания о месте стоянки, о начале и способе грузовых операций.

Чтобы поддерживать связь экипажей судов с портом, полярной станцией и островом Кокус, был приспособлен специальный рейсовый катер. Он курсировал по заранее объявленному расписанию. Экипажи судов имели всегда возможность выехать на берег, сходить в ларек, амбулаторию, на почту, в тундру на охоту.

По-стахановски работали бригады грузчиков тт. Пономарева и Шавырина, шкипер т. Данилевич, старшина катера т. Шерапов, электрик т. Приезжев, кузнец т. Коршунов, моторист т. Докучаев, боцман порта т. Молозков и др.

Не все в порту, однако, было благополучно. Нередко у отдельных людей проявлялась недисциплинированность,

нераспорядительность и халатное отношение к своим обязанностям. Это приводило к простоям рабочей силы. Разгрузочные работы как следует не учитывались. Нередко люди только через несколько суток узнавали о результатах своей работы. Отдельные товарищи из аппарата погрузочного участка совсем не имели опыта в порученном им деле. Все это отрицательно сказывалось на деятельности порта.

Мешало успешной работе порта и то, что график подхода к порту морских и речных судов был несогласован. Из-за этого приходилось излишне переваливать грузы.

Не всегда суда своевременно сообщали порту о своем прибытии. Некоторые суда («Сибиряков», «Крестьянин» и др.) подошли внезапно. Это создавало перебои в работе, нарушало плановость.

Грузы, прибывшие в порт, нередко были смешаны, перепутаны. Трюмы загружались небрежно. Марки иногда были неясны или неправильно поставлены. Все это мешало своевременной выгрузке.

Спецодежду для грузчиков прислали

с большим опозданием и плохого качества. Брезентовые костюмы, например, были сшиты на детей среднего возраста (?!). Качество сапог было таково, что их хватало лишь на несколько суток.

Все перечисленные недостатки повторяются, к сожалению, из года в год. Пора уже им положить конец.

В порту нет своего клуба и радиоустановки. Люди здесь не всегда были в курсе политических событий, не имели возможности в любое время культурно отдохнуть, правильно организовать свой досуг. У работников порта, например, за всю навигацию был организован только один вечер самодеятельности.

Сейчас коллектив порта переключился на подготовку к навигации 1940 г.

За зиму необходимо привести в порядок все имеющиеся пловучие средства, отремонтировать старый и изготовить дополнительный погрузочный инвентарь. Особенно много надо поработать над механизацией угольной базы. На транспортерах необходимо перебрать подшипники, проверить валы и устранить дефекты конструктивного

**Шахматный турнир
работников
порта Диксон**





Силовая и слесарно-механическая мастерская в порту Диксон

порядка. Запущенную узкоколейную дорогу и вагонетки надо привести в рабочее состояние, чтобы они были полностью подготовлены к навигации.

По примеру прошлого года надо организовать кружки повышения квалификации работников плавсостава (мотористы, старшины), рабочих мастерской и электростанции. Из рядового состава необходимо подготовить квалифицированных людей, главным образом, для погрузочного участка и для работы по механизации. Следует своевременно набрать сезонных рабочих и завербовать грузчиков с таким расчетом, чтобы они прибыли в порт ко времени подхода первых судов.

Подбору кадров должно быть уделено исключительное внимание, ибо они в огромной мере решают успех операций в порту. Необходимо организовать для них краткосрочные курсы, чтобы каждый точно знал свои обязанности.

В период навигации среднему и старшему руководящему составу приходится много времени уделять организации снабжения, главным образом — питания. Это мешает нормальному ходу погрузо-разгрузочных работ. Необходимо передать столовые, пекарни, скотные дворы, теплицы и другие подсобные хозяйства торговому управлению, введя общепринятое платное питание. Надо освободить оперативных работников от непригодных им обязанностей.

Было бы правильно организовать в будущем году перевозку угля в порт из Дудинки транспортными средствами Главсевморпути. Навигация 1939 года показала, что Енисейское управление речного пароходства не могло завезти в порт нужное количество угля. Оно не имеет морских буксиров. Основные перевозки производил рейдовый буксир порта Диксон.

Чтобы обеспечить перевозку угля, предусмотренную планом 1940 года, необходимо пополнить пловучие средства порта двумя лихтерами по 3 000 тонн и одним буксиром в 400 л. с. Буксир имеется в Тикси и без ущерба может быть передан порту Диксон.

В 1939 году на Диксоне началось строительство нового порта. Оборудованный, хорошо механизированный порт в несколько раз увеличит свою пропускную способность, резко сократит себестоимость обработки тонны груза, обеспечит большую хозяйственную эффективность работ.

1940 год явится вторым годом коммерческой эксплуатации Северного морского пути.

Это диксоновцы должны хорошо помнить. Внедряя в работу стахановские методы труда, надо образцово подготовиться к навигации 1940 года и отлично ее провести.

О ЛЕДОВОЙ СЛУЖБЕ В ПЕРИОД НАВИГАЦИИ



В жизни Главсевморпути арктическая навигация является самым главным моментом, определяющим всю его работу. Каждая навигация на Северном морском пути не только концентрирует в себе все положительные достижения прошлого, весь накопленный опыт, но и обнажает все ненужное, устаревшее, потерявшее свою остроту. Поэтому нужно тщательно изучать опыт плавания по морям Арктики, глубоко анализировать его в целом и по отдельным составляющим его частям.

Заранее правильно определить взаимоотношения всех частей, составляющих арктическую навигацию, — это значит уже во многом обеспечить успех.

Например, нельзя объективно понять и оценить достижения и ошибки полярной разведывательной авиации, зная лишь, сколько самолеты налетали часов. Нужно знать, что эти часы дали непосредственно для самой навигации. Часто бывает, что 300 часов полета приносят пользы для навигации значительно меньше, нежели 150 часов. Нельзя правильно оценить работу торговых организаций Главсевморпути, если говорить только о количестве завезенных на Север товаров, не зная, как они туда доставлены, отвечают ли они запросам потребителя и как торговые организации своей работой содей-

ствовали успеху навигации, своевременному выходу судов из своих портов.

Точно так же, говоря о работе Ледовой службы, нужно знать ее взаимоотношение со всеми другими частями арктической навигации.

Оперативная Ледовая служба в жизни Северного морского пути имеет огромное значение. Она призвана обеспечить навигацию ледовой информацией и краткосрочными ледовыми прогнозами.

Вначале Ледовая служба не располагала достаточными средствами для своей практической деятельности. В основном она базировалась на личном опыте работников. Личные познания, личный опыт и сейчас еще остаются главными средствами краткосрочного ледового прогнозирования, составляющего основу оперативной Ледовой службы. В связи с этим прогнозирование не может быть абсолютно объективным в его методической части. Там, где основой является только личный опыт, возможности для проявления индивидуальности, субъективизма — самые широкие. Это имеет и положительные и отрицательные стороны. Наряду с блестящим прогнозом может появиться на свет и такой прогноз, который окажется очень плохим. Диапазон ошибок при таком прогнозировании очень широк, буквально от 0 до 100%.

Преобладание личного в краткосрочном ледовом прогнозировании до сих

пор было неизбежным явлением. Это происходило оттого, что сама научная гидрометеорология была еще неподготовленной к такой практической деятельности, как краткосрочное ледовое прогнозирование. Она не могла придать отдельному личному опыту вспомогательное значение, а на первый план выдвинуть более объективные средства.

Но нельзя смешивать голую интуицию, ничем не подкрепленную (граничащую со знахарством) с отдельным личным опытом, личными познаниями. Эти последние всегда были и будут сопутствовать науке в ее развитии. Личные познания — прогрессивные, так как они базируются на определенных достижениях теоретической и практической науки, в нашем случае — гидрометеорологии. Они забегают далеко вперед от этих достижений, предугадывают их дальнейшее развитие.

Успехи, которых добилась оперативная Ледовая служба, не вызывают сомнения. Опыт арктических навигаций говорит о том, что необходимо ее в дальнейшем развивать и улучшать.

Ледовой службе, прежде всего, нужна устойчивая методическая основа.

Чтобы избежать кустарничества в краткосрочном ледовом прогнозировании, необходимо иметь твердый общий план. Выработать этот план — задача нелегкая. Хороший краткосрочный ледовый прогноз можно составить, разработав комплексную проблему, составной частью которой является долгосрочный синоптический прогноз.

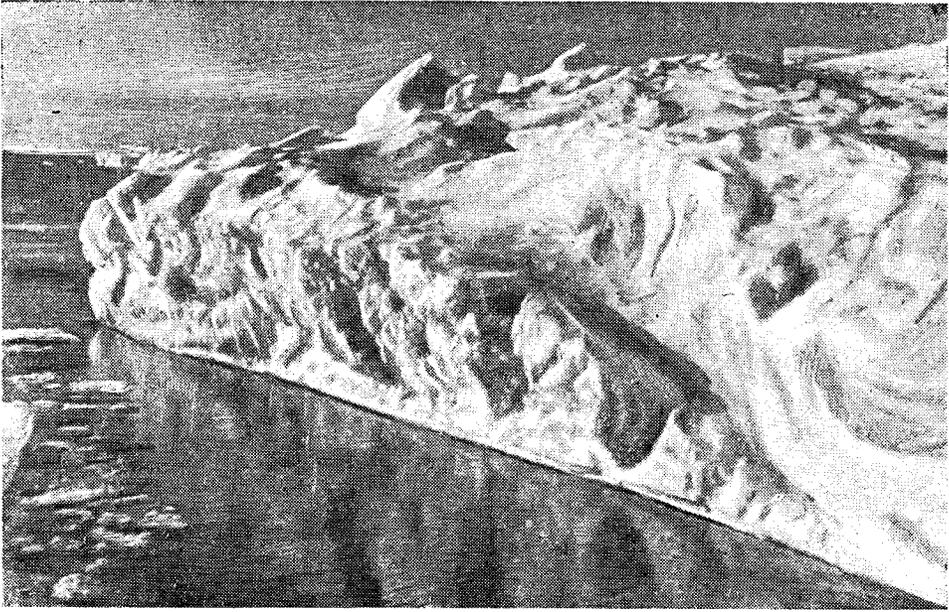
Каковы же взаимоотношения между оперативной Ледовой службой и остальными частями арктической навигации?

Ледовая служба является консультантом Штаба морских операций по всем вопросам, связанным с ледовой обстановкой. Анализом данной ледовой обстановки, а также предположением о дальнейшем ее развитии Ледовая служба как бы подготавливает распоряжения Штаба по отдельным операциям. Распоряжение только тогда приобретает силу, когда оно имеет под собой твердое основание, исходит из всестороннего понимания условий навигации. Анализ ледовой обстановки —

это не простой просмотр карты, а тщательное исследование всей обстановки, со всеми влияющими на нее факторами. Такой глубокий анализ может дать только Ледовая служба.

Регулярные передачи по радио для всеобщего сведения обзоров и прогнозов (которые сейчас составляют основу всей работы Ледовой службы) — это еще не активное отношение Ледовой службы к навигации. Цель этой работы — держать в курсе ледовой обстановки и ее дальнейшего развития всех участников навигации. Активное отношение ледовой службы к навигации проявляется тогда, когда она оказывает конкретную помощь руководству навигацией в целом и отдельным судам. Эта активность Ледовой службы зависит от того, насколько тесно связана она со Штабом. Ледовая служба создает основу для работы Штаба, а Штаб придает целеустремленность работе Ледовой службы, обращаясь к ней за тем или иным разъяснением. Активность Ледовой службы может быть еще более целеустремленной, если Штаб будет держать ее все время в курсе хода навигации, сообщая ей о продвижении караванов. Ледовая служба должна своевременно предупреждать об ожидающихся существенных изменениях в ледовой обстановке, если они могут повлиять на ту или иную операцию. Таким образом, Ледовая служба может обеспечить нормальный ход операций, заранее предупреждая суда о различных неожиданностях.

Взаимоотношения Ледовой службы с судами непосредственно определяются взаимоотношениями ее со Штабом морских операций. Чем больше внимания уделяет Штаб Ледовой службе, тем лучше она может обслужить суда. Находясь в курсе передвижения судов, Ледовая служба может постоянно следить за каждым отдельным судном, все время держать его в курсе ледовой обстановки, во-время предупреждать о возможных переменах в этой обстановке. Кроме того, перед уходом судна в море судоводитель должен быть снабжен ледовой картой с исходной ледовой обстановкой. От судов Ледовой



Айсберг в море Лантевых

Фото В. Фроленко

службе нужна только информация о состоянии льдов на их пути, а также замечания по информации, исходящей от Ледовой службы.

Ледовая служба может влиять также и на ледовые разведки самолетов, внести в их работу необходимые коррективы. Ледовая служба должна определять, в какое время нужно производить ледовую разведку, указывать район, который в данный момент должен быть обследован. Ни одно донесение с самолета, с судна, с полярной станции не может полностью вскрыть все особенности данной обстановки. Все это вскрывается только после того, как донесения будут подвергнуты самому тщательному анализу и обобщению, т. е. будут обработаны Ледовой службой. Взаимоотношения ее с авиацией должны быть самыми живыми. Ледовая служба непосредственно или через Штаб морских операций направляет работу авиации, делает ее более целеустремленной. В то же время полярная авиация своей работой повышает качество работы Ледовой службы, помогает ей более конкретно предугадывать обстановку и правильно консультировать Штаб и суда.

Руководство тактическими и стратегическими ледовыми разведками должно быть передано Ледовой службе.

Такие взаимоотношения со Штабом, с судами, с авиацией нужно было наладить Ледовой службе в навигацию 1939 г. Если бы они были осуществлены, Ледовая служба оказалась бы на высоте положения и могла бы полностью развернуть свою работу. Каковы же в действительности были эти взаимоотношения?

Как и в предыдущие годы, в навигацию 1939 г. обслуживание Западного сектора Северного морского пути ледовой информацией и ледовыми краткосрочными прогнозами было сосредоточено на полярной станции острова Диксон. На этот раз Ледовая служба была организована на средства и силами Арктического института, в то время, как раньше сама станция обслуживала навигацию ледовой информацией и прогнозами.

Еще задолго до начала навигации Арктический институт направил на полярную станцию острова Диксон специальную группу. Она должна была обеспечить навигацию в Западном секторе ледовой информацией, в виде полных и кратких ледовых обзоров, пись-

менной или устной консультацией, а также краткосрочными ледовыми прогнозами. Такая же группа от Арктического института была послана в Восточный сектор Северного морского пути, которая до начала навигации находилась на полярной станции мыс Шмидта, а затем перешла на ледокол «Л. Каганович».

Ледовая группа на Диксоне всю навигацию оставалась на острове. Она обслуживала участок от Новоземельских проливов до пролива Дмитрия Лаптева, то-есть целиком два моря — Карское и Лаптевых. Обслужить такой участок, состоящий из двух морей, из которых Карское является наиболее сложным во всей системе морей Северного морского пути, — задача нелегкая.

Чтобы обслужить арктическую навигацию, Ледовая группа должна была регулярно передавать по радио информацию о состоянии льдов в виде полных обзоров ледовой обстановки данного моря за 5 дней и кратких ежедневных обзоров лишь основных участков трассы — на данный день. Регулярно давать краткосрочные прогнозы состояния льдов — большей частью на 5 дней, реже на 10 дней.

Если раньше ежедневная информация ограничивалась лишь сведениями полярных станций и наблюдениями судов, то в эту навигацию мы старались в ежедневной информации касаться всех участков в целом, а не тех

районов, где находятся станции. Это делало обзоры более ценными и полными. Кроме того, в кратких ежедневных обзорах отмечались все существенные изменения в ледовой обстановке за истекшие сутки. Ледовая информация давала также ответы на запросы отдельных судов или учреждений.

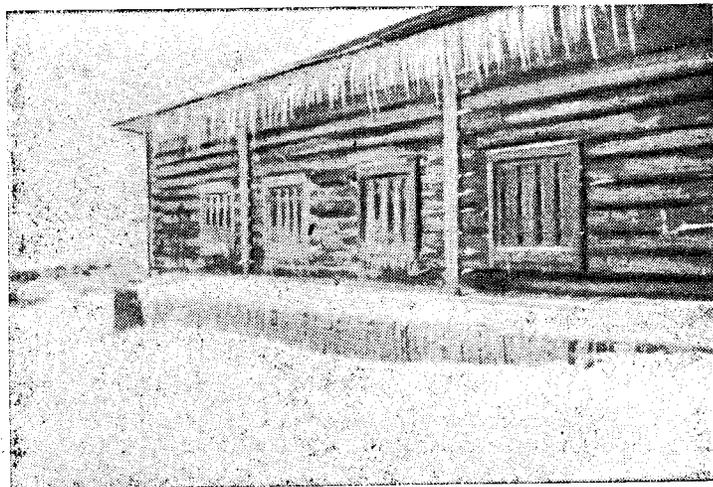
Краткосрочные ледовые прогнозы на каждые 5 или 10 дней касались моря в целом, а также отдельных операций и отдельных районов.

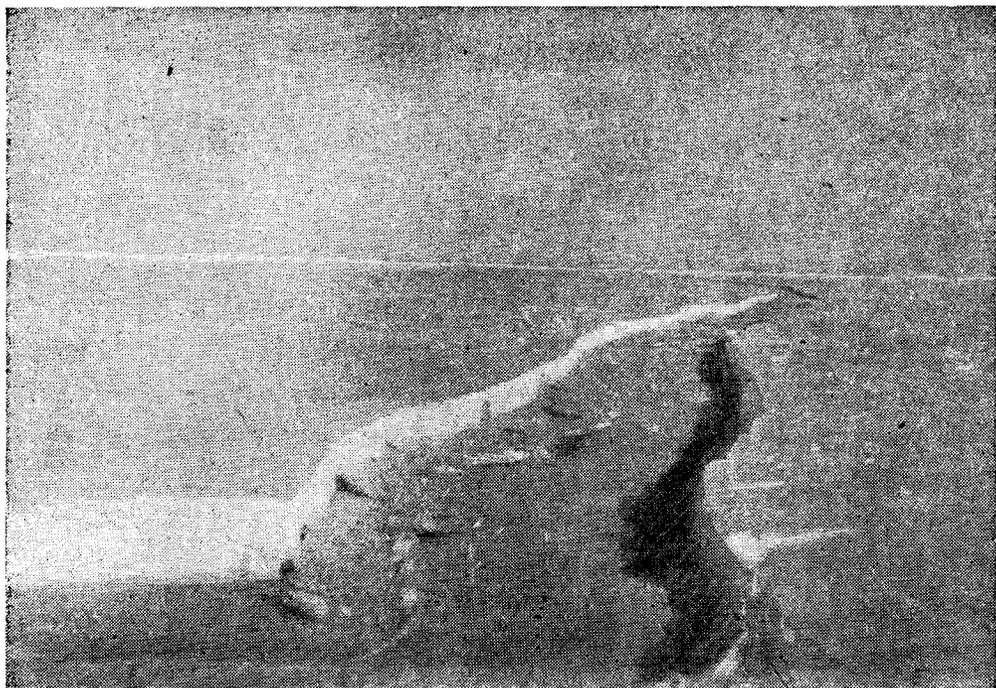
Все работники Ледовой службы прекрасно сознавали роль и значение этой службы для навигации. В своей работе они не только выполняли задания, но и проявляли инициативу, выдвигали различные предложения руководству и отдельным капитанам. Кроме того, когда это требовалось, мы в общих прогнозах подчеркивали то или иное существенное обстоятельство в ледовой обстановке. Например, когда нам самим стало очевидно, что в последних числах июля представится возможность для проводки судов от Диксона на восток до Тикси, мы это обстоятельство подчеркнули в своем прогнозе от 21 июля и вторично в прогнозе от 26 июля.

Тем не менее, в эту навигацию ледовая информация и краткосрочные прогнозы были несколько стеснены. Ледовая группа находилась на полярной станции острова Диксон, а все руководство морскими операциями — на

**Жилой дом
на полярной
станции Диксон**

Фото Б. Иванова





Трещина в приае, затянутая вновь образовавшимся льдом у острова Диксон

Фото Б. Иванова

флагманском ледоколе. Это как бы обособило диксоновскую группу, оторвало ее от руководства, поставило ее в положение, при котором она не могла полностью развернуть свою работу, свою инициативу, стать самым горячим участником в проведении навигации. Живая связь со Штабом морских проводок почти отсутствовала, не было живого обмена мнениями. Взаимоотношения между Ледовой службой и Штабом морских проводок были в общем пассивными, хотя нормально они должны быть самыми активными.

Эта пассивность отрицательно сказалась и на взаимоотношениях с разведывательной авиацией. Ледовая служба должна была явиться организующим началом для полярной разведывательной авиации, придать ее работе больше организованности, целеустремленности, ввести ее в определенную систему. Эта система могла бы сделать работу авиации более интересной для самих пилотов и в то же время прекратить бесцельную погоню за наибольшим налетом часов. До сих пор полярная разведывательная авиация рабо-

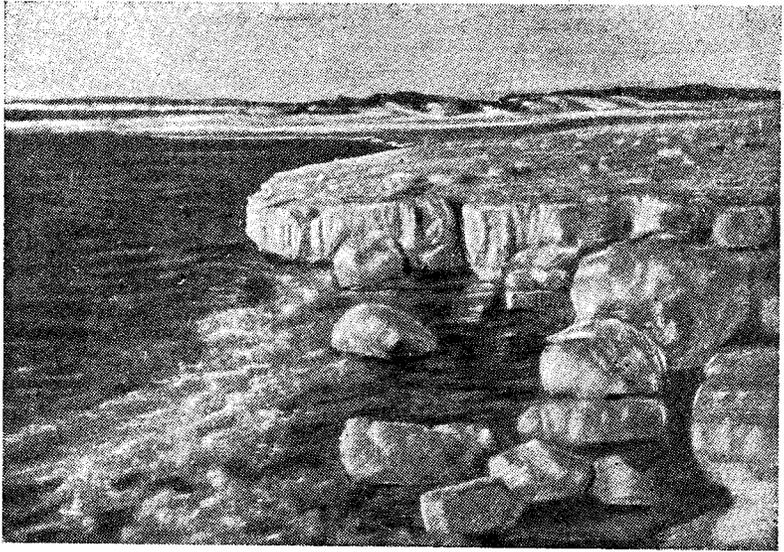
тала без должной системы, давала минимум того, что она могла бы дать, хотя налет часов иногда бывал очень велик.

Ледовая разведка не должна осуществляться без активного участия Ледовой службы. А Ледовая служба не может в этом деле занимать положение пассивного потребителя, довольствующегося только тем, что ему преподносят. Нельзя требовать от Ледовой службы полноценной, четкой информации, если она оказывается в стороне от ледовой разведки, на положении пассивного потребителя.

Со сбором информации с мест Ледовая группа на Диксоне испытала в 1939 г. ряд затруднений.

Каждый прогноз зависит от того, насколько правильно и глубоко будет понята конкретная обстановка, насколько верно будет сделан диагноз этой обстановки. Правильно поставить диагноз можно только при том условии, если фактический материал достаточно полно освещает изучаемую обстановку.

К сожалению Ледовая группа на острове Диксоне очень часто ощущала



Разрушающийся припай у мыса Кречатник на острове Диксон

Фото Б. Иванова

недостаток в фактическом материале. Многие суда вообще отмалчивались на наши запросы, а донесения с самолетов часто запаздывали. Иногда эти донесения, по вине радиосвязи, запаздывали на несколько дней. Например, один из наших ледовых обзоров «прогулял» около 15 дней по эфиру и вновь вернулся на Диксон, не попав к адресу.

Плохое поступление фактического материала объяснялось еще и тем, что в первую очередь все шло в адрес Штаба морских проводок, а в Ледовую службу попадало полутно.

Если в будущем и Ледовая служба и Штаб морских операций будут сосредоточены в одном месте, то многие организационные неувязки отпадут. Тогда и работа Ледовой службы и ее взаимоотношения с другими частями арктической навигации примут иной характер. Ледовая служба не может быть пассивной и стоять в стороне от выполнения какой-либо морской операции. Она не может ограничиваться составлением общей информации и общим прогнозом. Она должна быть самым близким участником проведения морских операций. Только при этом условии Ледовая служба действительно сможет оказать реальную помощь навигации.

Ледовое обслуживание арктической навигации и оперативное ледовое прогнозирование начинают прочно входить в систему Северного морского пути. В связи с этим возникает ряд самых различных предположений о том, какой характер должна носить Ледовая служба, где ее место.

Где должна располагаться Ледовая служба? Для Западного сектора Северного морского пути, при всех обстоятельствах, место Ледовой службы на острове Диксоне. Полярная станция на этом острове является одной из крупнейших. Эта узловая станция располагает прекрасной радиосвязью. Здесь хорошее Бюро погоды, материалы которого гораздо богаче, чем на других станциях. А полная синоптическая карта является первой необходимостью для Ледовой службы. Есть такие прогнозисты, которые считают, что вполне можно обходиться без этой основы. Для них, конечно, все равно где находиться. Но мы считаем, что такие прогнозы — попытка с негодными средствами, и культивировать их нельзя. Как можно дать прогноз, не имея даже элементарного представления ни о синоптической обстановке, ни о гидрологической?

Диксон — это, кроме того, еще порт, куда заходят все суда, направляющиеся на восток. Если Ледовая

служба находится на Диксоне, все капитаны могут лично ознакомиться с ледовой обстановкой на своем дальнейшем пути, могут перед уходом получить карту состояния льдов и прогноз на тот или иной срок.

Ни ледовый патруль, ни флагманский ледокол ни при каких условиях не смогут стать полноценными центрами гидрометеорологического и ледового обслуживания навигации. Ледовый патруль, обследующий положение кромки, очень редко может быть проводником судов через лед. Еще меньше он может быть центром ледовой информации и прогнозов.

Ледовое обслуживание навигации должно носить единый, централизованный характер. Только одна Ледовая служба может правильно истолковать то или иное явление, правильно показать ледовую обстановку со всеми ее особенностями.

Кто должен организовать Ледовую службу — Арктический институт или Управление полярных станций? Пока — Арктический институт, поскольку ледовое прогнозирование базируется еще, главным образом, на личном опыте. Отсутствие общей методики исключает возможность административного внедрения этого дела. Нельзя обязать гидрологов полярных станций давать прогнозы, если до сих пор нет

твердой методики и основы для этой работы.

Арктический институт является учреждением научно-исследовательским и он должен разработать методическую основу. Следовательно, до тех пор, пока эта основа не будет разработана, Ледовая служба должна быть в системе Арктического института. Работа Ледовой службы будет носить пока экспедиционный характер. Но это имеет даже положительные стороны. В промежутке между оперативной навигационной деятельностью работники Ледовой службы, находясь в стенах института, смогут работать над вопросами методики, повышать свой теоретический уровень, обмениваться опытом, находиться в курсе всех достижений теоретической и практической гидрометеорологии. При этом условия работники Ледовой службы смогут правильно и своевременно осваивать все достижения науки и сами пополнять эти достижения, отбрасывая все устаревшее и потерявшее свою остроту.

Такое положение Ледовой службы вовсе не исключает инициативу гидрологов полярных станций. Наоборот, всякий инициативный гидролог всегда найдет поддержку со стороны Ледовой службы, так как подобная инициатива только принесет пользу делу и расширит коллектив прогнозистов.

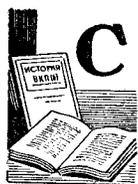




Партийная жизнь

Г. ЛЕЙЗАРЕНКО

ЛЕКТОРА-ПРОПАГАНДИСТЫ В АРКТИКЕ



С глубоким интересом партийные и непартийные большевики Арктики, где бы они ни работали, следят за жизнью своей великой родины, за международными событиями. Тысячи советских полярников изучают историю партии Ленина — Сталина по классическому сталинскому «Краткому курсу истории ВКП(б)».

После опубликования постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)», Политуправление Главсевморпути предприняло ряд мер для улучшения дела партийной пропаганды в Арктике.

Прежде всего, для этой цели была широко использована радиосвязь. Сейчас по радио регулярно передаются консультации, доклады, лекции, ежедневно передается радиобюллетень Политуправления, который сообщает полярникам краткий обзор событий, происшедших в Советском Союзе и за границей.

Еще зимой прошлого года были предприняты специальные облеты Восточного и Западного секторов Арктики. Самолеты доставили в самые далекие уголки Крайнего Севера материалы XVIII съезда ВКП(б) и другую политическую литературу. На каждом самолете были работники из лекторской группы ЦК ВКП(б) и Политуправления, которые прочли ряд докладов о XVIII съезде партии, истории ВКП(б), международном положении.

Этот первый опыт позволил развернуть во время навигации лекционную работу со значительно большим размахом. Учитывая огромный интерес со стороны полярников к изучению основ марксизма-ленинизма, Политуправлением был создан в ширеле лекторский коллектив из 7 товарищей. До выезда лекторов в Арктику были запрошены парторганизации Севера о тематике лекций. Для оказания помощи лекторам проведен семинар по международному положению. Ряд лекций обсуждался на лекторском коллективе.

Маршруты лекторов были выбраны с таким расчетом, чтобы охватить все полярные станции, порты, экспедиции, арктические суда, предприятия и т. д. Лектора после прочтения нескольких лекций в одном коллективе двигались дальше на морских и речных судах, высаживались в арктических портах, в



На ледоколе «И. Сталин». Комсорг т. Любович дает консультацию по истории партии старшему электрику ледокола т. Цикунову

Фото В. Фроленко

местах разгрузки, где удавалось обслужить лекциями коллективы сразу нескольких шораблей. На самолетах полярной авиации добирались до самых отдаленных точек, куда не подходили ни морские, ни речные корабли.

Тепло и радостно встречали жители Арктики приехавших лекторов-пропагандистов. Они требовали доклады на самые разнообразные темы, ответы на многие интересующие их вопросы. За навигацию лекторами было прочитано около двухсот лекций, не считая многочисленных групповых и индивидуальных бесед, консультаций, которые проводились везде, куда прибывал лектор.

В период навигации, с июля по октябрь, лектора побывали в Игарке, Дудинке, Усть-Порту, Диксоне, Нордвикстрое, Тикси, Колыме, Чукотке; бухте Угольной, Провидения, м. Шмидта, Якутске, Сангарах и др. Большую работу провели лектора также на ледоколах «И. Сталин», «Ермак», ледорезе «Литке», на пароходах «Сталинград», «Партизан Щетинкин» и др.

На пароходе «Сталинград» ехало несколько сот пассажиров, направлявшихся в разные пункты Арктики. Лектор т. Зюзин читал здесь лекцию о международном положении. Ввиду отсутствия на пароходе достаточного помещения лекция читалась прямо на берегу небольшого скалистого островка. Пароход уже дал два гудка для посадки, а пассажиры задавали все новые и новые вопросы лектору, и только последний, третий, гудок заставил их пойти на борт парохода.

Лекции охотно посещались полярниками, выслушивались с большим вниманием и интересом.

Лектор т. Бардадын побывал на самолете над далеким арктическим островом Генриетты. На этом острове четыре полярника третий год живут без смены — ледовая обстановка не позволила ледоколу подойти к острову. Гидросамолет также не мог сделать посадку, так как остров был окружен тяжелыми льдами. Лектору пришлось вести свою беседу по радио с борта самолета. Пока самолет делал несколько кругов над островом, пока летчик т. Черевичный сбрасывал груз для зимовщиков, лектор отвечал на задаваемые вопросы — о германо-советском договоре, об основных решениях XVIII съезда партии, о жизни на

Большой Земле и о многом другом. Завязалась продолжительная оживленная беседа. И это происходило во время слепого полета сквозь туман. Интересная живая беседа не прекращалась вплоть до посадки самолета.

Лектор т. Кимбар в Усть-Порту прочитала по требованию коллектива нефтяной экспедиции лекцию на тему «Советы как высшая форма диктатуры пролетариата». Слушатели с большим вниманием отнеслись к лекции и задали ряд вопросов: как буржуазные теоретики объясняют происхождение государства; что собой представляло рабовладельческое государство; как мы будем выбирать в Советы депутатов трудящихся? и др. На отдельные вопросы здесь отвечали сами слушатели.

Нефтеразведчики Усть-Порта попросили лектора прочитать лекцию на основе труда Ленина «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?». Среди вопросов, заданных после лекции, были такие: кого можно считать предшественниками социал-демократов? Почему именно рабочий класс должен быть гегемоном революции? Есть ли у Маркса указания по вопросу о роли крестьянства в революции? Характер вопросов свидетельствует о том, что товарищи в Усть-Порту серьезно, вдумчиво изучают историю партии.

Лектор т. Головин прочитал на далеком Севере Якутии, в Тикси, на о. Диксона, а также на арктических пароходах ряд лекций по международному положению. К этим лекциям повсеместно проявлялся исключительный интерес.

Тематика лекций, прочитанных в Арктике, широка и разнообразна. Лекторам приходилось сталкиваться с самыми различными запросами. Были прочитаны лекции по работам Ленина «Что делать», «Две тактики социал-демократии в демократической революции», «Материализм и эмпириокритицизм», «Государство и революция», лекции о 2-м съезде РСДРП, о переписи населения на Дальнем Востоке, о 25 Международном юношеском дне, о дне авиации, германско-советском договоре о ненападении, о роли и задачах советской интеллигенции, об основной экономической задаче СССР и др. Уже перед завершением навигации с напряженным вниманием слушали полярники сообщения о речи тов. Молотова на заседании Верховного Совета СССР 31 августа 1939 г. Внешняя политика советской власти, полная сталинской мудрости, нашла горячий отклик и сочувствие в сердцах полярников и вдохновила их на упорную работу по успешному завершению навигации.

Лекторы, зная, какая трудная и ответственная задача лежала перед ними, тщательно изучали вопросы, поставленные работниками периферии, стремились как можно глубже и лучше осветить эти вопросы. В результате по всем лекциям лектора имели тщательно продуманные конспекты. Лекции были прочитаны на достаточном идейно-теоретическом уровне, политически заострены и в простой, доступной форме раскрывали перед слушателями ряд теоретических вопросов. Полярники были очень довольны лекциями тт. Зюзина, Бордадын, Частухина, Кимбар и Головина, которые, читая лекции по международному положению, осветили перед товарищами сущность второй империалистической войны, раскрыли суть политики английского империализма, провал попыток посорить Советский Союз с Германией.

Кроме лекторов из Москвы ряд лекций читали руководители местных политотделов. Начальник Игарского Политотдела тов. Шатов читал в Игарке и в Усть-Порту лекции по международному положению. Лекции тов. Шатова посещались охотно и выслушивались с большим вниманием. Много лекций прочитал начальник Политотдела острова Диксона т. Зуев. К своим лекциям т. Зуев готовился тщательно и вдумчиво.

На многих арктических пароходах лекции читались помполитами и другими теоретически подготовленными товарищами. Например на ледоколе «Ленин» читали лекции т. Кучерин и старпом т. Кузьменко.

Говоря о положительном опыте лекционной работы в Арктике, нужно отме-

тить и некоторые отрицательные моменты. Большинство лекций по истории партии читались лишь по первым трем главам «Краткого курса Истории ВКП(б)». Это объясняется в значительной степени тем, что руководители местных организаций плохо знают и учитывают товарищей, изучающих материалы послеоктябрьского периода. Лекторы должны были помочь им с тем, чтобы равняться на передовых коммунистов, успешно выполняющих требование устава партии об изучении истории ВКП(б).

Отдел пропаганды и агитации Политуправления совершенно недостаточно руководил лекционной работой на местах. Лектора политотделов и местных парторганизаций не получали достаточной помощи, несвоевременно получали консультации, тезисы, а также указания о методике лекционной работы.

Некоторые политотделы и местные парторганизации не чувствуют ответственности за качество лекций. Например, в якутских парторганизациях Севморпути первое время на лекциях присутствовал начальник политотдела или его заместитель, теперь же это дело пущено на самотек. Никто не интересуется, как прошла та или иная лекция, не просматриваются конспекты лекций, нет бесед со слушателями, на которых можно было бы выявить все недостатки лекционной работы.

Отдел агитации и пропаганды Политуправления не организовал учебу для местных лекторов и пропагандистов, хотя потребность в этом очень большая. Необходимо использовать радио для передачи лекторам лучших лекций, прочитанных в московских, ленинградских и других организациях, регулярно передавать специально для лекторов-пропагандистов стенограммы лекций, публикуемых в центральных журналах, газетах, а также систематически знакомить с методикой лекционной системы пропаганды.

Имеющийся опыт лекционной работы надо закрепить и расширить.

Политуправление Главсевморпути решило организовать новый зимний облет населенных пунктов Арктики, чтобы обслужить их квалифицированными лекциями по истории большевистской партии, международному положению и по вопросам текущей политики партии. Порты, полярные станции, предприятия запрошены, на какие темы и по каким вопросам им желательны лекции. Лекторы повезут с собой в Арктику все новинки социально-экономической и художественной литературы.

Облет далеких зимовок лекторами бесспорно будет содействовать еще более углубленной работе полярников по повышению своего идейно-политического уровня. Для лучшего обслуживания полярников лекциями будут созданы два радиолектория на полярных станциях Диксона и Шмидта. На этих радиопузлах в течение 6 месяцев будут жить два лектора-пропагандиста, которые обслуживают лекциями и западный и восточный сектор Арктики.

Начальник Главсевморпути тов. Папанин, учитывая большую лекционно-пропагандистскую и общественно-политическую работу, проведенную лекторами на Севере, отметил эту работу в специальном приказе. Четыре лектора — гг. Жмыхов, Зюзин, Бордадын и Частухин награждены значком «Почетный полярник», лекторам Головину и Кимбар объявлена благодарность и они премированы ценными подарками.

Полярники, точно так же как и весь советский народ, с глубоким вниманием и захватывающим интересом изучают сталинский «Краткий курс Истории ВКП(б)». С большим вниманием слушают полярники Севера лекторов-пропагандистов, которые несут во все далекие уголки Арктики великие идеи Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина.

А. СИВАКОВ

О НЕДОСТАТКАХ В РАБОТЕ ЯКУТСКОГО ПОЛИТОТДЕЛА



Якутские партийные организации Севморпути в 1939 г. имели ряд успехов. Северное Якутское речное пароходство, много лет подряд невыполнявшее планов грузоперевозок, в истекшем году впервые за все время существования Севморпути закончило навигацию со значительным перевыполнением плана.

Речной транспорт Якутским затоном был во время отремонтирован, на пароходах во все дни навигации было широко развернуто социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. В борьбе за переходящее красное знамя Севморпути выявились лучшие коллективы отдельных команд. Первое место в соревновании заняла команда парохода «Партизан Щетинкин».

Работники авиации досрочно выполнили годовой план. Одновременно с этим снижена себестоимость перевозок, сэкономлено горючее.

Горняки Сангарского рудника, при недостатке рабочей силы, перебоях со снабжением взрывчатых веществ, неслажности механизированных работ, — годовой план угледобычи выполнили.

Во всем этом нельзя не видеть ор-

ганизирующей роли коммунистов, комсомольцев, партийных и комсомольских организаций Якутского политотдела.

Политотдел, выполняя решения XVIII партийного съезда о контроле партийных организаций за хозяйственной деятельностью предприятий, развертывая партийно-массовую работу, сумел обеспечить успешное завершение навигации 1939 года. Хорошие итоги навигации были отмечены Главным Управлением Северного морского пути: работникам авиации и Северному Якутскому речному пароходству присуждены переходящие красные знамена. Начальник Якутского политотдела тов. Рыбасенко награжден значком «Почетного шофера».

В работе Якутского политотдела намечилось некоторое улучшение агитационной работы. Увеличилось количество агитаторов, улучшилось содержание бесед ими проводимых.

Массово-политическая и культурная работа способствовала расширению рядов стахановцев, ударников. Если перед самым началом навигации на пароходе «Партизан Щетинкин» количество стахановцев не превышало 5, то к концу навигации было 18 стахановцев и 9 ударников. Из авиации 3 экипажа т.т. Черепкова, Власова и Ботова стали целиком стахановскими.

В работе Якутского политотдела имелись однако и довольно существенные недостатки.

Политотдел в период навигации значительно ослабил пропагандистскую работу. В работе политотдела чувствовалась разбросанность, отсутствие плановости, проверки исполнения по принятым решениям, отсутствовало дифференцированное, конкретное руководство отдельными партийными организациями.

Приведем несколько примеров:

Осенью 1939 г. состоялось партийное собрание коммунистов Сангарского рудника. Обсуждали один вопрос — о партийной пропаганде. Парторг рудника т. Грязнов говорил, что не все коммунисты, комсомольцы и беспартийные товарищи систематически работают над «Кратким курсом истории ВКП(б)». Был на руднике такой случай. Тов. Сутягиной порекомендовали изучать историю партии самостоятельно. Последняя, очевидно, не разобравшись в чем дело, согласилась. И только спустя продолжительное время узнали, что т. Сутягина неграмотна, не умеет читать. Утвержденные руководители кружков т. Штейнгардт и Хибадулин к ответственному партийному поручению отнеслись формально. Тов. Штейнгардт, как выяснилось на партийном собрании, не провел ни одного занятия кружка, а тов. Хибадулин к своим беседам не готовился, проводил их скучно. И, неудивительно, что его кружок посещали лишь 2—3 человека. Парторг рудника т. Грязнов, призывая всю партийную организацию, каждого коммуниста в отдельности систематически изучать историю партии, овладевать большевизмом, — сам лично этого не делает, историю партии не изучает.

Недостаточно налажена партийная учеба в Якутстрое, затоне, радицентре.

На 28 апреля, политотдел назначал городское собрание интеллигенции предприятий Севморпути в Якутии. К назначенному часу собралось свыше 200 чел. Зал переполнен. Все ждут докладчика. Проходит час, два. Собравшиеся начали возмущаться. Тогда инструктор

политотдела т. Дедков сообщил, что докладчик тов. Сидорин заболел и что собрание переносится на 8-е мая.

Истинная же причина «болезни» т. Сидорина заключалась в том, что последний просто не был готов к докладу.

Как же было организовано собрание 8 мая, и как к нему подготовился докладчик?

На собрание пришло всего лишь 62 чел. Доклад т. Сидорин сделал неудовлетворительно. В его речи много было бессмыслицы и путаницы.

На Сангарском руднике вообще не собирали интеллигенции и не обсуждали вместе с нею решения XVIII съезда партии.

В силу низкого уровня партийно-массовой работы на ряде предприятий Севморпути наблюдаются массовые нарушения трудовой дисциплины, большая текучесть, запоздалое проведение хозяйственно-политических кампаний.

В Якутстрое, например, текучесть достигла до 50%.

Здесь за нарушение трудовой дисциплины наложены взыскания почти на половину всех работников. По Ленской авиалинии за нарушение трудовой дисциплины было уволено 74 человека. Такая же картина по радицентру и другим организациям.

В силу чего все это происходит?

Конечно, в силу слабой партийно-массовой работы в коллективах. Об этом говорит и другой характерный факт. В Сангарах о выпуске Займа Второго года, Третьей пятилетки узнали лишь... 6 августа. Между тем, т. Рыбасенко 1 августа пролетал мимо Сангархая и не передал сангархайским организациям Севморпути решение правительства о выпуске займа.

Не все первичные партийные организации укреплены партийным руководством и не всем им оказывается своевременная помощь.

В зимнее время парторганизация затона имеет освобожденного парторга. Когда же пароходы уходят в рейс, политотдел почему-то считает нецелесообразным иметь в затоне освобожденного партийного работника в летние месяцы. Так и поступили летом 1939 г. В затон

назначили (а не избрали) партторгом т. Яшину. Последняя находилась однако в исключительно тяжелых бытовых условиях. И несмотря на это, ей дали явно непосильное партийное поручение.

— Когда со мной беседовали о работе, — говорит она, — мне обещали во всем помогать. Но, как я убедилась, политотделу важно было лишь назначить меня партторгом, а там хоть трава не расти. Никакой помощи от политотдела я не видела и не вижу. Ко мне политотдельцы не только перестали ездить, но и совершенно не вызывают меня на совещания в политотдел. Вот я и варюсь в собственном соку.

О тяжелых условиях Яшиной политотдел был осведомлен. Но он не делал отсюда никаких выводов и мер не принимал.

Партторг Якутстроя т. Захаров так отзывается о «помощи» политотдела:

— Наш политотдел в своей работе применяет устаревшие, порочные методы руководства. Ко мне в парторганизацию политотдельцы заглядывают тогда, когда какой-нибудь «сигнал» получат или кто-либо к отчету готовится и ему нужны сведения. В это время политотдел от тебя не отстает. А если вызывают тебя в политотдел, так знай, ругать за что-нибудь собираются. Таков уж стиль работы политотдела.

Тов. Захаров совершенно прав, упрекая политотдел в плохом стиле работы. В самом деле, стоит только посмотреть план работы политотдела и его выполнение, как приходишь к тому же выводу.

Если верить плану, то в якутском политотделе все обстоит благополучно, ни в чем он не отстает, на все события откликается вовремя. В действительности же — это далеко не так.

Сопшемся на несколько примеров.

В плане на май было предусмотрено заслушать доклады партийных организаторов авиагруппы и затона. Это не выполнено.

В плане было намечено организовать курсы для парткабинета по изучению материалов XVIII партийного съезда. Однако и это мероприятие осталось невыполненным.

По плану на июнь предполагалось проверить работу красных уголков. Работа была началась, но так и осталась незаконченной.

Политотдел неоднократно записывал в план: «заслушать комсомольскую организацию». Но этот вопрос механически переносился из майского плана на июньский, июльский и т. д.

По вопросам, которые обсуждались на совещаниях при политотделе, большей частью практические решения не выносились. Делалось это так: заслушают доклад и открывают прения. Затем выступает т. Рыбасенко. Он подводит итог ходу прений. По его предложению принимается решение: «поручить президиуму совместно с докладчиком подготовить решение и представить его на утверждение следующего совещания».

Но чаще всего не принимаются никакие решения. Политотдел заслушал, например, доклад партийного организатора т. Данькова (торговая контора) о росте партии. Совещание было интересным. Тов. Даньков поставил перед политотделом много наболевших вопросов и ждал на них ответа, полагая, что ему окажут помощь. Но получилось наоборот: его заслушали, поговорили, разошлись и на этом дело закончилось.

В июне политотдел проводил специальное совещание кандидатов партии. На этом совещании кандидаты партии гг. Григорьян, Марков, Чупров и др. резко критиковали политотдел за слабую работу с кандидатами, за отсутствие среди них массово-политической работы. В ходе прений было высказано много пожеланий, внесен ряд ценных предложений.

Что же решил политотдел по всем поднятым на совещании вопросам?

Решение гласит: «Практиковать совещания кандидатов при политотделе» — и все (!).

На совещаниях в политотделе много раз ставился вопрос о работе парткабинета. Однако, парткабинет и по сей день работает плохо. Зав. парткабинетом т. Мусатов с работой явно не справляется. Политотдел заслуженно крити-

кует Мусатова, но этого недостаточно. Мусатов нуждается в реальной помощи.

В ведении якутского политотдела находятся три многотиражки: «Полярный Большевик», «Неледуйская судоверфь» и «Стахановец угля».

Из названных газет выделяется одна — «Полярный Большевик». Она сравнительно неплохо освещала ход подготовки и проведение навигации. Она много уделяла внимания социалистическому соревнованию. Однако, газета страдает и большими недостатками. В «Полярном Большевике» появлялись теоретические статьи с явно неправильными утверждениями. Слабо освещается партийная жизнь.

В Сангарах произошел следующий случай. До начальника рудника, коммуниста т. Штейнгардта, дошел слух, что какой-то рабкор куда-то о чем-то хочет писать. Штейнгардт догадывался, что собираются писать о плохой работе рудника.

Немедленно было созвано рудничное партийное собрание, длившееся два дня. На нем обсуждался один вопрос: кто, куда и о чем хочет писать? Два дня партийная организация искала неизвестного рабкора. Но рабкора так и не нашли.

Политотдел отнесся к этому возмутительному факту со странным спокойствием, он не придал этому антипартийному поступку никакого значения.

Когда беседуешь с работниками политотдела, с парторганами, рядовыми коммунистами, они как-то нерешительно, со всякими оговорками, вроде: «говорю по секрету, говорю только для вас» — критикуют политотдел и его руководителя Рыбасенку. Уже в этом одном «говорю по секрету» заложены элементы отсутствия критики и самокритики в самом аппарате политотдела.

Тов. Рыбасенко не считал нужным специально обсудить вопрос о зажиме самокритики, о срыве подписки на заем в Сангарах, о т. Сидорине, который дважды, выступая с ответственными докладами, допускал в своих речах ошибки. Все это похоже на попытку смазать постановку острых вопросов. «не выносить сора из избы».

* * *

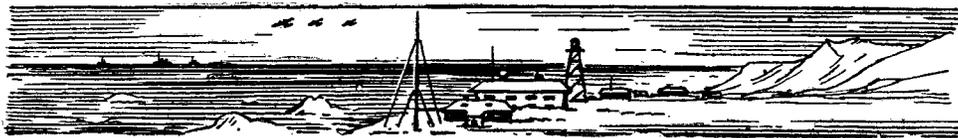
25 декабря 1939 года Политуправление заслушало отчет Якутского политотдела.

По докладу тов. Рыбасенко принято развернутое решение. Политуправление отметило, что Якутский политотдел, неплохо справившийся с навигацией, все же не сумел добиться в большинстве партийных организаций сочетания политической работы с хозяйственной, направить политмассовую работу на выполнение производственных заданий, слабо вел работу с советской интеллигенцией, недостаточно руководил комсомолом, печатью, значительно ослабил пропагандистскую работу.

Партийная пропаганда, агитация, печать, руководство первичными парторганами, работа с интеллигенцией — все это важнейшие вопросы партийной работы. Они должны занимать центральное место в мероприятиях политотдела. Этого пока не видно в работе якутского политотдела.

Задача всех коммунистов Севморпути Якутии заключается в том, чтобы попартийному вскрыть все недостатки в своей работе, наметив конкретные пути к их устранению, хорошо подготовиться к навигации 1940 г.





Жизнь полярных станций

Л. ВАСИЛЬЕВ

ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ В БУХТЕ ТИКСИ



Гидрометеорологическая полярная станция в бухте Тикси организована в 1932 г. Станция расположена в бухте залива Сога, который носит это название по имени впадающей в залив речки Сога.

Территория станции представляет собой возвышенность, лежащую на 5—6 м выше уровня моря. С северо-северо-запада эта возвышенность круто обрывается в залив, в остальных же направлениях полого спускается в него. Местность вокруг станции болотистая, окруженная красивыми отрогами Харлаухских гор, которые как бы прикрывают залив с трех сторон.

Во время прилива окружающая станцию местность заливается водой и лишь незначительная часть остается сухой. Речка Копчик, протекающая возле станции, в такие периоды тоже выходит из берегов, и вокруг возвышенности, на которой расположена станция, образуется сплошной водоем.

Площадку под строительство станции выравнивали с помощью гальки. Она получилась ровная и чистая. Грунт на территории станции каменистый, местами покрытый травой. Растительность довольно богатая. Летом 1938 г. здесь

было собрано до 100 видов растений. Незабудки, полярный мак и другие карликовые цветы покрывают склоны гор ярким ковром.

Во второй половине августа на склонах гор появляется большое количество грибов, прячущихся среди мелких, почти стелющихся по земле березок и ивняка.

В районе Тикси зверя попадает очень мало. Песец здесь — редкий гость. За год мы поймали лишь одного, случайно забежавшего сюда песца. Объясняется это тем, что быстро развивающееся хозяйство порта Тикси и его заселение (население порта составляет около 350—400 чел.) отпугивают зверя. Редко встречается даже пеструшка — леминг, лакомая пища песца.

Вблизи станции, на образующихся озерах и речках Копчик и Сога летом можно видеть уток, гусей и полярных куликов. Зимой появляются белые куропатки.

В залив изредка заходит нерпа. Но небольшая глубина залива, очевидно, создает неблагоприятные условия для длительного пребывания здесь этого зверя.

Рыба в водоемах водится в большом количестве, главным образом максун, нельма, омуль, изредка попадает даже



Сбор грибов в районе бухты Тикси. Справа синоптик полярной станции т. Комова, слева гидрометеоролог т. Толстых

Фото В. Фроленко

стерлядь. Ловля рыбы — любимое занятие полярников. Вкусная жирная уха нередко разнообразит наше меню.

Зима здесь бывает суровая с сильными морозами и крепкими юго-западными ветрами. Полярная ночь наступает с 20 ноября и длится до первых чисел февраля. Первый снег в 1938 г. выпал в конце сентября. Быстро начал образовываться лед. Не прошло и двух недель, как залив и бухта покрылись ровным молодым льдом. В середине зимы лед достиг 2,5 м толщины.

Амплитуда колебаний температуры в бухте Тикси от -50° зимой до 22° летом. Средняя годовая температура $-14,2^{\circ}$. Вечная мерзлота находится в 25—30 см от поверхности земли.

Значение полярной станции Тикси исключительно велико. Она расположена в узловой точке трассы Северного морского пути, рядом с быстро развивающимся портом Тикси, через который проходят суда с запада на восток и обратно.

Порт имеет большое экономическое и торговое значение, как перевалочный пункт и база для всех грузов, идущих морским путем для Якутии и по рекам Лена, Анабар, Оленек, Яна и Индигирка.

По Лене с каждым годом расширяются судоходство и грузовые перевозки. Уголь из Сангарских копей занимает в этих перевозках большой процент.

Впервые в истории эксплуатации Лены в навигацию 1939 г. по реке и дальше через море до самого порта было сплавлено около 10 тыс. кубометров лесоматериалов для строительства порта. Три каравана речных судов доставили для порта грузы с Лены.

Полярная станция Тикси обслуживает мерские и речные суда, порт Тикси и самолеты гидрометеорологическими, аэрологическими сводками и прогнозами, а также радиосвязью. Кроме того, она оперативно руководит другими полярными станциями, расположенными в этом районе: Котельный, Шелаурово, Кигелях, Мостах, Казачье, Булун, Быков Мыс, Усть-Оленек и Русское Устье.

Коллектив полярной станции в 1938—1939 гг. состоял из 29 человек. Помимо основной научной работы, нам предстояло произвести ряд ремонтных и строительных работ. За это дело люди взялись с энтузиазмом. Застучали топоры, завизжали пилы. Метеорологи и синоптики временно «переквалифицировались» в плотников и маляров. Активно-

метретка станции комсомолка Семенцова взялась проконопатить дом обсерватории. Старший метеоролог и радист принялись настлать пол жилого дома, ставить косяки и подгонять двери к комнатам. В одном из зданий комсомольцы-радисты и научные работники решили со вкусом отделать красный уголок. Долго обсуждали наилучший тон краски для панели, составляли образцы. После ремонта уютный красный уголок стал любимым местом всех полярников, где занятия по изучению решений XVIII съезда ВКП(б) и «Краткого курса истории ВКП(б)» сочетались с отдыхом. Здесь же обсуждались планы работ станции, заключались и проверялись договоры на социалистическое соревнование с полярными станциями острова Врангеля и острова Диксона. В коллективе не было ни одного человека, который бы не участвовал в социалистическом соревновании.

На станции были созданы прекрасные бытовые условия. Капитально отремонтированы 12 жилых комнат. К октябрьским праздникам большинство полярников получило светлые, чистые, теплые комнаты с электрическим светом, обставленные хорошей мебелью.

Ремонтные работы не прекращались и в течение полярной ночи. За это время был восстановлен мощный ветродвигатель, не работавший с 1936 г., пристроена к нему будка и оборудована электростанция, которая дает энергию всем жилым и производственным помещениям.

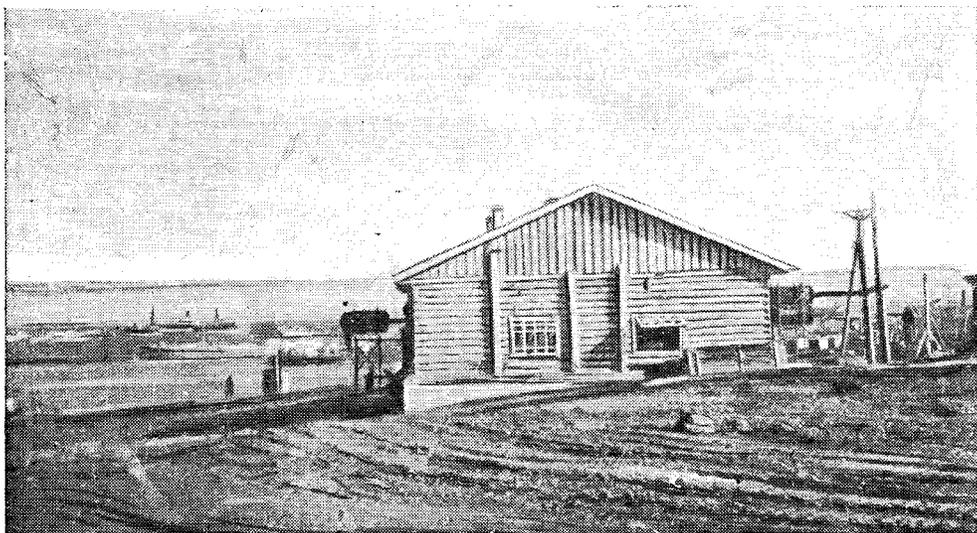
Не мало инициативы и труда вложено в это дело стахановцем-механиком Бубновым. Этот молодой энтузиаст начал работать в Арктике с 1933 г. Он никогда не теряет перед трудностями. Под его руководством и была восстановлена электростанция. Она работала без всяких срывов и за год выработала 11 113 киловатт-часов, сэкономив горючего и смазочного материала около 10%.

Тов. Бубнов — страстный любитель авиамоделизма. Несмотря на загруженность основной работой, он сконструировал авиэтку, которая получила одобрение у знатоков летного дела летчиков Дроздова, Каминского и других.

Тов. Бубнов подал заявление о приеме его в партию.

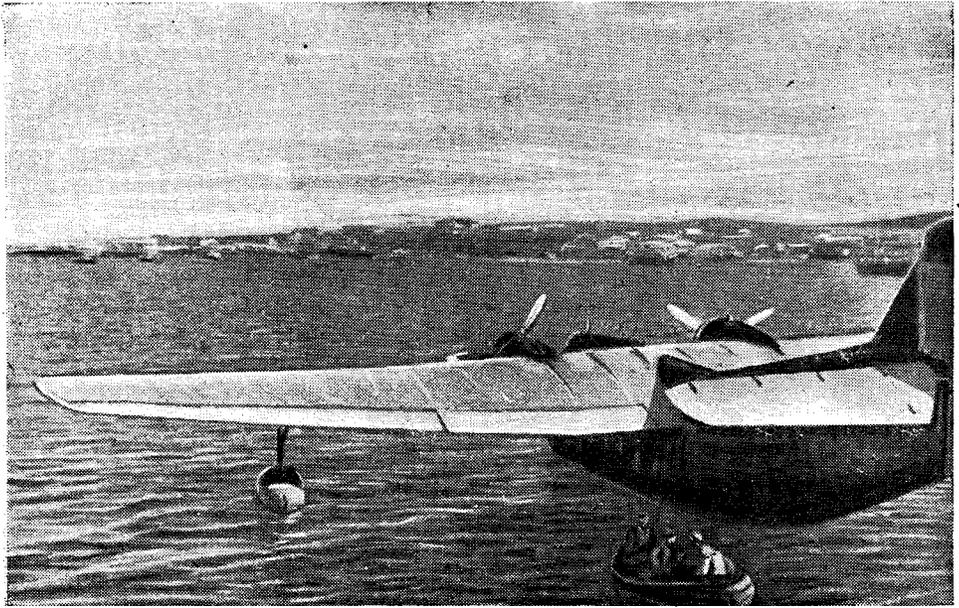
Он остался на полярной станции и на 1940 г.

Приемная радиостанция Тикси прекрасно оснащена быстродействующей



Электростанция в бухте Тикси

Фото В. Фроленко



Пассажирский самолет в бухте Тикси

Фото В. Фроленко

аппаратурой. Перед коллективом станции стояла задача — отремонтировать помещение аппаратной, перемонтировать всю проводку и освоить аппаратуру, с которой молодые радисты, приехавшие в Тикси прямо с курсов, познакомились впервые.

Благодаря дружной работе всех 10 радистов, это задание было быстро выполнено. Шесть радистов-новичков освоили быстродействующую аппаратуру: прием на пишущую машинку и работу на перфораторах «Крида» и «Уитстона».

Радиостанция полностью обслужила радиосвязью, пеленгами, метеосводками и прогнозами навигацию 1939 г.

За июль — август был обслужен весь флот, который проходил через район Тикси, а также полеты летчиков Мазурука, Черевичного, Федоренко, Асямова, Гурьева, Николаева, Каминского, Агрова и других.

Рост радиостанции Тикси за последние годы особенно ярко иллюстрируют цифры обмена: если в 1935/36 г. общий обмен составлял 261 296 слов, то в 1938/39 г. он составлял уже 7 047 525 слов.

Среди молодых радистов особенно выделились комсомольцы Пушков, Калинин, Выллерова. Последние два остались в Тикси работать и на 1940 г.

В 1936 году была построена передающая радиостанция и отдельная приемная станция в заливе Булуеском, непосредственно на территории порта. Но при постройке не учли условий распространения радиоволн, рельефа местности и т. п. Выбор местности для передающей радиостанции не проверялся при помощи инструментов. Оказалось, что короткие волны не проходят, существуют магнитные заслоны и т. д.

В 1939—1940 гг. Управление полярных станций реконструирует и усиливает передающую радию, учитывая все недостатки, бывшие в прошлом.

На побережьях и островах моря Лаптевых очень мало полярных станций, поэтому этот район еще недостаточно изучен. В районе моря Лаптевых необходимо расширить сеть метеорологических пунктов, которые смогли бы восполнить этот пробел и гарантировать наиболее точное определение погоды и получение долгосрочных прогнозов.

Метеорологическая станция в бухте Тикси с трех сторон окружена горами. Это сказывается на правильности получаемых наблюдений и снижает их ценность.

План гидрометеорологических работ станция выполнила полностью. Но ча-



Тепличный мастер т. Косарев в теплице бухты Тикси

Фото В. Фроленко

стая смена работников этой специальности (через год или два) не дает возможности глубоко изучить метеорологические явления данного района.

Необходимо готовить гидрометеорологов из местного населения. Коллектив научных работников станции обучил метеорологии якута т. Жиркова, который до этого был каяром. Тов. Жирков тщательно изучил в обсерватории все приборы. Он нередко сам исправляет испортившиеся приборы или часовые механизмы. Лучший производственник, он заслуженно пользуется авторитетом среди товарищей.

Для производства гидрологических работ зимой приходится во льду долбить лунки. Большую часть их приходится долбить пешней, что требует большой ватраты труда и времени, в особенности, если лед достиг толщины в 2 м. В Тикси был прислан ледовый бур, изобретенный механиком Шоломауном. К этому буру мы приспособили двигатель «Л-6», так как полагающийся к нему двигатель не был завезен. Испытания бура дали блестящие результаты. Лунка, диаметром в 10 см в метровом льду была просверлена за 50 секунд, а диаметром в 20 см за

75 секунд. Применение ледового бура Шоломауна колоссально сократило и время и силы. Этот бур необходимо внедрить на всех станциях для зимних гидрологических работ.

Подсобное хозяйство полярной станции Тикси обеспечивает полярников разнообразным питанием. Разведение крупного рогатого скота и свиней дает возможность ежедневно иметь свежее мясо и молоко. Теплицы, парники и огореды в открытом грунте снабжают полярников свежими овощами. Рентабельность и целесообразность развития такого подсобного хозяйства теперь уже вполне доказана. Например, за март — сентябрь 1939 г. из теплиц, парников и открытого грунта в Тикси было получено: 4 362 штуки, или 384 кг огурцов; 42 кг салата; 18 кг капусты; 3,5 кг укропа; 17 кг лука; 3 кг фасоли; 1,6 кг помидор; 11 кг редиса и т. д.

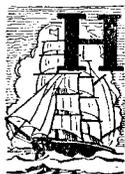
Роль полярной станции Тикси с каждым годом приобретает все большее значение. Она расположена почти в центре Северного морского пути и является как бы связующим звеном между Западом и Востоком. Значение ее будет возрастать и в связи с общим развитием экономики Якутии.



Русские путешественники и исследователи Арктики

П. БАШМАКОВ

ПЛАВАНИЕ ЛИТКЕ НА БРИГЕ «НОВАЯ ЗЕМЛЯ»



Несмотря на то, что Новая Земля уже несколько веков была известна русским, карт, которые бы давали о ней верное представление, не было до первой половины XIX столетия.

Работы Великой Северной Экспедиции (1733—1743), описавшей берег океана от Югорского Шара до Берингова пролива, совсем не коснулись Новой Земли. Описи штурманов Розмыслова (1768—1769) и Поспелова (1807) затронули очень ограниченные районы ее. Из иностранных мореплавателей, побывавших у Новой Земли, лишь один Баренц (1594—1597) дал о ней обширный и более или менее достоверный картографический материал.

Имелись еще немногие рукописные карты, составленные нашими промышленниками, но они были мало известны, слишком схематичны, не отличались большой точностью. Они рисовались на глаз, без всякого масштаба и географической сетки.

Баренц нанес на карту берег от островов Сахалиных до мыса Желания и дальше на восток до Ледяной гавани¹. Розмыслов составил точную и подроб-

ную карту Маточкина Шара, определив его географическую широту. Он описал также часть восточного берега острова от Маточкина Шара до залива Незнаемого. Поспелов заснял берег от Костина Шара до Маточкина Шара и определил широты нескольких пунктов. Карта Поспелова была затеряна организаторами его экспедиции, а опись Розмыслова касалась почти исключительно Маточкина Шара. Поэтому материалом для карты западного берега Новой Земли могла служить только опись Баренца.

Многие пункты были определены Баренцем правильно, однако общий вид берега, нанесенный на карту, был не точен.

О восточном же берегу Новой Земли имелись крайне смутные представления. Из русских промышленников здесь побывал около 1760 г. только один Савва Лошкин. На карту можно было нанести только ничтожную часть этого берега: от мыса Желания до Ледяной гавани (по описи Баренца) и от Маточкина Шара до залива Незнаемого (по описи Розмыслова).

Без дополнительных работ невозможно было составить полную карту Новой Земли.

Другие карты Новой Земли, изданные на разных языках и в разное время, представляли ее в грубо извращенном виде.

¹ По всем географическим названиям, упоминаемым в статье, смотри карту на 75 стр.

Для составления точной карты всего острова в 1819 г. была снаряжена специальная экспедиция, во главе с лейтенантом Лазаревым. Для экспедиции был выделен бриг «Кетти» переименованный в «Новую Землю». Это было уже старое судно, почти непригодное для плавания в высоких широтах.

Инструкция, данная Лазареву, ставила перед ним непосильную задачу: ему поручалось в одно лето описать всю Новую Землю и остров Вайгач и, кроме того, определить географические координаты острова Колгуева и Канина Носа. Такое обширное задание показывает, насколько скудны были тогда сведения об условиях плавания в Баренцовом и Карском морях и о их ледовом режиме.

Экспедиция окончилась полной неудачей. Лазарев оказался неспособным выполнить даже часть этого задания. Выйдя из Архангельска 22 июня (везде новый стиль) и прокрестировав во льдах около юго-западного берега Новой Земли, 15 сентября он уже вернулся в Архангельск. Лазарев даже не начал описи острова, ни разу не побывав на нем.

Он произвел только астрономические определения (с моря) нескольких приметных пунктов Новой Земли, северозападной оконечности острова Колгуева и Канина Носа. Но и эти определения не отличались точностью. Сведения, касавшиеся гидрографии Новоземельских вод, доставленные экспедицией, тоже не заслуживали доверия. Например, высота прилива в некоторых местах Новой Земли была показана до 15,8 м, тогда как в действительности приливы на Новой Земле не превышают 1,2 м, да и то не везде.

Когда бриг вернулся в Архангельск, половина его команды была больна цынгой, а три человека умерли еще в пути. Заболевание команды цынгой Лазарев приписывал «сырости и густоте атмосферы».

ПЛАВАНИЕ ЛИТКЕ В 1821 г.

Для новой правительственной экспедиции в Архангельске был построен спе-

циальный бриг² «Новая Земля», грузо-подъемностью в 200 т, длиной 24,4 м, шириной 7,6 м и с осадкой 2,7 м. Бриг имел сплошной набор, т. е. шпангоуты его были поставлены вплотную друг с другом. Щели между ними были проконопачены, а подводная часть скреплена и обшита медью. Судно было сделано достаточно прочно, внутренние помещения расположены удобно. В случае вынужденной зимовки на судне можно было провести зиму.

Начальником экспедиции и командиром брига был назначен молодой талантливый моряк лейтенант Федор Петрович Литке, только что вернувшийся из кругосветного плавания.

Литке родился в 1797 г. в Петербурге и получил там военно-морское образование. Будучи еще гардемаринном, он в 1813 г. участвовал в военно-морских операциях русского флота. С 1817 по 1820 г. Литке участвовал в кругосветном плавании на шлюпе «Камчатка» под командой В. М. Головина.

В инструкции, данной Литке относительно задач Новоземельской экспедиции, говорилось: «Цель препоручения Вам делаемого не есть подробное описание Новой Земли, но единственно обозрение на первый раз берегов оной и познание величины сего острова, по определению географического положения главных его мысов и длины пролива, Маточиным Шаром именуемого, — буде тому не воспрепятствуют льды или какие другие важные помешательства». Затем указывалось, как должна действовать экспедиция в случае неблагоприятных обстоятельств, чтобы полнее использовать время для работы, как поступать в случае вынужденной зимовки, а относительно пребывания экспедиции у Новой Земли в инструкции говорилось:

«Судя по состоянию судна и здоровья экипажа, можете пробыть у Новой Земли пока время позволит, а потом возвращаться в Архангельск. Впрочем не отнимается у Вас воля в сем отношении поступать по собственному Вашему усмотрению, но ни в каком однако случае

² Бриг — двухмачтовое судно с прямым вооружением (парусами) на фок и грот мачтах.

не должно Вам оставаться там на зимовку».

Таким образом, на этот раз цели экспедиции были значительно менее обширны, чем у предыдущей.

В первых числах апреля 1821 г. Литке прибыл в Архангельск, привезя с собой инструменты, карты, книги и т. п.

Пока бриг вооружался, Литке занялся подготовкой научного снаряжения и продовольствия, стараясь все предусмотреть, чтобы избежать заболеваний команды цингой. Бриг был снабжен всем необходимым на 16 месяцев.

Экипаж брига состоял из 44 человек.

Кроме компасов, лагов и песочных часов (склянок) экспедиция взяла с собой следующие инструменты: хронометры, медные секстаны Кука, деревянные секстаны, ртутный барометр, три термометра и один инклинометр³. По сравнению с современным оборудованием экспедиций этот инструментарий представляется чрезвычайно бедным.

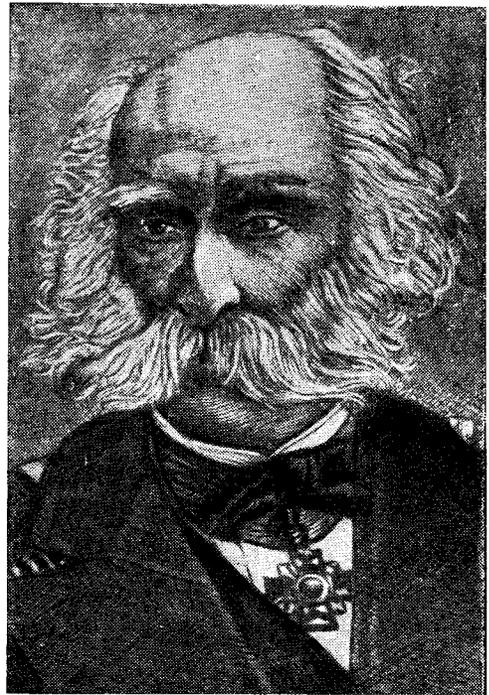
27 июля бриг вышел в море.

Лавируя к северу от острова Моржовна, координаты которого Литке хотел определить, бриг 31 июля сел на мель⁴. Положение судна было очень опасное, так как это случилось во время отлива, а поднявшийся свежий ветер сильно валил судно на бок. Возникла опасность, как бы бриг совсем не опрокинулся. Во время малой воды он совершенно обсох. Однако, все обошлось благополучно: со следующим приливом бриг снялся с мели без всяких повреждений.

В следующие дни то встречный ветер, то туман задерживали плавание. Приходилось лавировать, а иногда ложиться в дрейф. 10 августа выбрались, наконец, из Белого моря и взяли курс к Новой Земле. Обходя встречающиеся льды, медленно подвигались вперед.

Вечером 22 августа увидели, наконец, берег Гусиной Земли, но подойти к ней мешал лед.

Таким образом, достигнув Новой Земли через месяц после выхода из Архан-



Ф. П. Литке

гельска — для производства описных работ оставалось очень немного времени. Ледовая обстановка у берегов Новой Земли была неблагоприятной.

Литке еще некоторое время крейсировал в этом районе, но обстановка не менялась. Тогда он решил спуститься к югу, рассчитывая, что южные берега острова скорее очищаются от льдов, чем северные.

26 августа, приблизительно на параллели Карских ворот, на северо-востоке, увидели берег, но и до него простиралась непроходимая масса льда. Окончательно потеряв надежду добраться до Новой Земли в южной ее части, Литке решил начать описные работы с более северных параллелей и на следующий же день повернул на северо-запад.

Разыгравшийся 30 августа сильный шторм бриг легко выдержал. По этому поводу Литке замечает: «Ветер сей доставил нам случай узнать хорошие морские качества нашего брига, который под зарифленным грот-марселем, бизанью и фока-стакселем был так по-

³ Прибор для определения величины наклона магнитной стрелки, т.е. одного из элементов земного магнетизма.

⁴ С той поры эта мель называется мелью Литке.

воен, невзирая на великое волнение, что мы легко могли даже обедать кругом стола». За время шторма бриг удалился от берега на 80 миль.

Через день шторм стих и бриг пошел на северо-восток. Он миновал сравнительно редкий лед и 3 сентября на 73° с. ш. с его борта увидели берег с высокой приметной горой, которую Литке назвал пока горой «А».

Отсюда направились вдоль берега к северу, но, опасаясь прибрежных рифов, держались от него довольно далеко. Льдов не было видно.

Держась довольно далеко от берега, Литке прошел Маточкин Шар, не заметив его. На всем побережьи однообразные высокие горы вплотную подходили к берегу и узкий вход в пролив между ними был незаметен. Трудно отличимы были и входы в бухты и заливы.

6 сентября бриг подошел к губе Машигина, которая находится значительно севернее Маточкина Шара. Поняв свою ошибку, Литке повернул к югу, пытаясь отыскать устье пролива, но опять безуспешно: сильные ветры не позволяли держаться близко к берегу, а без этого невозможно было его тщательно осмотреть.

Из-за позднего времени Литке прекратил поиски Маточкина Шара, не пошел больше на север, а направился к югу, определяя приметные с моря горы и мысы и ведя опись берега.

Дойдя до Костины Шара и встретив здесь сплошной лед, Литке повернул в Архангельск, куда и прибыл 23 сентября.

Результаты экспедиции были незначительны и план оказался невыполненным. Причиной неуспеха были, главным образом, льды, все время державшиеся у южного и юго-западного берега Новой Земли. На преодоление этих льдов было бесполезно потрачено много времени, тогда как к северу от 72-й параллели льдов совсем не было. В то время еще не знали, что у южной оконечности Новой Земли в любое время могут встретиться льды, гонимые туда из Карского моря через Карские ворота. К северу же, у побережья Новой Земли, море,

раз, освободившись от льдов, уже до осени остается чистым.

Маточкин Шар Литке не мог найти исключительно из-за того, что все бывшие у него карты оказались неточными, а изображения видов устья с моря — неверными.

За время своего плаванья Литке исправил много неточностей на картах северной части Белого моря. Например, Канин Нос был нанесен на картах с ошибкой в долготе на 1°30', а расстояние между Святым Носом и Каниным указывалось на них на 30 миль больше действительного.

ПЛАВАНИЕ ЛИТКЕ В 1822 г.

В 1822 г. Литке было поручено продолжать опись Новой Земли. В его задачу входила также опись некоторых рейдов у Мурманского берега, которую он должен был произвести с начала навигации до начала августа, т. е. как раз в то время, когда плавание у Новой Земли бывает затруднено льдами.

Существовавшие карты Мурмана были неверны. Например, Рыбачий полуостров показывался на них островом и т. д.

Инструкция, касавшаяся работ экспедиции у Новой Земли, осталась почти прежняя. Добавлено в ней было лишь несколько пожеланий. Если позволят обстоятельства, то предлагалось, например, обогнуть Новую Землю, с севера со стороны Карского моря, пройдя в него через Маточкин Шар. Предлагалось также проверить, существует ли остров Витсен, показанный на некоторых старинных картах в 160 милях к западу от Новой Земли. Экспедиция должна была, кроме гидрографических работ, производить наблюдения по океанографии, метеорологии и «вообще о всем том, что служит к распространению познаний человеческих».

Прибыв в Архангельск 12 апреля, Литке немедленно приступил к подготовке экспедиции на том же бриге «Новая Земля». К прежним инструментам были добавлены: ареометр, телескоп Доллонда и Массеев лаг (механический). Состав экипажа был увеличен до 48 человек.



«Вечером 22 августа увидели, наконец, берег Гусиной Земли, но подойти к ней мешал лед»

Рис. худож. П. Саратцева

В конце июня все приготовления были закончены. 3 июля бриг вышел в море и через шесть дней был уже на Иоканском рейде. Закончив работу у Мурманского берега к 17 августа, бриг пошел к Новой Земле. На пути туда Литке убедился, что остров Витсона в действительности не существует.

20 августа на 73° с. ш. с брига увидели берег Новой Земли с той же приметной горой «А», которую и в прошлом году заметили раньше других. Литке назвал ее горой Первоусмотренной. Льдов в этом районе совсем не было.

Следуя вдоль берега на север и имея под руками карту Поспелова с видами берегов, Литке без труда теперь узнавал все показанные на ней места, мимо которых проходил: губу Безымянную, Грибовую, остров Паньков к югу от Маточкина Шара и, наконец, устье самого Шара. Но густой туман помешал брига войти в пролив, и Литке решил отложить его опись на обратный путь, а пока продолжать плавание на север.

Не встречая льдов, они уже к 21 августа прошли все пространство, осмотренное в прошлом году, и в тот же день достигли полуострова Адмиралтейства. 22 августа миновали Горбовые острова, а рано утром 23-го увидели мыс, круто спускающийся в море и покрытый снегом. Не видя, чтобы берег от этого мыса далее тянулся на север, и даже наоборот, заметив, что он заворачивается к юго-востоку, Литке принял его за северо-восточную оконечность Новой Земли — мыс Желания. Установленная им широта этого мыса — $76^{\circ}34'$ почти совпадала с широтой мыса Желания на некоторых старых картах Новой Земли. В действительности же это был мыс Нассау. Нынешний мыс Литке он принял за мыс Ледяной, а острова между ними — за острова Оранские, названные им островами Баренца «коего имя доселе не украшало еще карт Новой Земли». Дальнейшему продвижению помешали льды, и поэтому Литке не мог обнаружить своей ошибки.

На следующий день погода ухудшилась. Туман, надвигающиеся льды и

большая зыбь, катившаяся с запада, не позволили экспедиции высадиться на берег и осмотреть его подробнее.

Описывая впечатление, которое произвел на них вид берега, Литке замечает: «Пустота тут нас окружавшая превосходит всякое описание. Ни один зверь, ни одна птица не нарушали кладбищной тишины. К сему-то месту можно по всей справедливости отнести слова стихотворца:

И, мнится, жизни в той стране

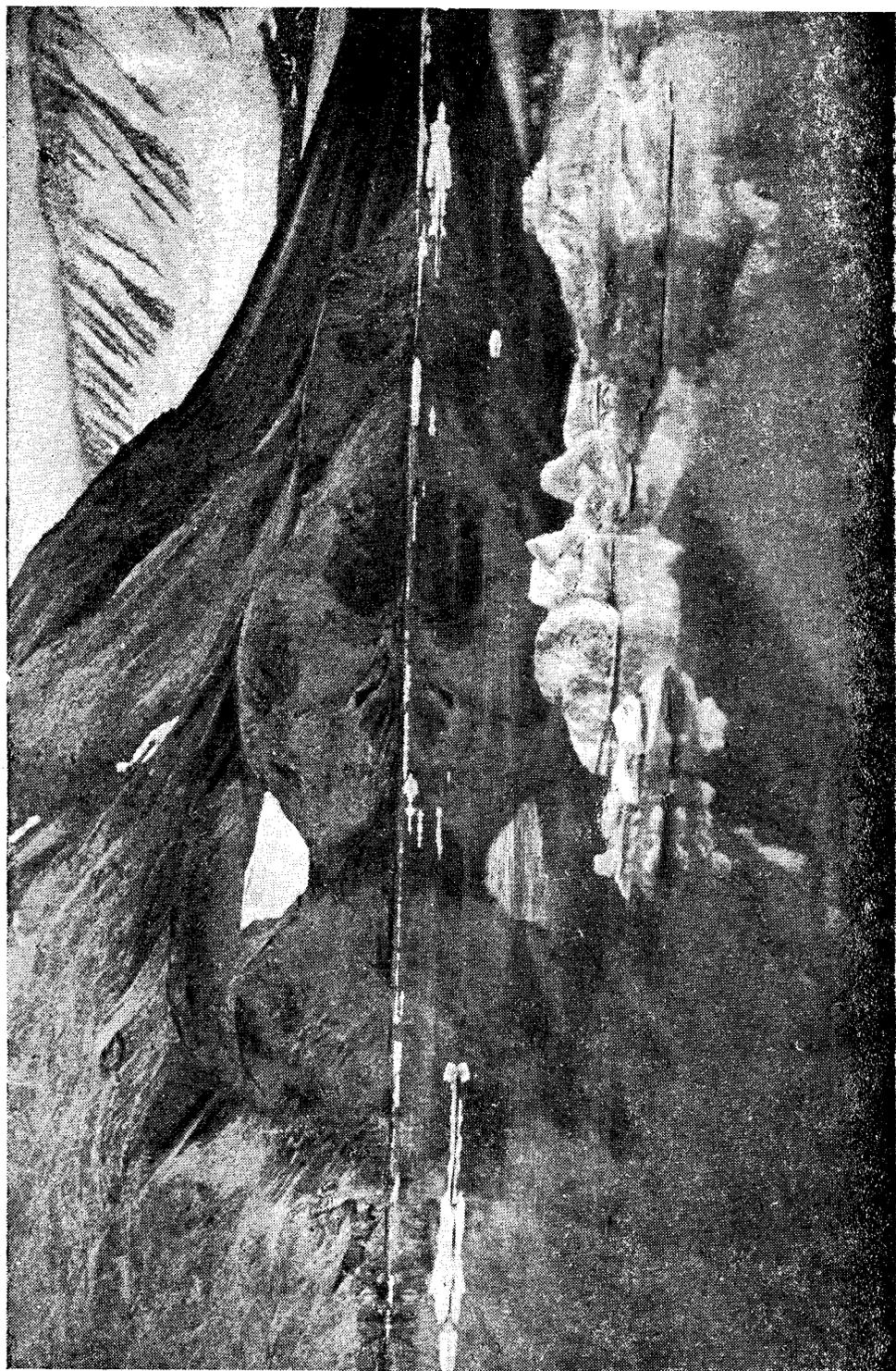
От века не бывало».

То штили, то легкие встречные ветры задержали бриг у мыса до 27 августа. Литке очень сожалел, что ему не удалось проникнуть отсюда в Карское море. С начавшимся северо-западным ветром бриг пошел к югу и 29 августа вошел в Маточкин Шар.

Инструкцией ему предписывалось определить географическое положение пролива, а если окажется возможным, то и описать берег к северу и к югу от восточного устья Маточкина Шара. Но последнюю работу Литке отложил, считая, что время для нее уже позднее, и ограничился только определением географического положения западного устья пролива. Широта его оказалась на $20'$ меньше той, какую определил Розмыслов.

Покинув Маточкин Шар 2 сентября, Литке пошел с описью к югу и довел ее до Южного Гусиного Носа. Погода благоприятствовала плаванию. Только у Гусиного Носа бриг встретил шторм и несколько суток держался недалеко от берега в ожидании улучшения погоды. Но она с каждым днем становилась хуже. Это обстоятельство заставило Литке принять решение возвращаться в Архангельск. Он считал, что и время для экспедиционных работ уже позднее. 12 сентября бриг взял курс на юго-запад.

Плавание в этом году было удачное, хотя полностью программа не была выполнена. Не считая работ на Мурмане, Литке описал берег Новой Земли к северу от горы Первоусмотренной до мыса Нассау и берег к югу от Маточкина Шара до Южного Гусиного Носа,



Маточкин Шар

во многих местах пополнив прошлогоднюю опись.

ПЛАВАНИЕ ЛИТКЕ В 1823 Г.

Продолжать опись Новой Земли было поручено Литке и в 1823 г.

Как и в прошлом году, сначала предписывалось заняться работами у Мурмана, а потом идти к Новой Земле. Дополнительно к прежней инструкции, поручалось осмотреть остров Вайгач, Карские ворота и Югорский Шар.

На том же бриге «Новой Земля» Литке вышел в море 24 июля. На этот раз он взял с собою в качестве лоцмана для Новой Земли промышленника мезенца Павла Алексеевича Откупщикова, а лоцманом для Мурмана — кольского кормщика Матвея Андреевича Герасимова.

30 июля, закончив работы у Мурмана, Литке пошел к Новой Земле. Частые штилы, маловетрие и встречные ветры тормозили плавание, поэтому часто приходилось лавировать. Этот маневр вызывал сомнение у лоцманов. Однако, Литке на девятый день такого плавания предупредил их, что скоро будет видна Гусиная Земля. Действительно она вскоре появилась на горизонте. Лоцманы тогда сознались, что средства Литке для плавания по морю лучше и вернее, чем у них.

Давая отзыв о своих лоцманах, Литке писал: «я весьма был доволен обоими нашими лоцманами, отличавшимися сколько добрым поведением, сколько и усердием своим. Оба они, а наипаче последний (Герасимов, П. Б.) были нам полезны местными сведениями своими, и некоторым образом способствовали успеху нашей экспедиции».

Откупщиков и Герасимов по возвращении из плавания были награждены медалями, первый — серебряной, а второй — золотой.

От Северного Гусиного Носа бриг повернул на север. Литке торопился узнать, прав ли он был в своем прошлогоднем определении мыса Желания. 13 августа он достиг мыса Нассау, который принял в прошлом году за мыс Желания.

Имея теперь под руками копию с известной ему до тех пор карты Барен-

ца из Голландского Большого Атласа Иоганна Блау, изданного в 1664 г., Литке убедился в своей ошибке.

Литке нашел, что карта этого знаменитого мореплавателя имеет большое сходство с его картой. Например, мыс Нассау по определению Баренца разнился от его определения всего на 5' по широте, точно совпадая по долготе. Самое большое расхождение Литке обнаружил в долготе Сухого Носа, положенного Баренцом на 20' западнее⁵. Но на карте Блау мыс Желания был показан почти на 9° восточнее, чем в действительности. Литке, составляя впоследствии свою карту Новой Земли, пропустил эту ошибку, положив мыс Желания по долготе согласно атласа Блау. Таким образом, на его карте северовосточная оконечность Новой Земли имела следующие координаты: 76°50' с. ш. и 77°15' в. д. По современным данным ее координаты: 76°57' с. ш. и 68°36' в. д.

Встретив, как и в прошлом году, у мыса Нассау льды, преграждавшие дальнейшее продвижение, Литке пошел к югу и 18 августа встал на якорь в Маточкином Шаре.

Согласно инструкции он должен был пройти Маточкиным Шаром в Карское море и спуститься вдоль восточного берега Новой Земли до Карских ворот. Но Литке на это не решился. О восточном берегу Новой Земли тогда существовало представление, что он крайне отмен и не имеет ни одной бухты, в которой судно могло бы найти убежище ото льда. Кроме того восточное устье Маточкина Шара оказалось забитым льдом.

Экспедиция находилась в Маточкином Шаре 6 дней, и за это время со шлюпок была сделана опись всего пролива. Инструкция предписывала «узнать справедливо ли штурман Розмыслов опреде-

⁵ До изобретения в 1761 г. хронометра, точное определение долготы в море было невозможно. Долгота определялась тогда самым грубым способом — счислением пройденного судном расстояния. То обстоятельство, что при таком способе получения долготы Баренц почти точно ее определял, доказывает его большое искусство, как навигатора.

лил длину Маточкина Шара». Карта Розмыслова оказалась почти точной: длина пролива на ней только на три мили развилась от определенной Литке. Последний вообще с большой похвалой отозвался о работе Розмыслова.

Покончив с работами в Маточкином Шаре, Литке пошел с описью к югу. 31 августа бриг подошел к Кусовой Земле. Карские ворота были чисты ото льда.

«Неожиданная безледность Карского моря,— пишет Литке,—представляла повидимому удобный случай осмотреть восточные берега Новой Земли, кроме одного кормщика (Саввы Лошкина, П. Б.) никем еще доселе невиданные... Предприятие сие было очень заманчиво, но я не знал, благоразумно ли будет на оное покушаться. Нельзя было почти сомневаться, что причиной отсутствия льдов единственно восточные ветры, сряду несколько дней дувшие и что с первым ветром с противной стороны возвратятся они опять. В таком случае не успели бы мы ни описать восточного берега Новой Земли, ни исполнить тех статей инструкции, кои касались до островов Вайгача и Колгуева и до Канина Носа, а по близости сентября месяца можно было опасаться еще и худшего конца, а именно, что окруженные льдами, не успеем вывоститься из них до заморозков и принуждены будем зимовать».

В раздумье о том, что делать, Литке положил бриг в дрейф. Дул крепкий северо-западный ветер, на море было сильное волнение.

Цвет морской воды, изменившийся к этому времени в зеленовато-мутный, беспокоил Литке и наводил на мысль о наличии здесь мелей. Поэтому часто бросали лот, но он показывал глубину не менее 36 м. Лопман, бывший на бриге, утверждал, что в этом районе моря нет банок.

Около 8 часов вечера глубина увеличилась до 64 м, но вскоре бриг с силой ударился носом, а затем и кормою о грунт. Брошенный лот показал глубину 4,6 м. «Удары,— пишет Литке,—стремительно следовали один за другим, и скоро вышибло руль из петель, сломав

верхний его шток, и издребезжило всю корму; море вокруг судна покрылось обломками кили, несколько минут не теряли мы хода,—наконец стали; жестокость ударов усугубилась, и страшный треск всех членов брига заставлял ожидать каждую минуту, что он развалится на части. Лишась всей надежды спасти судно, должен я был помышлять только о спасении людей; уже отдано было приказание рубить мачты, как то самое, что привело нас на край гибели, содеялось причиною и спасения нашего; я разумею крепкий ветер и великое волнение; последнее отделяло судно от камней, между тем как первый понуждал оное двигаться вперед; уже занесены были топоры, как оно тронулось снова в ход и скоро вышло на глубину. Минувала явная гибель, но наше положение оставалось тем не менее опасным. Ветер дул с прежнею силою, волнение нисколько не смягчалось, наступала ночь, а мы были без руля. Естественно, что первою заботою нашею было вставить и укрепить по возможности сие необходимейшее для корабля орудие».

После продолжительной и трудной работы в полной темноте руль исправили и водворили на место. Но бриг был сильно искалечен, поэтому нечего было и думать о плавании Карским морем. Литке решил возвращаться в Архангельск.

Банка, на которой судно получило аварию, находится в 8 милях к югу от острова Кусова Земля. Литке назвал ее банкой Прокофьева, по фамилии своего штурмана.

4 сентября, выйдя к острову Колгуеву, Литке определил с моря широту и долготу северной его оконечности и описал северный берег.

5 сентября подошли к Канину Носу. Определив с моря его положение, вступили в Белое море. Вскоре разыгрался сильный шторм. «...одна роковая волна ударила в слабо державшийся руль наш,—и мы остались игралищем волн, в полном смысле этого слова...»

Во время шторма снова пришлось навешивать руль, но теперь эта работа была много труднее, чем в первый раз. Через несколько часов, однако, руль

удалось поставить, а вскоре и ветер стал попутным. Пользуясь им, бриг быстро шел вперед и 12 сентября благополучно достиг Саломбальского рейда.

После разгрузки судно было введено в речку Саломбалку и повалено там на бок. Повреждения, полученные бригом на башке Прокофьева, оказались очень серьезными: железные и медные трепеления в носовой части были совершенно искорверканы, а обшивка раздроблена в щелы; в кормовой части совсем не оказалось кили и обшивки, поэтому все кормовые шпангоуты были наружи. С такими повреждениями бриг, несомненно, погиб бы, если бы не имел сплошного набора.

Во время своего третьего новоземельского плавания Литке определил и описал Маточкин Шар, часть берега от Южного Гусиного до Кусова Носа, в некоторых местах произвел магнитные наблюдения, определил и описал северный берег острова Колгуева и Канин Нос.

ПЛАВАНИЕ ЛИТКЕ В 1824 Г.

«В первые три экспедиции, — пишет Литке, — совершенно было, повидимому, все то, что возможно совершить у берегов Новой Земли на мореходном судне, снабженном не для зимовки: западные и южные берега, равно как и пролив Маточкин, были описаны; двухлетнее покушение проникнуть к северному берегу было неуспешно, по причине сплошных льдов в той стороне; осмотреть восточный берег с мореходного судна было мало надежды по причине льдов же, кои, по всем известиям, почти никогда того берега не оставляют. Но ни известия сии, с одной стороны, ниже двухлетний опыт с другой, не могли еще служить доказательством физической невозможности хотя временного освобождения берегов сих от льда; тем более, что мы, находясь в прошлом году в Карских воротах, не видели никаких признаков близости его; и потому правительство положило сделать еще один опыт для довершения начатого обозрения той страны».

Снова Литке отправился в экспедицию на том же бриге.

В дополнение к прежней инструкции, Литке предлагалось «еще раз попытаться, буде обстоятельства позволят, обойти мыс Нассавский и определить местоположение берегов, простирающихся к О от сего мыса до самой северо-восточной оконечности Новой Земли, и когда льды исполнить то не воспрепятствуют, стараться пройти вдоль восточного берега Новой Земли, до Маточкина и даже Вайгачского пролива (Карских ворот, П. Б.). Но ежели по примеру прежних годов льды не позволят обойти северный край Новой Земли, то обратиться к югу. Для описи восточного берега представляется два способа: первый — на гребных судах или байдарах отправиться с Маточкина Шара в то время, когда сильными западными ветрами отнесет лед от берега, а второй — пройти Вайгачский пролив и начать сию опись с южной стороны; но как от сего последнего способа можно ожидать более успехов, ибо Карское море бывает иногда от льдов чисто, как например случилось в 1734 г., при плавании лейтенантов Муравьева и Павлова, и в 1823 г. при плавании ващем, то на первый случай департамент (Гидрографический, П. Б.) полагает начать с сего способа; а буде тою не удастся, тогда употребить первый в следующем году. При таком удобстве от не встречи льдов в Карском море, стараться описать не только восточную сторону Новой Земли, но также южные и восточные берега моря (Карского, П. Б.) с островом Белым до Обской губы».

Кроме того, Литке предлагалось выяснить, как далеко можно проникнуть на север между Новой Землей и Шпицбергенем.

30 июня бриг начал свое четвертое плавание к Новой Земле.

5 августа на широте $74^{\circ}30'$ показался берег Новой Земли. Встречный северо-восточный ветер вынудил лечь в дрейф. На другой день погода несколько прояснилась: бриг находился на параллели мыса Спидвель — южной оконечности полуострова Адмиралтейства. Ветер изменился на западный и бриг опять лег курсом на северо-восток. Вскоре лед совершенно преградил путь.



«После продолжительной и трудной работы в полной темноте — руль исправили и водворили на место»

Рис. худож. П. Саранцева

Бриг повернул обратно и пошел на юго-запад. От полуострова Адмиралтейства бриг снова направился на запад, вдоль кромки льда.

Этим маневром Литке еще раз попытался проникнуть возможно дальше на север, но безуспешно. Плавание сильно затруднялось льдами, пасмурной погодой и частыми встречными ветрами. 11 августа бриг повернул на юго-восток с целью пройти в Карское море, огибая Новую Землю с юга. 15 августа на параллели северного устья Костина

Шара, в 40 милях от берега, встретили сплошной лед.

Не теряя напрасну времени, Лит-

ке направился к Карским воротам и 21 августа, увидев остров Вайгач, определил (с моря) северо-западную оконечность его — мыс Воронов. Карское море оказалось чистым ото льда, но легкие встречные ветры заставили бриг лавировать в проливе в продолжение двух дней.

Появившиеся льды заставили бриг несколько отойти к западу. 31 августа он подошел к Сахалиным островам, и Литке определил их положение. Северо-восточный ветер все усиливался. Улучшения погоды не предвиделось, поэтому Литке решил, что при таких условиях вряд ли будет возможно пройти в Карское море и рационально возвратиться в Архангельск.

Четвертое плавание Литке было неудачно. Он определил только положение Сахалиных островов, мыс Воронов на Вайгаче и описал очень небольшую часть западного берега острова Колгуева.

Продолжение описи Новой Земли, главным образом восточного ее берега и части северо-западного (от мыса Нассау до мыса Желания), так и не состоялось.

Литке считал, что опись восточного берега южного острова не представит особых затруднений и ее можно выполнить как с берега (на оленях), так и с судна, выждав для этого в Маточкином Шаре благоприятное для плавания время. Что же касается восточного берега северного острова, то для этого он считал необходимым иметь два специальных судна, «построенных и снабженных во всем по примеру судов, посылаемых в последнее время английским правительством для сыскаания Северо-западного пути⁶, суда, которые бы могли смело втираться во льды, не подвергаясь большой опасности быть проломленными или раздавленными, которые бы могли оставаться зимовать везде, где бог приведет».

⁶ Литке имел в виду следующие английские экспедиции: в 1818 г. Джона Росса на судах «Изабелле» и «Александре»; в 1819 г. — Парри на «Гекле» и «Грипер»; в 1821 и в 1824 гг. — Парри на «Гекле» и «Фури».

По мнению Литке опись восточного берега северного острова с судов должна занять от двух до трех лет.

Литке считал, что эти суда должны, кроме того, проверить, существует ли неизвестная земля к северо-востоку от мыса Желания. Предположение о ее существовании было высказано еще в 1664 г. норвежским зверобоем Фламингом, который, плывая к северо-востоку от мыса Желания, нашел в 70 милях от берега глубины от 13 до 9 м. Отсюда Фламинг заключил, что поблизости должны находиться острова или земля, которую его боцман Иельмер будто бы даже видел с судна. Географы, составляя карты Арктики, помещали на них в указанном районе землю, под именем Иельмеровою.

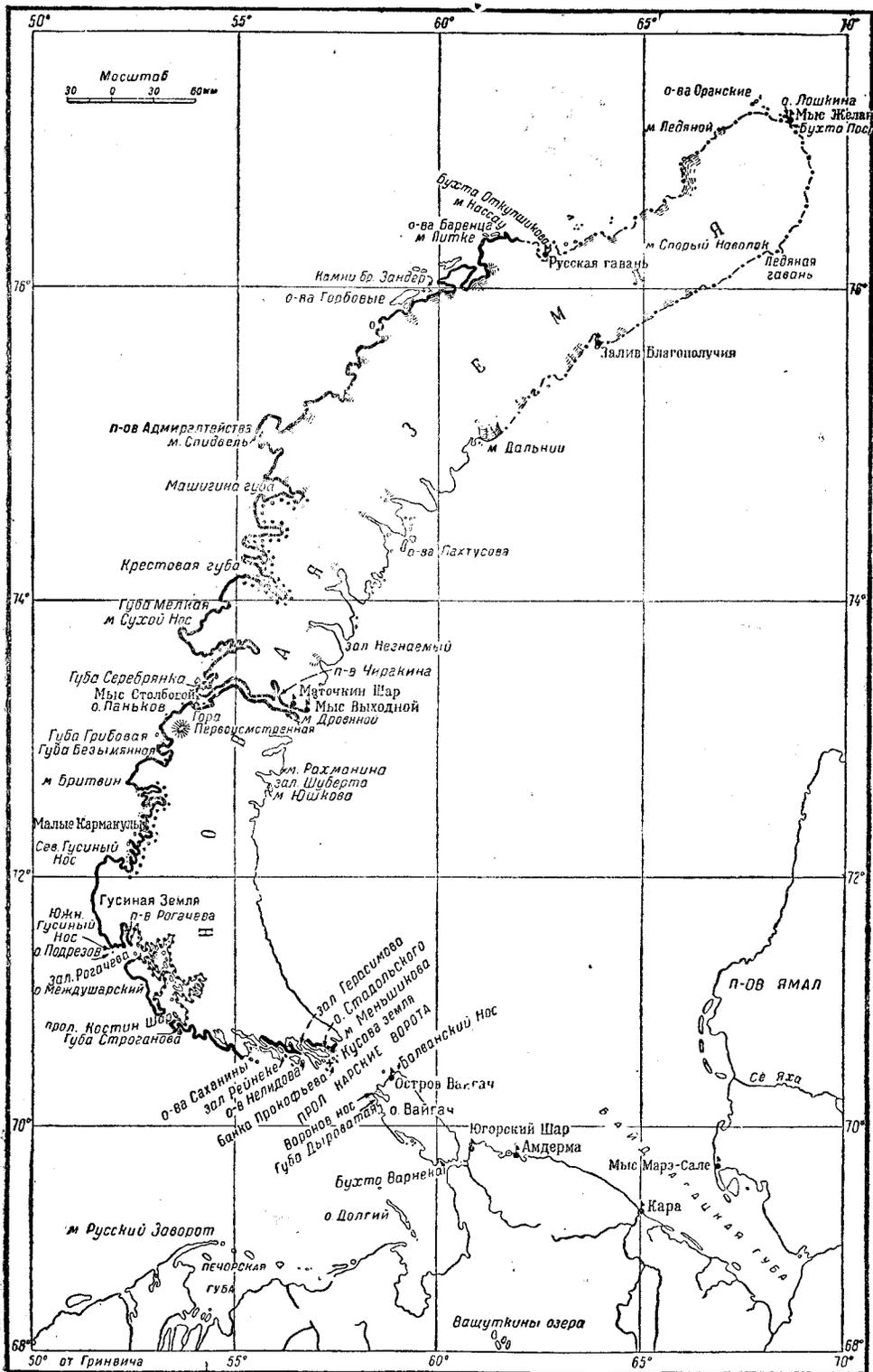
Спустя двести лет (в 1874 г.) норвежский зверобой Йогансен действительно открыл к ОНО от мыса Желания остров Уединения, но не в 70, а в 160 милях.

Профессор В. Ю. Визе, изучая в 1924 г. дрейф пхуны Брусиловской экспедиции «Св. Анны», вычислил приближенное положение неизвестной земли к NO от мыса Желания. И эта земля, получившая потом название острова Визе, была в указанном месте открыта экспедицией на ледокольном пароходе «Седов» в 1930 г. Она находится к северо-востоку от мыса Желания в 180 милях.

Остров Уединения и остров Визе соединяются между собой подводным мелководным хребтом.

* * *

Работы Литке за время четырех плаваний к Новой Земле отличались точностью астрономических наблюдений, богатством гидрографических и других исследований. Итогом этих работ было точное определение географического положения западного берега острова и довольно подробная общая опись его от островов Сахалиных до мыса Нассау. Так как опись велась не со шлюпок и не по берегу, а с судна, то карта Литке, верная в общих чертах, в деталях значительно расходилась с действитель-



Описи берегов Новой Земли

— Литке, в 1821-24 г.

- - - - - Пахтусова, в 1832-33г и 1834-35г

..... Цветовки и Моисеева, в 1838-39 г.

- · - · - · - Норвежских зверобоев в 1869-71г

Карта Новой Земли

ностью. Тем не менее, карта Новой Земли, составленная по его работам и пополненная потом в отдельных частях описями Пахтусова (1832—1835 гг.) и Цивольки (1838—1839 гг.) — служила руководством для мореплавателей целое столетие. То же самое надо сказать и о его капитальном труде «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на бриге «Новая Земля», вышедшем в 1828 г. Этот труд содержал массу необходимых для мореплавателей сведений по гидрографии и навигации в новоземельских водах.

Но некоторые выводы Литке, сделанные им из опыта своих плаваний, оказались ошибочными. Так, основываясь на трехкратной встрече льдов на широте мыса Нассау, Литке заключил, что «ледяные массы, несомне из Сибирского океана, несясь к востоку льдов источника, не оставляют никогда самого северного берега Новой Земли», т. е. являются непреодолимой преградой для плавания в этом районе. А между тем он знал, что Баренц и Фламинг обходили северо-восточную оконечность Новой Земли. Было известно ему и о плавании кругом этого острова Саввы Лошкина.

О возможности плавания Карским морем Литке также отзывался отрицательно.

Такие взгляды Литке, считавшегося единственным авторитетом по вопросам плавания в этой части Арктики, поддерживал академик Бэр, добывавший на Новой Земле в 1837 г. и тоже отрицавший возможность навигации в Карском море. Под влиянием этих взглядов, возобновление морских торговых сношений с устьями рек Оби и Енисея тормозилось до семидесятых годов. Литке не только отвергал возможность плавания по Карскому морю, но впоследствии и прямо противодействовал начинаниям тех, кто брался за возобновление морского судоходства к устьям сибирских рек. В 1862 г. М. К. Сидоров обратился к Литке, как вице-президенту Географического общества, с просьбой принять от него 14 тыс. руб. на премию тому русскому моряку, который пожелает совершить плавание морем в Енисей.

Литке отказался принять деньги и посоветовал Сидорову обратиться с таким предложением в Англию. По его мнению, в России не было такого моряка, который отважился бы на подобное предприятие. А на следующий год на ту же просьбу Сидорова Литке ответил, что «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных».

Мнения этих двух человек, Литке и Бэра, поддержанные косными царскими чиновниками, были совершенно опровергнуты в семидесятых годах плаваниями в Карском море норвежских зверобоев и английского капитана Витгинаса.

Несмотря на эти ошибки, заслуги Литке в деле изучения Арктики, и в частности Новой Земли, — очень большие и высоко оцениваются по сей день.

После экспедиции к Новой Земле Литке получил назначение в новое кругосветное плавание в качестве командира шлюпа «Сенявин». Плавание это продолжалось с 1826 по 1829 г. По своим результатам — это была одна из наиболее успешных экспедиций первой половины XIX столетия: в Беринговом море были определены важнейшие пункты берегов Камчатки от Авачинской губы к северу; описаны неизвестные до того Карагинские острова, остров Матвея и берег Чукотского полуострова; определены острова Прибылова; описан архипелаг Каролинский, острова Бонни — Симы и другие. Всюду были произведены наблюдения над колебаниями постоянного маятника и земным магнетизмом, собраны коллекции по зоологии, ботанике, минералогии и этнографии. Все эти работы, как и результаты его экспедиций к Новой Земле, доставили Литке репутацию заслуженного географа. По инициативе Литке и при его непосредственном участии состоялось открытие в Петербурге Географического общества (1845 г.), вице-президентом которого он состоял в течение двадцати лет. Большие заслуги были у Литке также и на посту президента Академии Наук, который он занимал с 1864 по 1881 г. Состоя вице-президентом Географического общества и президентом Академии Наук, он много сделал для

развития русской географической науки. Литке принимал весьма деятельное участие и в работе Пулковской обсерватории. Многочисленные печатные труды Литке касаются гидрографии, земного магнетизма, истории путешествий и т. д.

Скончался Литке в 1882 г.

Советский ледорез носит сейчас название «Федор Литке», его же именем названы некоторые географические пункты в Арктике.

* * *

Только в 1923 г., т. е. уже при советской власти, было положено начало тщательному планомерному исследованию Новой Земли и прилегающих к ней вод. За время с 1923 по 1939 г. почти весь западный берег Новой Земли, а Маточкин Шар целиком, заново и точно описан, причем во всех этих местах сделан промер. Обследованы также некоторые места восточного Новоземельского берега, главным образом небольшие бухты.

В результате этих работ составлено 18 новых карт (листов) Новой Земли, тогда как на 1 января 1918 г. имелось только 8 карт (отдельных листов). По берегам этого острова установлено теперь много маяков и освещаемых створных знаков, которых до Октябрьской революции совершенно не было.

До 1930 г. не имелось и лоций новоземельских вод. Первая лоция Карского моря и Новой Земли была составлена в 1930 г., а в 1938 г. она вышла уже третьим изданием, значительно пополненным.

Для безопасной проводки судов через новоземельские проливы, в заливах Обском и Енисейском организована в советское время лоцманская служба. Названные проливы ограждены пловучими знаками — вежами и освещаемыми буями.

За годы советской власти для картографии Новой Земли и для обеспечения безопасного плавания в ее водах сделано неизмеримо больше, чем за все время, предшествовавшее Великой Октябрьской социалистической революции.





Нам пишут

Е. КОТИК

КАК ПОЛУЧАЮТСЯ УБЫТКИ?

(Из практики работы Арбитража Главсевморпути)

С о времени постановления СНК СССР от 29 августа 1938 г. «Об улучшении работы Главсевморпути» прошло уже более года. За это время хозяйственная деятельность наших организаций заметно улучшилась.

Однако еще и сейчас есть много таких недостатков, которые вредно отражаются на хозяйственной деятельности и тормозят наметившийся подъем в нашем хозяйстве. Это подтверждают данные Арбитража Главсевморпути.

За 10 месяцев 1939 г. в Арбитраже было рассмотрено 442 дела, по которым предъявлены иски в сумме 24 млн. руб. Цифры эти весьма показательны. Они говорят о многих недостатках в финансовой работе наших организаций. Достаточно сказать, что в Главсевморпути дебиторская задолженность в начале года вплоть до июля — августа насчитывалась в сумме свыше 100 миллионов рублей.

Правда, в значительной мере дебиторская задолженность сейчас снижена. На 1 января 1939 г. она была в сумме 113 млн. руб., а на 1 октября — 48 млн. руб.

Но до благополучия здесь еще далеко.

Ликвидируя старую дебиторскую задолженность, некоторые Управления уже имеют новую. Возьмем данные по Торговому управлению: на 1 октября 1939 г. дебиторская задолженность (по Управлению) составила 37 млн. руб., из них 14 500 тыс. руб. новой задолженности.

В чем же причины дебиторской задолженности?

Хозяйственники и бухгалтера наших организаций-поставщиков часто нарушают действующий порядок оплаты счетов. Они не представляют своевременно платежных требований (счетов) в банк для оплаты. Таким образом, покупатель, имея в банке средства для оплаты получаемого груза, все же не платит, а банк при отсутствии платежных требований не может списать определенную сумму со счета покупателя. Это происходит потому, что поставщик, отгрузив товар покупателю, не передает в месячный срок (как требуют правила) счет на инкассо, а банк по истечении месячного срока не принимает счета к оплате.

Эти случаи очень часты в практике наших организаций.

Весьма часто наши организации — покупатели отказываются от оплаты счетов без каких-либо серьезных оснований, а только из-за финансовых за-

труднений, но облакает свои отказы в какую угодно надуманную форму.

Явно нетерпимо также пренебрежение многих наших организаций к оформлению сдачи и приема грузов, к оформлению актами обнаруженных потерь. Весьма часто и то и другое делается небрежно и несвоевременно. Нередко эта элементарная обязанность рассматривается отправителями и плательщиками грузов как некоторая «неприятная формальность». Однако, за нарушениями правил сдачи и приема грузов иногда скрывается крупное хищение, разбазаривание социалистической собственности на многие сотни тысяч рублей. Беспорядок в делах открывает лазейки для антигосударственных действий. А в результате — убытки, рост задолженности, нарушение планов и хозрасчета. Это порою создает условия, исключая возможность определить конкретных виновников.

Можно привести далеко не полный перечень убытков, полученных некоторыми нашими организациями потому, что не было контроля, пропускались сроки претензий к дебиторам и т. д. Гидрографическому управлению Главсевморпути отказано во взыскании 137 120 руб., Мурманскому отделению Торгового управления — 40 155 руб., Владивостокскому отделению — 138 806 руб., Архангельскому отделению — 95 414 руб., Морской конторе во Владивостоке — 26 110 руб., Арктическому институту — 64 741 руб. и т. д.

Так росли убытки организаций, нарушалась их хозяйственный расчет, нарушалась их выполнение плана и смета.

Есть и другие нездоровые явления в хозяйственной жизни. Некоторые организации пытаются, например, «нажиться» за счет другой.

В августе 1939 г. Арбитраж рассматривал претензию Управления полярных станций к Архангельской морской конторе и Мурманскому пароходству на 713 105 руб.

Что же было выявлено при разборе этого дела?

Управление полярных станций в 1937 г. погрузило на пароход «Ильмень» разные товары. Во время вы-

нужденной зимовки судов часть грузов на сумму 713 105 руб. была передана с «Ильменя» на ледокол «Ленин». Тогда это Управление потребовало, чтобы Архангельская морская контора (к которой приписан ледокол «Ленин») уплатила ему за изъятый груз. Однако, Архангельская контора заявила, что стоимость этих товаров уже оплачена Мурманскому пароходству. Оказалось, что это пароходство не передало Управлению полярных станций акты о сдаче груза. Получив деньги, оно «присвоило» себе 337 586 руб.

Не ясно ли, что такие «деловые» взаимоотношения между пароходством и грузовладельцами не к лицу советским организациям.

В некоторых наших организациях, вопреки существующим правилам, введена негодная практика, когда выписываются предварительные счета на продукцию, еще не отгруженную. Например, Архангельское отделение Торгового управления выписало конторе Амдерминского рудоуправления предварительные счета на горючее — в сумме 834 977 руб. Когда же было уточнено количество отправленного горючего, вновь пришлось выписывать счета на сумму 727 347 руб. Однако, и «предварительные» и «вторичные» счета не спасли от ошибок, ибо количество горючего в счетах было указано все же больше, чем в коносаментх. Не проще ли выписывать счета один раз, но правильно и в соответствии с коносаментами?

Мурманское Торговое отделение представляло на остров Шпицберген для «Арктикугля» разные товары. При приемке их было установлено, что товаров нехватает на крупную сумму — 58 350 руб. Мурманская контора треста «Арктикуголь» потребовала от Торгового отделения уплаты этой суммы. Арбитраж рассмотрел акты о пропавших грузах и стал возможным взыскать в пользу «Арктикугля» не 58 350 руб., а 11 307 руб. В остальном было отказано.

«Арктикуголь», как правило, принимал товары без проверки веса. Ряд актов был составлен с пропуском уста-

повлешного договором десятидневного срока и без указания даты. Во многих актах не указано число мест, вес брутто и т. д. «Арктикуголь» лишил себя возможности получить причитающуюся ему сумму и понес убыток в 47 тыс. руб.

В июне 1937 г. ревизор парохода «Свердловск» принял 4 917 кг колбас, копченостей и швейцарского сыра на сумму 111 тыс. руб. Груз должен был следовать в Нижне-Колымск для Якутсевморторга. Однако, до получателя он не дошел.

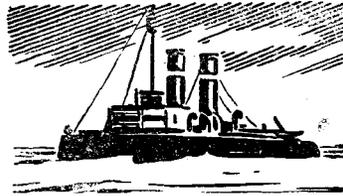
Владивостокское отделение Торгового управления представило Владивостокской морской конторе копии корешков погрузочных ордеров, счетов и фактур.

Но контора заявила, что без коносамента на сданный груз (коносамент не был выписан) она не может уплатить 111 тыс. руб., что ревизор парохода «Свердловск» якобы и не получал этих грузов. Торговое отделение располагает погрузочными ордерами с распиской ревизора парохода «Свердловск».

Куда же делся груз? У кого он?

Ответа пока еще нет, но он будет дан следственными властями — судом.

В этой статье затронута лишь часть существующих у нас дефектов в хозяйственной работе. Они говорят о том, что необходимо усилить борьбу за хозяйственную, финансовую дисциплину, за культуру в работе.



ТЕПЛИЧНОЕ ХОЗЯЙСТВО В БУХТЕ ПРОВИДЕНИЯ



Теплично-парниковое хозяйство имеет особое значение для Крайнего Севера. Свежие овощи служат здесь не только здоровой, вкусной пищей, но и вернейшим средством борьбы против цынготных заболеваний. Свежие овощи необходимы на Севере в течение всего года, особенно зимой.

В июне 1937 г. агроном Ш. Я. Лопуха, тепличные мастера И. К. Щукин и автор настоящей статьи получили задание организовать тепличное хозяйство в порту Провидения.

Приехав на место, мы стали изучать местные условия и выяснять возможность выращивания овощей в условиях Чукотки.

Практическую работу начали с полутеплого парника на 10 рам.

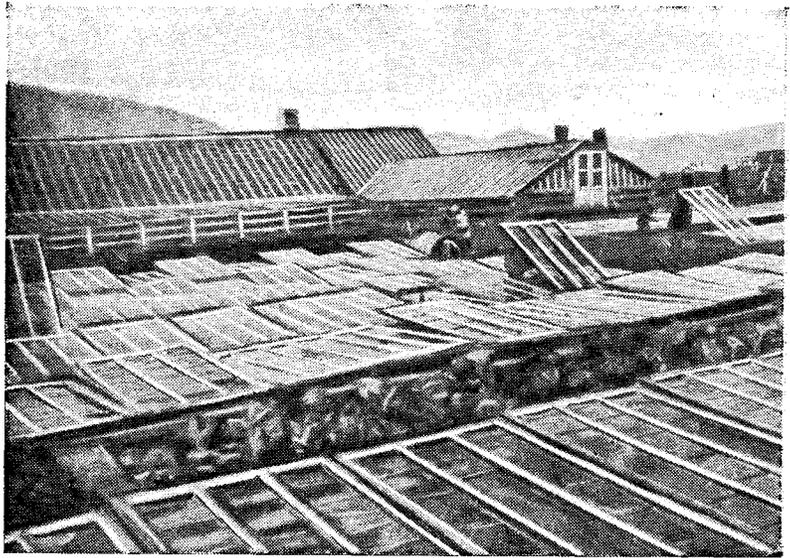
Для биологического обогрева парника собрали раскиданный на площадке порта навоз и мусор, но с первых же шагов встретились с трудностями. Навоз, сложенный в кучи, дважды перебитый, не согревался. Мы закладывали в него раскаленные кирпичи, лили горячую воду, но ничто не помогало. Только случайно попавшие в навозную кучу рваные мешки из-под муки создали очаг горения. Трудность горения навоза объясняется полной стерильностью воздуха в Арктике и отсутствием микро-

организмов, создающих и поддерживающих это горение. Мучные мешки помогли, потому что в них было много нужных микроорганизмов.

Найти и собрать в Провидении подходящую землю для парника также стоило большого труда. Два человека, работая по 9—10 часов в день, собрали 3½ кубометра земли за 4½ дня. В подмосковном совхозе одна женщина может собрать за день 10 кубометров земли.

Эта работа была так трудоемка потому, что в Провидении очень трудно работать лопатой. Слой земли здесь всею в 3—5 см, переплетен корнями, смешан со щебнем, местами переходит в сплошной камень. Приходилось действовать кайлом или мотыгой, отдирая землю, сплетенную корнями. Затем собирали ее в кучи и при помощи проволочной сетки — трохота просеивали, отделяя землю от мелких камней и корней.

Какую мы применяли агротехнику? Земля на стеллажах и в парниках известковалась из расчета 400—450 г на 1 кв. м. Землю под зеленые культуры сперва удобряли минеральным удобрением «Брасит», а как только высаженные растения укоренились и начинали расти, каждые 5 дней добавляли жидкое удобрение — одно ведро коровьего навоза на 25 ведер воды.



Общий вид тепличного хозяйства порта Провидения. Вдали односкатная и двускатная теплицы, на переднем плане — парники

Фото С. Белова

12 августа в парник была высажена рассада салата и китайской капусты (высеянных в ящики 2 августа) и посеян, предварительно пророщенными семенами, укроп. Салат, китайская капуста и укроп к половине октября хорошо развились. В меню строителей порта несколько раз были зеленые щи и салат. Главным же нашим достижением было то, что мы убедились в возможности осеннего плодосмена в парниках, в условиях бухты Провидения.

Осенью 1937 г. мы продолжали упорно искать в окрестностях необходимую нам землю, которую бы можно было заготовить более продуктивным способом для теплицы. Скопление подходящей земли нашли на противоположном берегу бухты, там, где когда-то стояли яранги. Эти скопления представляют из себя разложившийся дерн и торф, которым эскимосы обкладывают стенки своих яранг, а также свалки органических отходов вокруг яранг. В дальнейшем мы нашли значительные накопления земли и в местах крутых поворотов горной речки, протекающей в 300—400 м от теплицы. Они состояли из смеси песка, глины и ила. Слои этих накоплений в некоторых местах доходили до 20—25 см. В 1939 г. мы там заготовили необходимое количество зем-

ли для теплицы и около 20 кубометров отравили с пароходом «Анадырь» на остров Врангеля для строящейся там теплицы.

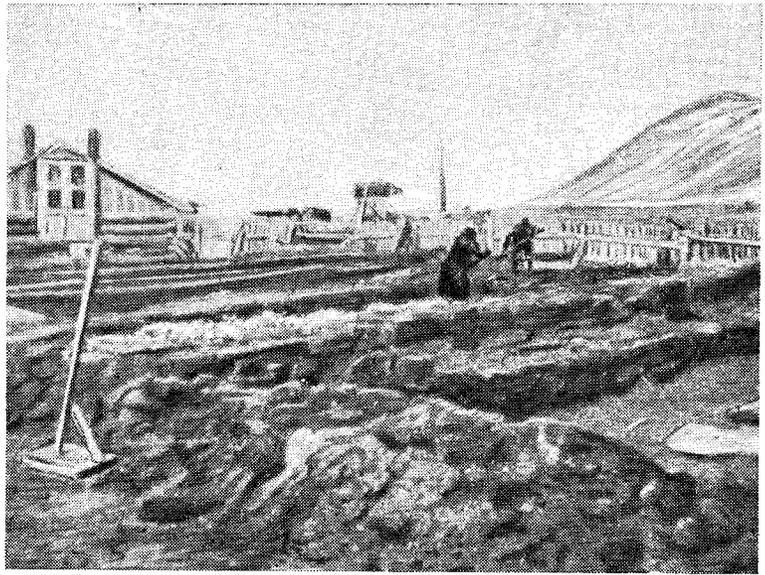
Мы начали также заготавливать торф, обнаруженный на примыкающем к теплице болоте. Торф предназначался для кладки стен надземных котлованов для парников¹.

Торф мы резали брусками длиной 30—40 см, шириной 25—30 см.

Торфяные стенки котлованов выкладывались высотой в 80 см. Толщина стенки внизу — 80 см, а кверху она сужалась до 60 см.

Для теплично-парниковых работ мы привлекали и местное население, особенно женщин. За 8 часов работы одна женщина-эскимоска выкладывала котлован на 10 парниковых рам. Для выкладки одного котлована требуется 14,5—15 кубометров торфа. Он обычно подвозился к самому месту кладки.

¹ На Чукотке парники нельзя делать так, как их обычно делают. Если выкопать для парников котлованы глубиной в 60—80 см, то не только весенние грунтовые воды, но и летние дожди будут затоплять их до краев. Вечная мерзлота, лежащая на глубине от 0,5 до 1½ м, не дает возможности грунтовым водам уходить вниз. Вот почему мы решили парники здесь делать надземными.



Ученики-эскимосы выкладывают из торфа стенки котлованов для парников

Фото С. Белова

Осенью же мы заготовили и круглый лес для теплицы, прибуксировав плот из 250 бревен. Когда же очередь дошла до строительства самой теплицы, бывший начальник Провиденстроя отказался дать нам плотников. Это означало, что теплица к весне не будет построена. Вскоре и весь лес, предназначенный для строительства теплицы, использовали на строительство фактории. Пришлось вторично собирать лес по берегу бухты и возить его по льду трактором к месту строительства теплицы.

Только в первых числах февраля мы буквально «вырвали» у Провиденстроя двух плотников. Оба тепличных мастера тоже взялись за топоры, на время переменяв квалификацию. Агроном Лопуха выполнял функции агента по снабжению и добычанию стройматериалов.

Никакого технического руководства со стороны Провиденстроя не было. Мы сами составили проект теплицы; мы были строителями, прорабами, печниками и стекольщиками.

В первых числах апреля теплица, наконец, была остеклена, сложена первая печка. Как только печь стала из-

лучать тепло, на нее расставили посевные ящики с комками мороженой земли. Вскоре земля растаяла и прогрелась. 12 апреля настал долгожданный день: я мог обратиться к своим прямым обязанностям — тепличного мастера. Мы сделали посеvy салата, разных сортов кашусты, помидоров, сельдерея. Одновременно производили и оборудование теплицы. Как только появились стеллажи, — привозили землю. Ее приходилось возить за полкилометра на нартах, в которые мы впрягались сами.

Однажды среди рабочих Провиденстроя обнаружили заболевания цынгой. В тот же день агроном Лопуха получил грозный приказ за подписями начальника Провиденстроя и врача порта: «Закончить строительство теплицы в трехдневный срок, приступить к посевам и выращиванию зеленого лука». Этот приказ показывал, как мало знало руководство Провиденстроя о ходе строительства теплицы. В этот день посеvy уже всходили, а лук начинал зеленеть.

Первого мая теплица дала первую зелень к праздничному столу рабочих Провиденстроя и порта. После этого зелень регулярно сдавалась в столовую порта. Цынга была ликвидирована.

2 июня впервые на Чукотке была собрана первая партия огурцов. С момента посева огурцов до начала плодоношения прошло всего 42 дня. Этот срок является рекордным. В Москве этот период обычно исчисляется в 60 дней.

За сезон 1938 г. теплица дала строителям порта Провидения около 12 000 огурцов (при норме 8 000). С 40 парниковых рам и летних теплиц, площадью в 75 кв. м, сдано было около 1 т разной зелени.

Большей площади мы в этот год освоить не могли. Вдвоем с т. Щукиным мы были и мастерами и рабочими. Одной воды нам нужно было ежедневно около 100 ведер. С половины апреля и весь май воду приходилось получать из снега, который оттаивался на плите. С июня по август воду таскали ведрами за 100 м. Только в половине августа с большим трудом удалось получить пожарную машину, которой и стали подавать воду в теплицу и на парники.

В 1938 г. теплицы и парники были значительно расширены. Построена двускатная теплица размером 10×6 м. Площадь парников доведена до 160 рам. Построена летняя теплица из парни-

ковых рам, площадью в 54 м². Сделаны гряды в открытом грунте, площадью в 60 м².

В этом же году были изучены свойства местных земель, а в 1939 г. применены новые приемы при закладке земли в теплицы. На дно стеллажа накладывался слой коровьего навоза, толщиной в 3—4 см, а на него уже насыпалась произвесткованная земля, слоем в 7—8 см. Это значительно повысило урожай огурцов, а зеленые культуры, например, салат, китайская капуста, увеличили урожай в 2—3 раза по сравнению с 1937 г.

В январе 1939 г. теплица пользовалась уже электричеством. Мы вырастили рассады огурцов, помидор и разных зеленых культур.

В день памяти В. И. Ленина в ярангах эскимосского селения Урелики загорелась лампочка «Ильича». Ток был дан с электростанции теплицы. Лампочка «Ильича» сделала целый переворот в быту эскимосов. Внутренность яранг преобразилась. Стали соблюдать чистоту. Во многих ярангах сделали окна.

К теплице эскимосы и чукчи проявляли большой интерес. Для пионеров и



Ученица тепличного хозяйства в порту Провидения эскимоска Умриной производит искусственное опыление огурцов
Фото С. Белова

учеников профтехшколы в бухте Провидения культивируемые в теплицах и парниках растения служили наглядными пособиями при изучении ботаники.

Для работы в теплице и на парниках были привлечены в качестве учениц женщины-эскимоски. Они быстро осваивали технику работ. Ученицы производили перевойку (искусственное опыление) огурцов, собирали урожай.

Весной 1939 г. мы разработали производственный план по теплице и парникам с московскими нормами урожая. Этот план мы перевыполнили почти вдвое. Так, вместо 12 500 шт. огурцов по плану, теплица дала около 20 000 шт. Такая же картина и по другим овощам. Для сравнения урожая 1938 г. с урожаем 1939 г. приведем следующие данные:

Наименование культуры	Урожай 1938 г.		Урожай 1939 г.	
	Теплица с 1 м ²	Парники рамы	Теплица с 1 м ²	Парники с рамой
Салат московский	800 г	2,5 кг	2,1 кг	10,27 кг.
Редис уплотненный	—	16 пуч.	—	23 пуч.
Редис основной культуры	12 пуч.	20 »	19 пуч.	33 »
Китайская капуста	3 кг	4 кг	9 кг	8,9 кг
Сельдерей	—	3 »	—	7,6 »
Лук-порей	—	3,1 кг	—	4,2 »
Шпинат	—	3,6 »	—	5,1 »

Урожайность в 1939 г. повысилась благодаря тому, что мы применили минеральные комбинированные удобрения «Брасит», «Фрагат», «Корнеплод» и поливку раз в шестидневку настоем навоза. Большое значение имел также положенный под землю слой коровьего навоза. Он является хорошей питательной средой.

Все северные почвы очень тощи, с большой кислотностью, а следовательно и малоурожайны. Но при внесении в них извести, минеральных удобрений и особенно перегноя они необычайно повышают урожай.

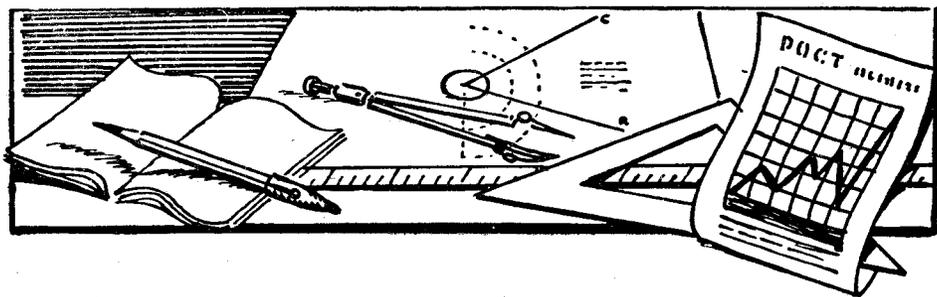
В парники мы закладывали только пятую часть нужного количества навоза. Слой навоза в 20 см, который мы могли заложить, являлся не согревающей, а скорее изоляционной и питательной средой.

Навоз от имеющегося в бухте Провидения скота не может удовлетворить всей потребности парников. Между тем, выстроенный там скотный двор может вместить 25—30 голов крупного скота, которых и следует завезти туда уже в 1940 г. Площадь для лет-

него выпаса скота более чем достаточна. За время пастбы как лошади, так и рогатый скот прекрасно поправляются. В районе бухты Провидения можно заготавливать бурое сено. Высушить там сено обычным порядком трудно, так как период созревания трав совпадает с туманами, пасмурной и дождливой погодой. Для этого можно применить другие существующие способы.

Территориальное положение бухты Провидения очень удобно для снабжения овощами и других мест Чукотки. Овощи из нашей теплицы отправлялись на попутных катерах или самолетом в Чаплино, в больницу бухты Лаврентия, в Уэллен, на остров Врангеля, на мыс Шмидта, в Песек и Анадырь.

Тепличные хозяйства на Севере, и в частности в порту Провидения, сыграют в общей работе Главсевморпути не малую роль. Полярники, превращающие Северный Морской путь в нормально действующую магистраль, должны быть снабжены всем необходимым, в том числе и овощами, из собственных продовольственных баз Крайнего Севера.



Рационализаторская мысль

В. ГУБЕР

ЛОВУШКА ДЛЯ ОТЛОВА КОЧУЮЩИХ ПЕСЦОВ

Массовые перекочевки промысловых животных, возникающие обычно в годы недостатка кормов, хорошо известны среди охотников. Особенно ярко выражены перекочевки белки и песца, являющихся основными пушными зверями тайги и тундры.

Кочевки песца носят регулярный характер и принимают массовые размеры. Продвижение песца во время кочевки зависит от характера местности. В широкой, открытой тундре, где песец не встречает никаких преград, кочевки обычно происходят развернутым фронтом. Вблизи же больших рек или морского побережья характер местности не позволяет песцу кочевать развернутым фронтом. Там его продвижение приурочено к определенным путям. Например, осенью в низовьях Енисея песец в поисках корма кочует на юг вдоль самого берега реки. Это так называемый ход берегового песца. Также кочует песец и вдоль реки Хатанги, и вдоль западного побережья Ямала, и в других районах.

Во время кочевки масса зверей собирается на одном пути. Это уже давно натолкнуло охотников на мысль об использовании путей кочевания для более легкого промысла песца. По путям его продвижения охотники делали загороды

с воротами, в которых устанавливали различные самоловы — части, капканы, петли и т. д. Загороды делались из плавника, прутьев ивы и другого материала, имеющегося поблизости от места их устройства. Песец, идя вдоль реки и встречая на своем пути загород, идет вдоль нее, пока не встретит ворот, а стараясь пройти через них, попадает в настроженный самолов.

Устройство загородей по путям кочевания песца значительно увеличивает промысел его.

Однако, применение загородей с убивающими или калечащими зверей самоловами имеет и свои отрицательные стороны. Кочевки песца обычно происходят осенью — в сентябре-октябре, когда его шкурка еще не созрела. Применение же загородей в более позднее время, когда мех песца созрел, не дает нужных результатов, так как к этому времени обычно кочевки песца уже прекращаются.

Таким образом, промысел песца во время кочевания дает незрелые, не подлежащие приему шкурки. Поэтому он сейчас почти совершенно оставлен.

Кочевки песца, как правило, возникают вследствие недостатка кормов. Собираясь массами на нешироких путях кочевания, кочующие песцы быстро уничтожают весь скудный запас кормов на этих путях. Начинается голодовка,

а на этой почве развиваются различные болезни, переходящие подчас в массовые падежи. Отсюда напрашивается вывод, что, представив голодным кочующим песцам корм, можно значительно сократить размеры его бесцельной тлели.

Так возникла мысль об использовании путей кочевания песка для его отлова, с тем, чтобы в дальнейшем содержать его в вольерах на искусственных кормах, вплоть до того момента, когда шкурка его достигнет спелости и будет стоить полную цену.

Техника такого отлова не сложна. Для этого используются те же загороды, которые употреблялись ранее. Но только вместо калечащих или убивающих самоловов — нужно установить живоловящие самоловы и построить несколько вольер для докормки песка.

Какие живоловящие самоловы для этого наиболее целесообразны? Обычные ящичные ловушки имеют один крупный недостаток — они дают возможность поймать только одного песка, а при массовой кочевке вдоль загороди может пройти несколько десятков песцов за сутки.

Наиболее целесообразным мы считаем следующий тип живоловящей ловушки, соединенной с загородами и дающей возможность последовательного отлова неограниченного количества зверей.

От кромки воды делается открылок из обычной проволочной сетки. Высота открылка — 1 м. Длина его от кромки

воды до места установки ловушки определяется характером местности, но не должна превышать 20—30 м. Открылок устанавливается углом к берегу по направлению хода песка. В конце открылка устанавливается приемная камера и ловчее приспособление. Второй открылок, устанавливаемый также под углом к приемной камере, образует вместе с первым открылком клин, в вершине которого расположена приемная камера. Длина этого второго открылка, уходящего в глубь побережья, должна быть метров 100—150.

Приемная камера — это площадка в 30—50 кв. м, огороженная со всех сторон сеткой, натянутой на деревянный каркас в 2 м высотой, с такой же сетчатой крышей. Между сходящимися концами открылков расположено ловчее приспособление, через которое песцы попадают в приемную камеру. С противоположной стороны камеры устраивается тамбур с двумя дверями для входа человека, обслуживающего ловушку и приемную камеру.

Ловчее приспособление устраивается по типу, принятому в американских кормушках-ловушках, и состоит из трубы с деревянным полом и сетчатыми стенками, которая устанавливается между сходящимися концами открылков. Труба устанавливается в полутора метрах от уровня земли, и к ней со стороны подхода песка устраивается пологий подъем. Вся труба, сечение которой 50×50 см, располагается вну-

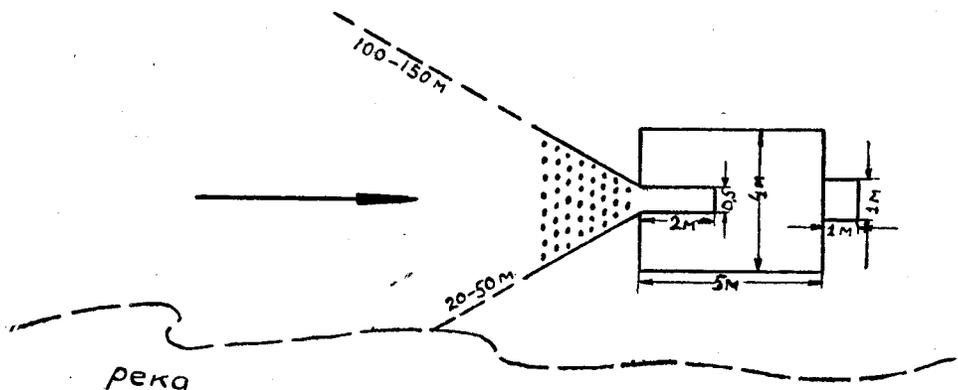
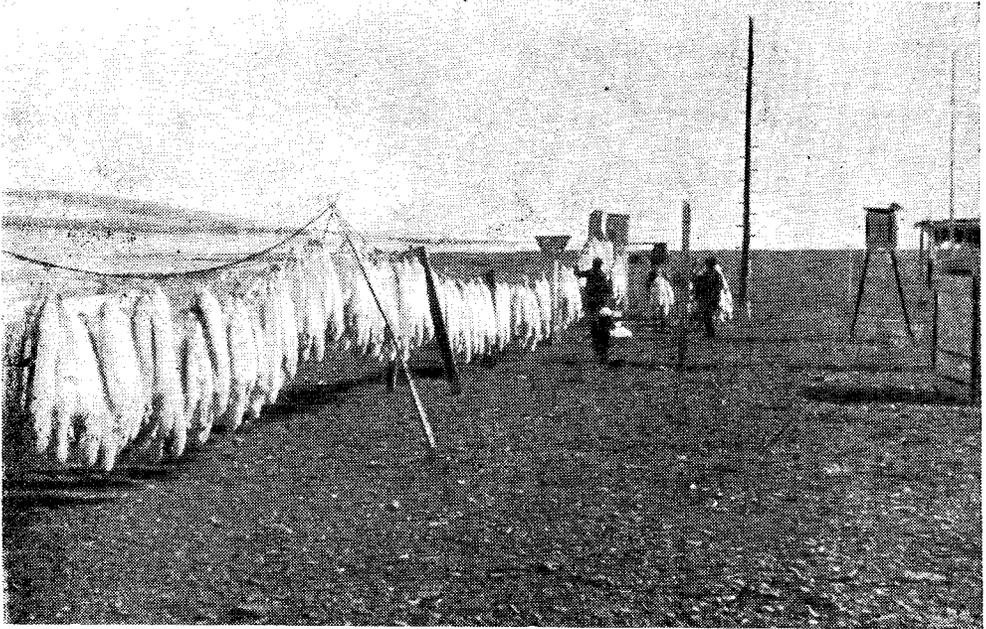


Схема ловушки для отлова кочующих песцов



Просушка песцовых шкур на острове Врангеля

Фото А. Ключе

три приемной камеры на столбиках-подставках.

Когда песок входит в трубу и нажимает передними лапами на вторую половину пола, она под ним проваливается и при помощи особого груза снова возвращается на место. Песец же проваливается в нижнее отделение ловушки — приемную камеру. Ловушка сейчас же готова для принятия следующего песка.

Пойманных песцов из приемной камеры нужно немедленно пересаживать в вольеры. Их обычно вылавливают при помощи сачков или небольших ящичных ловушек, которые одновременно служат и транспортными ящиками.

Вольеры для докормки песцов следует устраивать в 1—2 км от ловушки и непременно с противоположной стороны от направления хода песка. Это необходимо для того, чтобы, приезжая для осмотра ловушки, не оставлять следов по пути продвижения песцов.

Эта ловушка для песцов не каждый год будет одинаково производительна. В годы «неурожая» песка, когда не происходят его массовые перекочевки,

производительность этой ловушки будет очень невысока. Зато в годы массовой кочевки песка производительность ловушки может быть очень велика.

Массовые кочевки песка обычно происходят в начале октября, а шкурки песка достигают полной зрелости только в середине декабря. Таким образом, содержать песцов в вольерах на искусственных кормах нужно около 2—2,5 месяцев. Для этого необходимо заблаговременно заготовить соответствующее количество кормов и разработать нормы подкормки.

Кроме того, во время массовых кочевок песцов у них обычно развиваются различные болезни. Поэтому не следует отловленных песцов держать слишком скученно, так как в этом случае облегчается передача болезней от больных песцов здоровым.

Все вопросы, связанные с применением этой ловушки, окончательно могут быть разрешены только опытным путем. Для этого необходимо в двух-трех пунктах, где уже достаточно хорошо выявлены пути кочевания песка, установить такую ловушку и на практике разработать технику отлова песцов и их содержания в вольерах.



По страницам иностранной печати

АРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ ЛАРСА КРИСТЕНСЕНА

В сентябрьской книжке английского журнала «Джеографикел Джорнел» за 1939 г. напечатан, сделанный в Лондонском географическом обществе, отчет известного норвежского полярного исследователя Ларса Кристенсена, об его экспедициях в Антарктику. Доклад приводится ниже в сокращенном виде.



Начиная с 1930 г., я совершил четыре антарктических экспедиции. Эти экспедиции представляли собой некую комбинацию деловых поездок и научных путешествий. Меня толкала также страсть к приключениям,—черта унаследованная мною от отца. Кроме этих четырех экспедиций я за последние десять лет снарядил еще пять экспедиций в Антарктику исключительно с научными и географическими целями. Я имею в виду экспедицию «Олд 1» в 1926—1927 гг. и четыре экспедиции «Норвегии» за 1927—1931 гг. Последняя моя поездка в Антарктику ставила своей задачей при помощи аэрофото съемки и электрозондов уточнить карты районов, открытых во время моих предыдущих экспедиций.

В течение ряда веков исследователи и искатели приключений продвигались к югу до 40 и 50 градуса в поисках некоей «терра астралис», земли, текущей млеком и медом, или, того лучше,—земли, сплошь состоящей из драгоценных металлов. Но вместо необозримых богатств люди находили лишь снежные штормы, туманы, лед: необозримое количество льда. Изредка среди ледяных гор мелькало нечто похожее на землю. В большинстве случаев это были лишь отблески «голубого льда» гор или то особое рассеяние света, при котором ровный ледяной остров кажется скалистой и холмистой местностью. Однако, не все мелькавшие в глазах путешественников темные пятна были обманчивы. За 340 лет, истекшие со дня

открытия Америки Колумбом (1492 год) вплоть до исторических открытий в Антарктике, совершенных англичанином Биску в 1831 году, были открыты острова Южная Георгия, Южная Шетландия, Южные Оркнейские, Южные Сандвичевы, Буве, Петра Первого и Александра Первого. Открытие этих островов отнюдь не сопровождалось нахождением ошеломляющих богатств. Все сводилось лишь к охоте американских и английских китобойных компаний за тюленями и китами. В числе этих компаний находилась и знаменитая лондонская фирма братьев Эндерби, пославшая два судна: «Тула» в 150 т с экипажем в 16 человек во главе с капитаном Биску и «Лайвли» в 50 т с экипажем в 9 человек под командованием капитана Эври.

2 марта 1831 г. капитан Биску обнаружил мыс Анны: впервые глазам человека открылся кусок антарктического континента. Таким образом, первым европейцем, увидевшим континент, был англичанин; но первым, чья нога ступила на этот огромный континент, был норвежец Хенрик Йоганн Буль. Это произошло 24 января 1895 г., когда Буль высадился на мысе Адер у восточного пролива в море Росса.

В течение столетий европейские путешественники отправлялись в моря Южного полюса в поисках сказочных богатств, но всех их постигало жестокое разочарование. Осенью 1905 г. мой отец, капитан Ларсен, отправил китобойную экспедицию в западный антарктический архипелаг. Никто не верил, что он окажется счастливее других. Но ему сопутствовала удача и за истекшие с тех

пор годы китобойное дело в этом районе дало большие доходы Норвегии. Всего в Антарктике было поймано 430 935 китов.

Антарктика необозримо обширна. И столь же велики связанные с ней проблемы. В декабре 1936 г. мы отправились в путь для производства аэрофотосъемок тех районов восточной Антарктики, которые были открыты норвежцами. В этой экспедиции участвовали, — кроме меня, — также моя жена и младшая дочь, двое приятелей, пилот Витто Видерэе, радист и специалист по аэрофотосъемкам Ромнэс, механики Страндрот и Фиделанд, и эксперт по фотографии Эрик Сименсен. С нами находился также капитан Кларуис Микельсен, открывший в 1935 г. землю Ингрид Кристенсен, и Нильс Ларсен, участник экспедиции «Норвегии». На борту судна находился гидросамолет Стинсон модели 1936 г. с мотором в 350 лошадиных сил и с радиусом полета в 1 200 км.

Самолет, в видах безопасности, был снабжен двойным комплектом передатчиков и приемников, причем один длинноволновый передатчик работал на волне 918 м, а коротковолновый на волне 96 м. За все 44 часа полетов над Антарктикой радиоустановка работала безотказно. Столь же безупречно работала радиоустановка на борту нашей пловучей базы на судне «Торсгавн».

28 декабря 1936 г. наша экспедиция отправилась из Кейптауна на судне «Торсгавн» в южном направлении, с тем, чтобы, как обычно, снабдить китобойные судна горючим и взять у них китовый жир. 14 января на высоте 62° ю. ш. и 86° в. д. мы встретили судно «Оле Веггер», принадлежащее моей фирме. После заправки горючим, запасной бот «Оле Веггера» «Фирерн» взял на борт наш самолет, пилота Видерэе и фотографа Ромнэса, с тем, чтобы доставить их возможно ближе к ледяному барьеру (шельфу). Китобойная лодка была снабжена краном, при помощи которого можно было легко спускать самолет на воду и так же легко поднимать его на борт. Это приспособление оказалось весьма ценным в нашей работе.

Наш план заключался в следующем: китобойный бот «Фирерн», имея на борту самолет и летчиков, следует к шельфу Шекльтона, а отсюда на северо-запад. Когда же будет закончена наша операция по приемке китового жира и снабжению пловучих факторий горючим, бот «Фирерн» присоединится к «Торсгавну» и станет основной базой. Самолет, летчики и Микельсен были

погружены в бот «Фирерн» 15 января. Девять дней спустя, 24 января, я получил от него первый отчет. Бот попал в неустойчивую погоду с бризом, туманом и снегом. О полетах над шельфом Шекльтона говорить при таких условиях не приходилось. «Фирерн» пошел западным курсом. После трехдневного крейсирования бот подошел к земле Ингрид Кристенсен, отсюда направился несколько к востоку и северу и пристал к земле Королевы Астрид, открытой в январе 1934 г. во время третьей экспедиции «Торсгавна». Здесь Видерэе и Ромнэс предприняли свой первый полет и сфотографировали весь западный шельф. Этот шельф непосредственно переходит в континентальный лед, но нигде не видно было ни куска свободной от льда земли. Высота шельфа у моря была измерена и определена в 75 м. Было установлено также, что шельф в ряде пунктов находится в состоянии движения. Время от времени куски ледяного шельфа отламываются и айсбергами уходят в океан. Это разумеется совершенно меняет очертания береговой линии.

На пути к «Фирерну» мы обнаружили на глубине в 150 м подводную банку в середине залива Олафа Придз (глубина залива равнялась 800—900 м). Мы назвали ее банкой четырех дам, в честь четырех женщин, сопровождавших нас в пути.

В тот же день, 25 января, мы подошли к «Фирерну», который находился в большой ледяной гавани в районе земли Ингрид Кристенсен, открытой Кларуисом Микельсеном на «Торсгавне» в 1935 г.

Нет ничего проще, чем сказать: «мы встретились с «Фирерном». Но достаточно взглянуть на фотоснимок с пакового льда, через который нам пришлось прокладывать себе путь, чтобы понять, что работа была не из легких.

27 января стояла чудесная погода. Самолет совершил в этот день четыре полета, из них первый — на восток, до того пункта, где ледяной шельф поворачивает к северу. Затем самолет приземлился, заправился горючим и вылетел на юго-запад, в сторону залива Сандфьорд, над сплошным массивным паковым льдом и бесчисленными айсбергами. Некоторые пики на земле Ингрид Кристенсен достигают 50—75 м высоты. Сзади оставались ранее открытые горы Сьевольда, принятые Сьевольдом за вулканы. Он был введен в заблуждение густыми облаками, окутывавшими по многу часов подряд вершины гор. Эти облака Сьевольд принял за вулканический дым. Мы видели впоследствии типичное облако над горами Фрамнес на земле Кемпа.

(Далее Ларс Кристенсен сообщает ряд подробностей о полетах над землей Ингрид Кристенсен и фотографировании неисследованных районов. Ред.).

Нам однако пришлось подумать о скорейшем отплытии, так как льды начали серьезно угрожать нашему кораблю. Мы двинулись в северном направлении к земле Ларса Кристенсена, производя по пути измерение всех «белых пятен» и установили, что ледяной барьер между заливом Сандефорд и заливом «Торсгавн» проходит 12 морскими милями севернее, чем обозначено на картах.

В заливе «Торсгавн» мы обнаружили прекрасную полынью для старта самолета и мы совершили два полета, фотографируя землю Ларса Кристенсена.

30 января 1937 г., в два часа утра, я имел счастье ступить ногой на антарктический континент, где мы устроили склад провизии. Гора Кларнуса Миккельсена, — необычайная гора, с отвесно падающими склонами, изборозженными расщелинами. Вокруг царил глубокая тишина: лишь равномерное хлопанье крыльев и робкие крики пингвинов нарушали торжественную тишину.

На следующий день утром нас ожидала неприятная неожиданность. Наш зонд, только что показывавший глубину в 260 м, вдруг остановился всего на 15 м. Капитан отдал машинному отделению сигнал «стоп», но явно ожидал худшего. Счастье однако нам не изменило и судно благополучно миновало опасное место. «Вы знаете, — сказал мне позже капитан, — наше судно имеет осадку в 28 футов и еще два фута необходимо для лага. Так что у нас до дна оставалось всего четыре метра». Я ответил капитану его же привычными словами: «Нильс Ларсен, все идет как следует». Но я очень хорошо знал, что по нашим спинам бежали мурашки.

Миновав пояс пакового льда, «Фирерн» 31 января вышел на чистую воду между землей Кемп и землей Эндерби. Видерэе и Ромнэс стартовали в полет. У них создалось впечатление, что они летали над континентом, но на поверку оказалось, что мнимая земля была не чем иным, как гигантским айсбергом. Самолет взял курс на горы Фрамнес на земле Кемпа, где и произвел съемки. Летчики осмотрели высокие горные цепи и пики. Берег земли Кемпа представляет собой изрезанную линию, изобилующую многочисленными заливами и бухтами, в которых рассеяны бесчисленные островки. Было облетано 800 км. Видерэе охотно продолжил бы полет вглубь континента, но к сожалению к вечеру полынья стала бы-

стро замерзать и «Фирерну» пришлось искать чистой воды.

Подошло 1 февраля, и настала пора расстаться с «Фирерном». Самолет, летчики, капитан Миккельсен вернулись на «Торсгавн», а «Фирери» присоединился к «Оле Веггер».

2 февраля мы прошли мимо мыса Анны на земле Эндерби. Не обнаружив разводьев в чрезвычайно плотном паковом льду, мы проследовали далее нашим западным курсом в направлении земли Королевы Мод. 4 февраля самолет опять стартовал, имея на борту мою жену в качестве пассажира. Между 40° и 33° в. д. и 69°30' ю. ш. имми была обнаружена неизвестная ранее земля, на которую был сброшен норвежский флаг. Земле мы присвоили имя принца Гаральда.

На следующий день были предприняты еще два полета, прошедших в чрезвычайно трудных условиях.

Пятого февраля с воздуха была снята вся вновь открытая земля — от 40° до 34° в. д. Эта земля состоит из горных гряд: из них некоторые интенсивно красного цвета. Летчики заявили также, что обозначенный на картах островок Торстаммер должен быть вычеркнут, как несуществующий.

В тот же день был совершен второй полет над землей принцессы Ранхильды, открытой в 1931 г. Рийсер-Ларсеном. Летчики видели только ледяные барьеры.

В моем дневнике имеется следующая запись, датированная 6 февраля. Из конторы получена телеграмма: «Торсгавн» должен разгрузиться и освободиться для вторичной погрузки в Аруба к 31 марта». Значит, пора было собираться в путь. В тот же день, 6 февраля был предпринят последний полет. Наши координаты были: 69°15' ю. ш. и 26° в. д. Самолет совершил полет вглубь материка. Вначале в поле зрения пилотов были только ледяные барьеры. Внезапно в сплошном льду промелькнула длинная линия горного хребта. Самолет взял на него курс и тогда обнаружилось, что за первой грядой шли следующие, образуя вместе мощную цепь гор свыше 300 км длины и, по видимому, до 3 000 м высоты. Цепь расположена на расстоянии 120 английских миль от кромки льда, а потому неудивительно, что до сих пор она оставалась неизвестной и представление о профиле этого района было ошибочным.

Наконец, 7 февраля «Торсгавн» окончательно взял курс домой. Таким образом все полеты были совершены за время от 16 января до 6 февраля включительно: за 44 летных часа было налетано около 10 тысяч км по всем на-

правлениям. Полеты прошли без всяких инцидентов. Картографической камерой сделано 2 200 фотоснимков, не считая ряда обыкновенных фотоснимков и кинокадров.

Совместная работа «Фирерна», гидроплана и «Торсгавна» была, как мы и рассчитывали, очень важной. Без помощи самолета мы оставались бы при наших поверхностных знаниях восточного побережья антарктического континента. Большой опыт капитана Миккельсена и Нильса Ларсена оказал нам неоценимые услуги. Полеты и съемки были проведены мастерски.

Днем 7 февраля наши координаты были: $69^{\circ}30'$ ю. ш. и $20^{\circ}43'$ в. д., иначе говоря мы находились одним градусом южнее координат судна Биску, когда 5 февраля 1831 г. ему показалось, что он открыл землю. Но Биску не мог тогда видеть еще земли. Он увидел ее лишь 2 марта у мыса Анны на земле Эндерби.

Я вспомнил о Биску и по другой причине. Что касается моих экспедиций, то все их участники возвратились благополучно домой. Иначе обстояло дело сто лет тому назад. В середине марта 1831 г. «Тула» и «Лайвли» были разъединены сильным штормом. Корабль Биску прибыл в порт Гобарт, на Тасмании, 10 мая 1831 г. Но лишь Биску, два его помощника и юнга держались на ногах. Остальные были тяжело больны. А плотник так и не выжил. На борту «Лайвли» дело обстояло еще хуже. Когда судно прибыло в порт Филип, из всего экипажа оставались в живых лишь капитан, один матрос и мальчик. Остальные семь человек команды были мертвы...

Но чем выше современная техника, обеспечивающая безопасность полярных исследований, тем глубже наше преклонение перед такими людьми, как Биску, Эвери и другие мужественные, благородные и настойчивые исследователи Арктики и Антарктики.

В общей сложности наши суда в результате 9 экспедиций прошли в морях Южного полюса около 65 тысяч

морских миль, то есть расстояние равное трем экваторам. Было описано около 4 тысяч км береговой линии, из них около 2 тысяч сфотографировано картографическими камерами. Число фотографий равно двум тысячам, что позволит составить карты береговой полосы общей площадью в 80 тысяч квадратных км. Фотографии переданы в дар Норвежскому географическому обществу, которое приступило к составлению новых карт.

Экспедиции провели также значительные работы по измерению глубин океана, что расширяет наши познания глубинного режима в Антарктике. Был обнаружен ряд банок: Гуннерус, Мод, Фрам, Сторегген, Четырех Дам, Гриб. Сарс.

Были проведены обширные океанографические и метеорологические работы, в частности «Норвегией» в 1927—1928 гг., 1929—1930 и 1930—1933 гг. и экспедицией «Торсгавна» в 1933—1934 гг. Во время этих экспедиций было фиксировано 155 океанографических станций, в большинстве своем на глубине 1 500—2 000 м. Были взяты пробы вод на всех стандартных глубинах для определения содержания соли и температуры воды и т. д.

Что касается геологических изысканий, то следует упомянуть, что впервые были взяты образцы горных пород на земле Петра Первого, на острове Кларенс в Южно-Шетландской группе, на острове Буве и земле Ингрид Кристенсен. Были проведены и изыскательские геологические работы на Южной Георгии, острове Искушения (Десеишен) и на Западно-антарктическом архипелаге. Был изучен режим ледяного покрова в этих областях. Установлено, что физико-географические условия в западных районах Антарктики могут рассматриваться, как идентичные с теми, которые существовали в прибрежных зонах Норвегии в течение определенной части ледниковой эры. Это проливает свет на геологическую историю Норвегии.

Изучалась также фауна Антарктики.

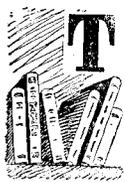




Библиография

П. БАШМАКОВ

ОШИБКИ В БОЛЬШОЙ СОВЕТСКОЙ ЭНЦИКЛОПЕДИИ



Какой ответственный справочник, как «Большая Советская Энциклопедия», казалось бы, должен давать самые точные и проверенные сведения. Однако, на деле этого не видно. Пользуясь энциклопедией, пришлось встретить в ней не мало ошибок и неточностей, относящихся к Северу и морской технике.

Например, в томе 2, в статье «Амундсен» (стр. 557) говорится: «В 1911—12 Амундсен предпринял обследование Антарктиды, причем первоначально, до выхода в море из Буэнос-Айреса, он предполагал идти кругом мыса Горна и через Берингов пролив в Арктическое м., но затем внезапно переменял назначение экспедиции и отправился к ледяному барьеру Росса»... Здесь, во-первых, неверно то, что Амундсен, направляясь в Антарктиду, заходил в Буэнос-Айрес. Он заходил только на остров Мадейру. Во-вторых, из этой фразы следует, что Амундсен хотел попасть в Антарктиду через Берингов пролив и Арктическое море! В статье ни слова не говорится о том, что вначале, отправляясь в экспедицию, Амундсен хотел повторить дрейф Нансена на «Фраме» через Северное Полярное море и достигнуть Северно-

го полюса. Только получив известие об открытии последнего Р. Пири, Амундсен решил отправиться к Южному полюсу.

Том 4. В статье «Баренц» (стр. 709) сообщается: «В третьем путешествии 1596 г. Баренц в июне открыл Медвежий о-в и Шпицберген, достиг 80°11' с. ш. и был принужден зимовать у мыса Нассау». Это неверно. Баренц зимовал не у названного мыса на северо-западном берегу Новой Земли, а на восточном в Ледяной гавани. Кроме того, фраза составлена так, что из нее можно понять, будто мыс Нассау находится на Шпицбергене, а не на Новой Земле.

Том 4. В статье «Баренцово море» на стр. 715—716 сказано: «Крупным тормозом и промыслового и транзитного развития Баренцова моря является слабая его изученность». Не только теперь, но уже в 20-х годах текущего столетия, т. е. до выхода из печати 4 тома Энциклопедии, Баренцово море было изучено хорошо, пожалуй, даже не хуже, чем Северное (Немецкое) море.

Немного ниже, в той же статье о Баренцовом море, известный Баренц назван не голландским мореплавателем, а норвежским ученым.

На карте Баренцова моря, приложенной к этой статье, допущены следующие ошибки: обратный путь Авст-

¹ Разрядка всюду наша. П. Б.]

рийской экспедиции 1872—1874 гг. показан в Архангельск, а не в норвежский порт Вардэ, куда она в действительности вернулась. Дата экспедиции показана не 1872—1874 гг., а 1872—1873 гг.

Экспедиция же Савойского в 1899—1900 гг. направилась к Земле Франца Иосифа не из Вардэ, как показано на карте, а из Архангельска.

Путь «Фрама» от Вардэ до Новой Земли в экспедицию Нансена 1893—1896 гг. почему-то помечен: «Свердруп 1898—1902 г.». Экспедиция Свердрупа на «Фраме» в указанные годы работала в архипелаге Пири к западу от Гренландии.

Река Варзуга (Терский берег Белого моря) в нижнем своем течении названа рекой «Пана», тогда как это название носит приток Варзуги, впадающий в нее с северо-запада в том месте, где Варзуга меняет западное направление на юго-восточное.

Обычный путь судов из Белого моря в Печору показан мимо острова Варандея, а не между Гуляевскими кошками у мыса Русского Заворота.

Река Чша, вытекающая из той же системы озер, что и река Чижа, показана берущей начало севернее реки Чжи.

Том 5. В статье «Бейдевинд» (стр. 251) ни слова не сказано, что такое крутой и полный бейдевинд. Величина угла между направлением ветра и диаметральной плоскостью судна при курсах бейдевинд зависит не только «от величины судна» и «от величины парусности», как говорится в статье, но в большей степени от образований подводной части судна, от типа парусности и от дифферента судна. Интересно, что, давая сведения о курсах бейдевинд, в Энциклопедии ни слова не сказано о курсах бабштак и галфинд.

Том 5. В статье «Белое море» (стр. 337—345) пропущены названия его берегов — Абрамовского, Конушинского и Канинского. Здесь же говорится, что туманы не проникают в Двинский и Онежский заливы. Это неверно. При продолжительных северо-восточных ветрах туманы проникают даже в вершины этих заливов. Дальше указывается, что Беломорские порты служат выходом на мировой рынок русского хлеба и льна. Это тоже неверно. С 1914 г. и по настоящий день через Архангельск не отправлено ни килограмма хлеба или льна, а через другие порты Белого моря экспорт хлеба и льна не производился и до 1914 г.

Карта Белого моря, приложенная к статье, пестрит ошибками и опечатками. Например, морские водоросли, имеющие промышленное значение, обозначены там, где они встречаются в ничтожном количестве или их вовсе нет, а именно: у Конушинского берега, у Зимнего берега к югу от мыса Керец до деревни Куйской, у деревни Солзы по Летнему берегу и даже в Сухом море у Мудьюгского острова. Там же, где они водятся в больших количествах и действительно используются для получения из них йода и агар-агара, они вовсе не показаны. Например, у Летнего берега, от Унской губы до острова Жижгинского, у Онежского берега, от острова Жижгинского до мыса Чесменского у острова северной части Онежского залива, у берега от Беломорска (Сороки) до Кандалакши, у Кандалакшского и Терского берегов от деревни Тетриной до Святого Носа.

На островах Онежского залива показан сбор гагачьего пуха. Этот сбор здесь производился полсотни лет назад. Теперь гага здесь встречается крайне редко. В статье также неверно говорится о промысловом значении гаги в Белом море. Теперь здесь гага промыслового значения не имеет.

На Зимнем берегу Белого моря к северу от деревни Ручьи обозначено селение Вайзица, какого на самом деле нет. Между селениями Нюхча и Колежма на Поморском берегу показана речка Колежма, между тем река этого наименования впадает в море там, где находится селение Колежма. Сумский посад обозначен лесозаготовительным портом, имеющим лесопильные заводы. Последних здесь никогда не было, и экспорт леса отсюда за границу никогда не производился. И, наоборот, порт Кереть в Кандалакшском заливе, в котором почти пятьдесят лет существует лесопильный завод и через который экспортируется лес за границу, обозначен как простое селение.

У Соловецких островов на карту нанесена надпись «Б. М. Соловецкий», в то время как группа Соловецких островов состоит из островов: собственно Соловецкого (самого большого), Анзерского, Большого и Малого Муксаломских и Большого и Малого Заяцких. А Большого и Малого Соловецких островов вообще не существует.

У речки Качковки, к югу от мыса Городецкого, показано несуществующее селение Качковка. Такие же несуществующие селения обозначены к югу от Поноя: Девячье и Пялминское. Ре-

ка Месна (Калининский берег) названа «Лесна», мыс Керес (Зимний берег) — «Корец»; селение Дураково (Летний берег) — «Дураново»; селение Пушлахта (Онежский берег) — «Пушлохча»; селение Поньгама (Корельский берег) — «Поньгома»; мыс Ухт-Наволоок — «Усть-Наволоок» и т. д.

Том 7. В статье «Буй» (стр. 812) сказано: «По существу буи относятся к категории баканов, но значительно меньше их по размерам». Такое определение буя неверно. Буями называются пловучие знаки ограждения, ставящиеся в море, а баканами — ставящиеся в реках и каналах, причем по своим размерам буи не меньше, а больше баканов. Затем не указано, что буи бывают освещаемые и гудящие, т. е. имеющие автоматический туманный сигнал.

Том 8. На стр. 765 «ванты» определены как «снасти, употребляющиеся на парусных судах». Это неверно, так как без вант не обходится ни одно судно, имеющее мачты, будь оно паровым, моторным и т. п.

Том 12. В статье «Водорез судна» (стр. 84) говорится: «Носовая часть судна (форштевень и примыкающая к нему обшивка), лежащая в районе грузовой ватерлинии...» — определение неверное. Водорез — это продолжение фалшкиля на деревянных судах, предназначенный для предохранения стень (передней из составных частей форштевня) от повреждений при ударах. Первым продолжением фалшкиля идет греп, а за ним водорез. О водорезе у железных судов можно говорить только относительно, так как форштевни этих судов не составные, а цельные и собственно водореза у них нет. Большой или меньший бурун у носа судна вызывает не водорез, как сказано в статье, а форма подводной носовой части судна.

Том 27. Происхождение названия «Зимний берег» Белого моря (стр. 40) объясняется тем, что около этого бере-

га происходит зимний промысел зверя. Это неверно. Зимним этот берег называется потому, что он расположен к северу от Летнего — южного берега Двинского залива.

Кстати, описания Мезенского залива в Энциклопедии почему-то не дано, тогда как о прочих заливах, хотя и немного, но сказано.

Том 28. В статье река «Индига», (стр. 106) говорится, что «Индигская бухта не замерзает». На самом деле эта бухта замерзает. Она покрывается неподвижным льдом с половины декабря до половины апреля, причем этот лед простирается от берега километров на 8—9.

Том 33. На стр. 309, в статье остров «Колгуев» длина этого острова указана 77 км, в действительности же она равна 87 км, а ширина не 57, а 65 км.

Том 38. В статье «Маточкин Шар» (стр. 475) сообщается, что этот пролив открыт кормщиком Чиракиным в 1766 г. Это неверно. Пролив этот был известен русским промышленникам и до Чиракина. Он же только составил первую рукописную карту Маточкина Шара, впрочем, далеко не точную. Глубина Маточкина Шара не 18—25 м, как указано в статье, а 12—155 м.

На стр. 507 у слова «Мачта» почему-то написано: «см. компас», хотя последний не имеет к мачте никакого отношения.

На стр. 665 в статье река «Мезень» говорится, что прилив в устье этой реки доходит «до 7,3 м высоты», а в статье «Белое море» (том 5, стр. 339) — до 9 м. И то и другое неверно. Наибольший прилив в устье Мезени достигает 10,4 м и даже 11,6 м.

Том 37. На стр. 808 исследователь морского пути к устью реки Оби лейтенант Мальгин назван Степаном Григорьевичем, вместо Гавриловича.

Нельзя мириться с такими искажениями. Большая Советская Энциклопедия должна сообщать читателю строго проверенные и правильные сведения.





Хроника

На строительстве ледокола «В. Молотов»

На строительстве ледокола «В. Молотов» закончилась сборка первой машины, мощностью в 3 300 лошадиных сил. Смонтировано 5 мощных котлов.

Отстраиваются комфортабельные каюты на 2—4 человека. На ледоколе будет прекрасная баня, много ванн и душей, механическая прачечная, механическая хлебопекарня, холодильные установки для хранения продуктов. Весь ледокол радифицируется.

Столовая команды, каюткомпания и красный уголок отделяются ценными породами дерева — мореным дубом, карельской березой, чинарой и орехом. По эскизам ленинградских художников заказана специальная мебель.

Ледокол «В. Молотов» будет одним из крупных и мощных в Главсевморпути.

Женщины на Пеледуйской судовой верфи

На Пеледуйской судовой верфи широко внедряется женский труд. К началу 1940 г. работало более 150 женщин конопатчицами, строителями, станочницами, сортировщицами. Многие женщины стали стахановками и ударницами, тт. Сергеева, Тихомирова, Исакова, Кольсина, Иванова и другие выполняют нормы на 120—130 проц.

Агитаторы на Нордвикстрое

В последнее время политотдел и партийная организация треста Нордвикстрой развернули планомерную массово-политическую работу в коллективе полярников бухты Кожевникова. Подобрана группа агитаторов, насчитывающая 50 с лишним человек из числа рабочих, советской интеллигенции, коммунистов и непартийных большевиков стройки.

Начал регулярно работать семинар агитаторов, в котором товарищи полу-

чают инструктаж по темам предстоящих бесед, литературу для подготовки к беседам.

Агитаторы провели в общежитиях несколько бесед о Всесоюзной переписи населения на Крайнем Севере, о XXI годовщине комсомола, XXII годовщине Октябрьской революции, дне Сталинской Конституции и др. Агитатор угольного участка т. Проков недавно читал местному населению вслух книгу Островского «Как закалялась сталь». Агитатор комсомолец т. Добросельский почти ежедневно проводит громкую читку политотделской газеты «За индустриализацию Арктики» и материалов Радиобюллетеня Политуправления Главсевморпути. Не плохо работают в буровом отделе агитаторы т. Сердюк и т. Костакова, на центральной базе — тт. Люлько, Целищев и Данилов.

Газета политотдела «За индустриализацию Арктики» организовала обмен опытом работы агитаторов.

Лучшие полярники острова Рудольфа вступают в партию

Парторганизация острова Рудольфа приняла в ряды ВКП(б) 3 лучших полярников. В кандидаты ВКП(б) принят старший радиотехник т. Скворцов. В члены ВКП(б) приняты старший гидрометеоролог, уехавший в Красную Армию т. Карандзей и т. Пусеп — пилот самолета «Н-171».

Ветровая электростанция

В Маре-Сале вступила в эксплуатацию ветровая электростанция, построенная силами коллектива. В домах работников полярной станции горят лампочки Ильича, заменившие керосиновые лампы.

Ветроэлектростанция строилась под руководством т. Корнеева. Все работы, в том числе и плотничьи, выполнены тт. Корнеевым и Семеновым.

Коллективу пришлось преодолеть большие трудности при рытье котлована в вечной мерзлоте. Получалось так: вырыют часть котлована, а за ночь растает мерзлота, бока котлована осыпаются, — днем начинают рыть снова. Были трудности и при постройке дома. Тяжелые бревна поднять вдвоем невозможно — пришлось привязывать к концам бревен веревки и по очереди поднимать каждый конец.

Постройкой ветроэлектростанции своими силами коллектив сэкономил государству большие средства. Для строительных работ, например, в Маре-Сале должны были прислать двух плотников, но зимовщики обошлись без них.

Победа полярников мыса Стерлегова

Работая по-стахановски, механик полярной станции мыса Стерлегова т. Ведняков, с помощью радиотехника т. Поблодзинского и авиатехника т. Гальберштейн, досрочно установил и пустил в эксплуатацию ветродвигатель.

Товарищам пришлось поработать немало. Чтобы вырыть котлован в условиях вечной мерзлоты, были пущены в ход ломы, кирки, аммонал. За несколько километров на место стройки возили сухой песок для бетонирования.

В каюткомпании загорелись электрические лампочки. Эту победу радостно встретил весь коллектив зимовки.

На полярной станции мыса Челюскина

Коллектив мыса Челюскина наряду с успешным выполнением программы научных наблюдений проделал большую работу на полярной станции. Организованы базисные инструментальные наблюдения за дрейфом льда; силами наблюдательского состава утеплен магнитный павильон; гидрографическим отрядом для производства триангуляционных работ дополнительно установлено 3 знака. Проложен на расстоянии 6 километров кабель, связывающий телефоном полярную станцию с выделенным приемом. Установлен ветродвигатель и заканчиваются работы по установке второго ветродвигателя.

Коллектив полярной станции и гидрографического отряда, насчитывающий 42 человека, половина из которых коммунисты и комсомольцы, борется за получение переходящего Красного знамени Главсевморпути.

Соревнование радиоцентров

По инициативе радиоцентра Диксона в 1939 г. было организовано соревно-

вание между радиоцентрами и рациями полярных станций на лучшее обслуживание судов, самолетов в навигацию 1939 г. В соревновании участвовали радиоцентры Архангельска, Свердловска и Игарки и рации полярных станций: Амдермы, мыса Желания, островов Белый, Русский, Рудольфа и Усть-Порта.

Коллектив радиоцентра Диксона подвел итоги соревнования. Обслуживание навигации было обеспечено на «отлично». Это подтверждают многочисленные отзывы с ледоколов, пароходов, самолетов, полученные радиоцентром. Связь с большинством раций полярных станций была отличной. Связь с Архангельском по его оценке, также была отличной. Связь с Игаркой выполнена обеими сторонами на «хорошо», с Свердловском — удовлетворительно.

Работа Северо-Якутского речного пароходства

В 1939 году Северо-Якутское речное пароходство впервые перевыполнило план навигации. Коллектив речников реализует указание товарища Сталина о необходимости ликвидировать отставание водного транспорта.

План навигации выполнен по тоннам на 111% и тонно-километрам — на 127%. В 1939 г. впервые сплавлено плотами в Тикси 10 тысяч кубометров леса. В Тикси сдан запас угля — 22 тысячи т.

Этих результатов Северо-Якутское речное пароходство добилось благодаря широко развернувшемуся социалистическому соревнованию.

Коллектив «Милозорова» явился пионером проводки плотов в Тикси. Коллектив «Щетинкина» доставил из Тикси в Якутск все грузы и сделал сверхплановый рейс в Сангары за углем. Теплоход «Пятилетка» без особых экспедиций доставил грузы на Яну.

Производительность одной индикаторной силы за навигацию достигла 35 тысяч тонно-километров и выросла против 1938 года до 153%. Производительность труда одного работника плавсостава составила 149 тысяч тонно-километров, превысив плановую норму на 28,5% и фактическую производительность прошлого года на 36%.

На собрании, посвященном итогам навигации, были премированы лучшие работники пароходства. Среди них капитан т. Орлов, механики тт. Зеленин и Пашенин, пом. капитана т. Марков, инженер т. Знаменский, помполиты тт. Бубнов и Александров, радисты тт. Протопопов и Китновский и много других.

Присуждение пароходству денежной премии и награждение лучшего корабля «Партизан Щепишкин» переходящим Красным знаменем Главсевморпути вдохновляют весь коллектив на новые победы.

Сейчас перед пароходством стоит важнейшая задача — провести высококачественно и закончить досрочно ремонт судов. В ответ на призыв товарища Калинина и товарища Паланина речники взяли на себя социалистическое обязательство закончить ремонт судов на 10 дней раньше срока, сэкономить материалы, подготовить за зиму 225 квалифицированных работников водного транспорта и поднять еще выше производительность труда.

Облегчение приборов для радиозондов

Аэрологи бухты Тихой тт. Канаки, Ледохович и Минаев провели работы по облегчению приборов для радиозондов. Вес готового к пуску прибора доведен до 600 грамм, вместо обычных 1 200.

Облегчение производится за счет изменения конструкции кожуха, передатчика, облегчения батарей и станины прибора. При каждом пуске, не снижая потолка зонда, экономится кубический метр водорода.

Первый облегченный зонд, выпущенный 7 ноября 1939 г., дал отличные результаты. Аэрологи бухты Тихой обязались все зонды выпускать облегченными, тем самым экономить ограниченный запас водорода.

Организация Бухтугольстроя

Для организации проектирования и осуществления строительства каменноугольного рудника в бухте Угольной, в соответствии с постановлением Совнаркома Союза ССР от 29 августа организовано Управление Строительства — Бухтугольстрой.

Временно исполняющим обязанности начальника Бухтугольстроя назначен В. В. Ананьев.

Бухтугольстрой будет подчинен Горно-Геологическому управлению ГУСМП.

Премирование работников Архангельского и Иркутского отделений торгового управления

За хорошую организацию работы в навигацию 1939 г., выполнение плана по отгрузке товаров, за улучшение фи-

нансово-хозяйственной деятельности, приказом по Главсевморпути объявлена благодарность руководству и коллективам Архангельского и Иркутского отделений Торгового Управления.

Для премирования стахановцев и ударников Архангельского отделения выделено 6500 рублей.

Для премирования стахановцев и ударников Иркутского отделения выделено 4 500 рублей из Усть-Кутского агентства и Заярской перевалочной базы — 2 тысячи рублей.

Создается Колымо-Индигирская торговая контора Главсевморпути

В соответствии с решениями Экономического Совета при СНК СССР, Главсевморпути передана торговля и заготовительная деятельность в Средне-Колымском и Нижне-Колымском районах Якутской АССР.

В связи с этим, в Зырянке создается Колымо-Индигирская торговая контора Главсевморпути. Помимо обслуживания Средне- и Нижне-Колымских районов, этой конторе передаются с 1 января 1940 г. Абыйское и Аллаихское районные торговые отделения.

Конкурс на лучший проект жилого дома из местных стройматериалов

Проектно-изыскательская контора и Бюро изобретений Главсевморпути объявили конкурс на разработку проекта жилого одноэтажного трехквартирного дома с полезной площадью в 110 квадратных метров из тонкомерного леса, с применением других видов местных стройматериалов и минимальной затратой приводных материалов.

За лучшие проекты установлены три премии: первая — 2 тыс. руб., вторая — 1 тыс. руб. и третья — 750 рублей и поощрительные премии за хорошее решение отдельных вопросов конструкций — не менее 250 рублей каждая.

Проекты должны удовлетворять следующим условиям: применение леса местного происхождения (лиственница) длиной в 4 метра и диаметром в 16 сантиметров, расчетная температура наружного воздуха минус 46,60, район строительства — Крайний Север при наличии вечной мерзлоты, пролет балок верхнего покрытия до 4 метров, расстояние между внутренними и поперечными капитальными стенами до 7 метров.

Назначения и перемещения

Приказом по Главсевморпути директором Качугской судовой верфи назначен т. Хведчук.

* * *

Начальником отдела капитального строительства Управления морского транспорта Главсевморпути назначен т. Глушков.

* * *

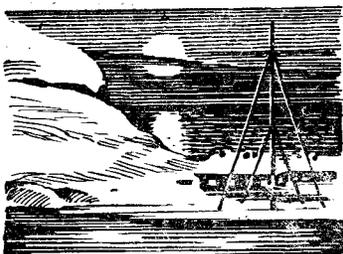
Начальником строительства авиаремонтного завода назначен Т. Г. Михайлов.

* * *

За срыв строительной программы 1939 года и неподготовленность стройки к зимним работам снят с работы начальник строительства Мурманского судоремонтного завода т. Белов.

Как несправившийся с работой, освобожден от должности заместитель начальника строительства т. Евтушенко.

Временное исполнение обязанности нач. строительства судоремонтного завода возложено на т. Ионова.



И. И. ШИРШОВ
М. И. ШВЕЛЕВ
Л. Ю. БЕЛАХОВ
Редакционная коллегия: Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
Е. К. ФЕДОРОВ
Н. П. МУЗУГУК
А. М. ГИНДИН

Художеств.-техн. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульвар, д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 22/XII 1939 г.—1/II 1940 г. Подписано к печати 2/III 1940 г. Бум 70×108 см. 6^л, печ. л. (11 авт. л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита Б—1200. Зак. тип. 1673. Тираж 8 000

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10

Советская Арктика

№ 1 • ЯНВАРЬ • 1940 г.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>	
Заветы Ленина воплощены в жизнь — Доклад тов. А. С. Щербакова	3	
Партийно-хозяйственный актив Главсевморпути . .	18	
Речь заместителя председателя Совнаркома СССР тов. Р. С. Землячки на партийно-хозяйственном активе Главсевморпути	27	
Ко всем полярникам — Обращение партийно-хозяйственного актива Главсевморпути	30	
ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ		
Н. Еремеев — О некоторых недочетах навигации 1939 г.	35	
В. Рыжов — Порт Диксон	39	
В. Иванов — О ледовой службе в период навигации . .	43	
ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ		
Т. Лейзаренко — Лектора-пропагандисты в Арктике . .	50	
А. Сиваков — О недостатках в работе Якутского поллитотдела	54	
ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ		
И. Васильев — Полярная станция в бухте Тикси . . .	58	
РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ		
И. Башмаков — Плавание Литке на бриге «Новая Земля»	63	
НАМ ПИШУТ		
Б. Котик — Как получают убытки?	78	
С. Белов — Тепличное хозяйство в бухте Провидения .	81	
РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ МЫСЛЬ		
В. Губер — Ловушка для отлова кочующих песцов . .	86	
ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ		
Арктические экспедиции Ларса Кристенсена	89	
БИБЛИОГРАФИЯ		
И. Башмаков — Ошибки в Большой Советской Энциклопедии	93	
ХРОНИКА		96

56

№ 53 г.

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ.

1. На стр. 24, девятая строка сверху напечатано: «Емельян Никифорович Ульянов». Нужно: «Иван Никифорович Ульянов».
2. На стр. 99 в списке членов редколлегии напечатано: «И. П. Музурук», нужно: «И. П. Мазурук».

Цена 2 руб.

ОБА БИБЛИОТЕКА

1.12

