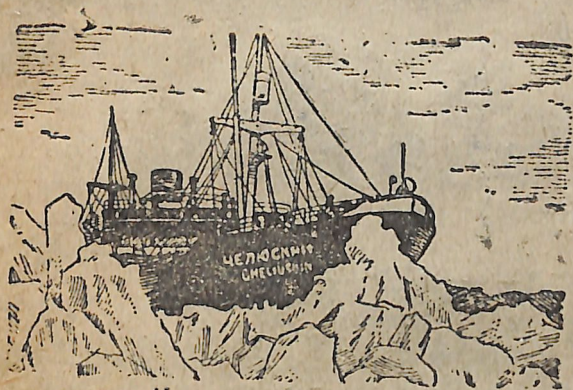


ՊԱՅՔԱՐ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ
ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՀԱՄԱՐ



910.4
Պ-19

ՊԵՏՂՐԵՏ

815-10 11

15 NOV 2011

910.4

7-19

8.

1008
36707

ՊԱՅՔԱՐԸ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ

ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՀԱՄԱՐ

„ԶԵԼՅՈՒՍԿԻՆ“-Ի ՇԵՐՈՍԱԿԱՆ ԱՐՇԱՎԸ

9

ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԳՈՒԹՅՈՒՆ

ՅԵՐԵՎԱՆ

1 9 8 5

Պատ. խմբագիր՝ Հ. Հովհաննիսյան
 Տեխ. խմբագիր՝ Գ. Զեյնյան
 Թարգմանիչ՝ Ա. Վոսկանյան
 Մրբագրիչ՝ Ա. Բալասյան

Գլավ. 107. պատվեր 303. Հր. 3282 տիրած 3000
 Հանձնված և արտադրություն 14 մարտի 1935 թ.
 Ստորագրված և տպագրելու 15 հունիսի 1935 թ.

Պետհրատի Տպարան—Յերևան. 11 Գրուհի № 4

ԻՆՉՈՒ ՅԵ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԻՇԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՐ ԱՍՅՔԱՐՈՒՄ ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՅՈՒՐԱՑՄԱՆ ՀԱՄԱՐ

Խորհրդային կառավարությունը հատուկ ուշադրություն է դարձնում Հյուսիսային ծովային ճանապարհի յուրացման վրա: Արկտիկայի յուրացման գործում ունեցած հսկայական նվաճումներն ապահովված են սոցիալիստական խորհրդային կարգերով, վորոնք չտեսնված ասպարեզ են տալիս գիտություն և մեր յերկրի արտադրողական ուժերի զարգացման համար:

Ինչո՞ւ յենք մենք այդպիսի համառ պայքար մղում Արկտիկայի նվաճման համար:

Առաջին. — Մեր յերկրի ամենամեծ

Տոժային սահմանը հենց Սառուցյալ
ժովի ափերին է գտնվում: Դարեր
չարունակ կարծում եյին, վոր դա
մեր դժբախտությունն է, վոր Սա-
ռուցյալ ժովը ծով չէ՛, այլ մի խցան,
վորը փակում է մեր ճանապարհները:
Խորհրդային բեվեռային արշավա-
խմբերը ցույց տվեցին, վոր այդ
այդպես չէ: Հյուսիսային ժովային
ճանապարհը մեր լայնածավալ յերկրի
արևմուտքն ու արևելքը կապում է
իրար հետ մի ամենակարճ ժովային
ճանապարհով, վորն անցնում է խոր-
հրդային ժովերով, և վոչ թե ո-
տար յերկրներով՝ պտտվելով վողջ
Ասիայի շուրջը՝ ինչպես ներկայիս
ճանապարհն է Սուեզի ջրանցքով:
Սառուցյալ ժովի յուրացումը հնա-
րավորություն կտա Միության ա-
սիական մասի հյուսիսը կապել նրա
հիմնական արդյունաբերական կենտ-
րոնների հետ:

Հյուսիսային ժովային ճանապար-
հը նշանակում է Միության ասիա-
կան մասի բոլոր հյուսիսային ու-
յոնների—Յակուտիայի, Չուկոտյան—
Անադիրյան յերկրի և այլն—աշխու-
ժացումը: Մենք հնարավորություն
ենք ընձեռում արևմուտքից կապել
Ղենայի, Յանայի, Ինդիգիրկայի,
Կոլիմայի հետ: Արխանգելսկից դեպի
Պաղաղ ովկիանոս— Սառուցյալ ժո-
վով— անցնելիս մենք ունենում ենք
մի ճանապարհ, վորը յերկու և կես
անգամ կարճ է քան թե ճանապարհն
արևմուտքից՝ Սուեզի ջրանցքով, ու
անհամեմատ եժան, և վոր գլխա-
վորն է, ոտար յերկրներից անկախ,
քանի վոր վողջ ճանապարհն անցնում
է խորհրդային ժովերով: Չնայած
վոր այս ժովերը ծածկված են սա-
ռուցյաներով, բայց վոչ մի յերկիր չի
կարող համեմատվել մեզ հետ՝ սառ-

ցահատային աշխատանքի փորձի տեսակետից:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհն ապահովված է իր սեփական ածուխով: Ածուխ կա և՛ Լենայի գետաբերանում, և՛ Կոլիմա, Սատանդա ու Պյասինա գետերի շրջաններում: Մենք կարող ենք ածուխի համար վալյուտայի խոշոր վատնումներ չունել, վորից չէյինք կարող խուսափել, յեթե Հեռավոր Արևելք ճանապարհովէյինք շրջանային ճանապարհով՝ Յեյլոնի, Շանհայի և այլն մտերքով, ուր ամենուրեք ստիպված կլինէյինք ածուխ վերցնել:

Այս ճանապարհը մեծ հարստություն է մեր ժողովրդական տնտեսութեան համար: Որ, Յենիսեյ, Լենա և Կոլիմա գետերի ավազանների հսկայական հարստությունները յեղբկատանան դեպի մեր արևմտյան նավահանգստները— Արխանգելսկն ու

Մուրմանսկը— և, հետևապես, դեպի արևմտա-յեւրոպական շուկան, վորտեղ Սիբիրի անտառանյութերի և ուրիշ ապրանքների շատ մեծ պահանջ կա:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհը նորմալ հաղորդակցական արտերիա դարձնելու խնդիրը մեր աչքերի առաջ անչեղորեն լուծվում է: Շինվում են ռադիոկայաններ, բեռային ողերևութաբանական կայաններ, բեռնափոխման բազաներ ու նավահանգստներ (Իդարկա), սառցահատներ, բեռային ավիացիա: Տարեցտարի աճում է ապրանքաշրջանառությունը: Որինակ, Կարայի ծովի ապրանքաշրջանառությունը: Այստեղ թվերը խիստ ազդու յեն: Այսպես, 1914 թվին Կարայի ծովի ապրանքաշրջանառությունը հավասար էր 5,614 տոննի, 1927-ին—24,428 տ., 1929-ին— 75,467 տ. և 1930-ին— 143,000 տ.:

Յերկրորդ. — Արկտիկայի յուրացումը մեզ հնարավորություն է տալիս Արկտիկայի արտադրողական ուժերը, ամենից առաջ նրա ոգտակար հանածոները, ոգտագործել սոցիալիստական շինարարության կարիքների համար:

Ծովային կենդանիները (փոկ, ծովացուլ, կետ), ձկան, ոգտակար հանածոների (քարածուխ, նավթ, մետաղներ) հսկայական հարստությունները, վորոնք գտնվում են Հյուսիսի դժվարամատչելի մասերում, պետք է մտցվեն Միության ընդհանուր Փոնդի մեջ, վորը հսկայական տեմպերով բարձրացնում է բնական արտադրողական ուժերի գարգացումը:

Արկտիկայի առանձին ռայոնները ուսումնասիրությանը զուգընթաց կատարվում է նաև նրանց տնտեսական յուրացումը: Մինչ հեղափոխու-

թյունն այս գործի վրա համարյա վոչ մի ուշադրություն չէր դարձվում: Արկտիկայի հետ կապվում էր միայն սպիտակ արջի ու սառցե ընդարձակ տարածությունների մտապատկերը: Վերջին տասը տարիները հույս տվեցին, թե ինչպիսի՛ հսկայական հարստություններ են թագնրված Արկտիկայում—վորպես մեռած կապիտալ:

Մեր ծայր արևմտյան բեվեռային մի քանի տարի առաջ գտնված ապառայոնում—կոլա թերակղզում—ինչպես հայտնի յե, շահագործվում են տիտի հսկայական պաշարները: Նույն տեղում գտնված են մի շարք ոգտակար հանածոներ—գունավոր մետաղներ, յերկաթահանք, շինարարական նյութեր: Պեչորա գետի ավազանում, բեվեռային չրջանից այն կողմ, սկրսվել է վերջին ժամանակներում հայտարեված բարձրորակ քարածխա-

հանքերի շահագործումը: Այդ տեղե-
րից դեպի հյուսիս գտնվող Վայգաչ և
Նոր Յերկիր կղզիներն արդեն հայտ-
նի յեն վորպես գունավոր մետաղնե-
րով ու ազդեստով հարուստ ույրնե-
ր: Փրանց Յոզեֆի յերկրում հայ-
տաբերված է քարածուխ: Չախազանց
հարուստ դուրս յեկավ Յենիսեյ գետի
ներքին հոսանքի աջ ափը, ուր շահա-
գործվում են ամենայով տեսակի
գրաֆիտի հանքերը և հայտաբեր-
ված են գունավոր մետաղներ: Թայ-
միր թերակղզու արևմտյան մասում
հայտաբերված է փայլար, իսկ ա-
րևելյան մասում, Սատանգա գետի
ույրնում — նավթ, քարածուխ և
ծծումը: Այն գետի ներքին հոսանքի
ույրնում գտնվում են քարածխի
պաշարներ և մի շարք գունավոր մե-
տաղներ: Նույնը կա նույնպես և Կո-
լիմա գետի ավազանում և Չուկոտ-
յան թերակղզում: Հյուսիսային ծո-

վափի բազմաթիվ վայրերում գտնե-
վում է թանկագին մամոնտի վոսկո-
րը, հատկապես Նոր Սիբիրյան կղզի-
ներում և Յանա ու Ինդիգիրկա գե-
տերի միջև: Բացի այս կան տորֆով
և բարձրորակ շինանյութերով հա-
րուստ բազմաթիվ վայրեր, վորոնք
հեռավոր հյուսիսում սկսված որեցոր
յայնացող շինարարության կապակե-
ցությամբ ներկայումս մեծ նշանու-
կություն ունեն:

Այս բոլորը դեռևս Արկտիկայի
վողջ հարստության վո'չ լրիվ թվար-
կումն է, և յեթե հկատի ունենանք,
վոր այդ շրջանի (Արկտիկայի) մեծ
մասը դեռևս հանգամանորեն, ման-
յամանորեն ուսումնաւիրված չե-
տպա հեչտ է պատկերացնել, թե ինչ-
պիսի' հնարավորություններ են
պատում մեզ այստեղ:

Յերբորդ. — Մեր հեռավոր հյուսի-
սի ժողովրդները, վորոնց առաջին

անգամ Հոկտեմբերյան հեղափոխու-
թյունը տվեց ազգային ինքնորոշում,
դպրոց և մայրենի լեզվով գրքեր,
հյուսիսային ծովային ճանապարհի
բացման հետ մեկտեղ անտեսական և
կուլտուրական զարգացման փայլուն
հնարավորություններ պետք է ստա-
նան:

Չորրորդ.—Մեզ անհրաժեշտ է ան-
ընդհատ հետևել բեվեռային շրջանի
մթնոլորտում կատարվող պրոցեսնե-
րին, քանի վոր այդ պրոցեսներն ա-
մենասերտ կերպով կապված են բա-
րեխաոն լայնությունների յեղանակի
հետ, և, առանց գիտենալու թե ի՛նչ է
կատարվում բեվեռային մթնոլոր-
տում, մենք ի վիճակի չենք լինի բա-
վարար հաջողությամբ նախազուչա-
կել յեղանակը՝ մեր յերկրի տերիտո-
րիայի վրա: Իսկ յեղանակի նախա-
գուշակումը հսկայական նշանակու-
թյուն ունի ժողովրդական անտեսու-

թյան ամեն մի ճյուղի, հատկապես
դյուրաանտեսության, մեր կուլտու-
րեսական դաշտերի համար:

Արևտիկայի յեղանակի ուսումնա-
սիրության համար մենք ունենք բե-
վեռային ոգերևութարանական կա-
յանների բավական խիտ ցանց: Մինչ
հեղափոխությունը Ռուսաստանում
դոյություն ունեյին ընդամենը 4 բե-
վեռային կայաններ, իսկ ներկայումս
նրանց թիվը հասնում է 39-ի: Բեվե-
ռային կայանների թվի մեծացման
հետ մեկտեղ լայնացել է նաև նրանց
գիտական աշխատանքը: Գիկսոն
կղզու, Ֆրանց Յոգեֆի յերկրի և
Ուելլենի կայանները լայնացել են և
դառել գեոֆիզիկական*) ոբսերվա-
տորիաներ: Բազմաթիվ կայաններ,
ըստ եյության, դառել են գիտահե-

*) Գեոֆիզիկա—գիտություն յերկրի ձևի
և ֆիզիկական կյանքի մասին:

Ս. Վ.

տագոտական բազաներ, վորտեղ կատարվում են յերկրաբանական, տեղագրական, կենսաբանական և այլ աշխատանքներ, վորոնք անհրաժեշտ են կից ուսումնական բազմակողմանի ուսումնասիրության և հետագա յուրացման համար:

Այդ կայաններն ամեն ոք տեղեկություններ են տալիս Մոսկվա՝ Յեղանակի Կենտրոնական Բյուրոյին՝ յեղանակի մասին. այդ տեղեկությունները հսկայական նշանակություն ունեն վողջ Միության յեղանակի նախագուշակման համար, քանի վոր մեր յեղանակը «ստեղծվում է հյուսիսում»: Հետևելով սառույցների շարժմանը, ծովերի սառչելու և սառցից ազատվելու ժամանակին և այլն, — այդ կայանները հնարավորություն են ստեղծում շոգենավերի ավելի ապահով յերթևեկության համար:

Ռադիոցանցի, ծովային և տղային կապի առկայությունը հյուսիսային ծովափի ամբողջ յերկարությամբ՝ ստավել ամրացնում է մեր հայրենիքի տնտեսական հզորությունն ու պաշտպանունակությունը:

II

ԻՆՉՊԵՍ Ե ՀԱՅՏԱԲԵՐՎԵԼ ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ԾՈՎԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ

Ամբողջ աշխարհը դիտե «Չեկոսկին»-ի և նրան նախորդող խորհրդային սառցահատների հերոսական բեմավային արշավների մասին:

1932 թվին ընկ. Ռ. Յու. Շմիդտի ղլխավորությամբ խորհրդային արշավախումբը «Միբիբյակով» սառցահատով, վորի նավապետն ընկ. Վարոնինն էր, իրականացրեց վերջին դարերի բևեռահետախույզների վա-

դեմի իղձը՝ մի նավթագաղարակ*) ըն-
թացքում անցնելով Արխանգելսկից
Վլադիվաստոկ:

Չորս դար առաջ, դեռևս XVI դա-
րի սկզբներին, սկսվել էին Բեվեռա-
յին ծովով դեպի Արևելքի հարուստ,
բուրժուական բազմաթիվ հետա-
խույզներին հրապուրող յերկրները—
Միրիբ, Չինաստան, Հնդկաստան—
տանող ճանապարհի հայտարերման
փորձերը:

Հյուսիսային ծովային ճանապար-
հի վորոնումներին առաջին անգամ
ձեռնամուխ յեղան անգլիացիները:
Այն ժամանակվա յերկու անգլիացի
ծովագնացները— Արտուր Պետրին և
Չարլզ Ջեկմանին (1580 թ.)— առա-

*) Նավթագաղարակ կամ նավթագաղարակ սեղան
կոչվում է այն ժամանակամիջոցը, վորի
ընթացքում սովոր ծովը ազատ է (սառս յց
ներից կամ այլ խոչընդոտներից) նավա-
գնացության համար:

Ա. Վ.

ջին անգամ ոռևս պամորներից հետո
հաջողվեց մտնել Կարայի ծովը: Բայց
այդ ծովի արևմտյան ափերից այն
կողմ, դեպի արևելք, անցնել նրանք
չկարողացան:

Անգլիացից հետո Հյուսիսային ծո-
վային ճանապարհով սկսեց հետա-
քրքրվել Հոլանդիան: Հոլանդացիներ-
ի արևաօդային ճանապարհորդու-
թյուններից առանձին ուշադրու-
թյանի յեն Նեյի և Բարենցի ճանա-
պարհորդությունները. նրանք ան-
ցել էին Յուզուրյան Շար նեղուցը*)
և յեղել էին Կարայի ծովում:

Ամբողջ XVII դարի ընթացքում
Յեվրոպայի և Ասիայի հյուսիսային
ափերով անցնող ծովային ճանա-
պարհի վորոնումները չեն դադա-
րում:

Բայց հեռավոր հյուսիսի դաժան

*) Վայգաչ կղզու և մայր ցամաքի մեջ
գտնվող նեղուցը: Ա. Վ.

բնությունը, Արկաթիկայում ծառայող խոչընդոտների դեմ պայքարելու անբավարար փորձը և թույլ տեխնիկական միջոցները մի շարք պարտությունների յեն մատնում այն ժամանակվա ամենախիզախ ծովագնացներին: Ավելի հեղինակավոր ծովագնացները դալիս են այն յեզրակացության, վոր Հյուսիսային ծովային ճանապարհը վո՛չ միայն անպետք է գործնական նպատակների համար, այլև բացարձակապես անանցանելի է: Հյուսիսային ծովային ճանապարհը գտնելու հետագա փորձերը զազարեցին, և միայն 200-ամյա ընդմիջումից հետո կազմակերպվեց նոր արևմտա-յեվրոպական արշավախումբ:

Ռուս պամորները, Սպիտակ, Բարենցի և Կարայի ծովերում յեվրոպացիների յերևալուց դեռ շատ առաջ,

վոչ միայն գիտեյին Շարկերեզենն ու Նոր Յերկիրը, այլ նաև ոգտվում էին դեպի Որբ գետաբերանը տանող ծովային ճանապարհով:

Սիբիրի միացումը Մոսկովյան պետությանը դեռևս XVII դարի առաջին կեսում առիթ տվեց կազակներին (Յելիսեյ Բուզա, Իվան Պոստնիկով, Միխայիլ Ստադուխին) Սիբիրի հյուսիսային ծովափի, այսինքն՝ ապագա Հյուսիսային ծովային ճանապարհի, վրա արած մի շարք հայտագործումներին: Այդ ժամանակի ամենանշանավոր ճանապարհորդությունը Սեմյոն Գեթնյովինն է (1648 թ.). նա անցել էր Բերինգյան նեղուցով և գտել Անագիր գետի գետաբերանը: Սակայն կազակների հայտագործումները համարյա անհայտ էին մնացել:

1728 թվին Բերինգը հայտարարում է ներկայումս իր անունը կրող

նեղուցը: 1733 թվին սկսում է աշխատել «Հյուսիսային Մեծ Արշավախումբ»-ը: Արշավախմբի կողմից քարտեզագրվեց Ասիայի Հյուսիսային վոլջ ծովափը: Այս աշխատանքի վերջանալու (1744 թ.) հետ մեկտեղ տեսականորեն լուծվել էր Հյուսիս-Արևելյան միջանցքի*) ինդերը, բայց փորձը բերում էր այն յեզրակացութանը, թե դեռևս պահանջվում է լուծել Հյուսիսային Սևուցյալ ծովի մի ամբողջ շարք բարդ հիդրոգրաֆիական**) պրոբլեմները, վորպեսզի հնարավոր դառնա գործնականորեն իրացնել Յեվրոպայի և Ասիայի Հյուսիսային ավերով անցնելու խնդիրը:

*) Յեվրոպայից Հեռավոր արևելք՝ Յեվրոպայի ու Ասիայի Հյուսիսային ավերով անցնող ճանապարհը:

Ա. Վ.

**) Հիդրոգրաֆիա—Ջրագրություն՝ յերկրի մակերեսի ջրերի ուսումնասիրությամբ ու նկարագրությամբ զբաղվող գիտություն:

Ա. Վ.

XVIII դարի 60-ական թվականները նշանակալից են Սավվա Լոֆլինի և Յակով Զիրահինի ճանապարհորդություններով: XIX դարի առաջին կեսը նշանակալից է Լիտվեյի, Պախտուսովի և Ֆիլոկայի Նոր Յերկրի ուսումնասիրության շուրջը կատարած փայլուն աշխատանքներով: 70-ական թվականների սկզբին դեպի Կարայի ծովը ճանապարհորդություն է կատարում Կրուչենշտերնը: 1875 թվին շվեդացի բեվեռախույզ Ադոլֆ Նորդենշելդը հասավ մինչև Յենիսեյի դետաբերանը, իսկ այդտեղից, մակույկով, հասավ Յենիսեյսկ քաղաքը: Իր այս ճանապարհորդությունը նա կրկնեց 1876 թվին: Այսպիսով Հյուսիսային ծովային ճանապարհի արևմտյան հատվածը արդեն կարելի էր հաշվել վերջաված:

Սակայն կապիտալիստական յերկրները, և նրանց թվում ցարական

հին Ռուսաստանը, չկարողացան իրացնել Հյուսիսի, թեկուզ և նրա ստանասիրված արեմտյան մասի, կցումը համաչխարհային տնտեսությանը: Միմիայն Հոկտեմբերյան հեղափոխությունից հետո, իշխանության գլուխ անցած պրոլետարիատի միջոցով, իրացվեց ծովային հաղորդակցությունը Յենիսեյի գետաբերանի հետ: Ներկայումս Հյուսիսային ծովային ճանապարհի արեմտյան մասը կարելի չէ վերջնականապես յուրացված համարել: Խորհրդային Միության ու արեմտայեվրոպական նավահանգիստների և Յենիսեյի գետաբերանի միջև ամեն տարի նավում են տասնյակ նավեր: Դրանք այսպես կոչվող «Կարայի Արշավախմբեր»-ն են, վորոնք տարեցտարի ընդունում են ավելի ու ավելի մեծ ծավալ և ավելի ու ավելի խոշոր նշանակություն

թե՛ Սիբիրի և թե՛ ամբողջ Միության տնտեսության համար:

Կապիտալիստական աշխարհում հեռագրաողների թանկարժեք հայտադործումները հաճախ են մնացել անոգտադործելի: Բայց վորոչ բեվեռային ծովագնացներ չթողեցին Հյուսիսային ծովային ճանապարհը գտնելու միտքը: Նորդենշելդը, վոր վորոչել էր անցնել վողջ Հյուսիսային ծովային ճանապարհով, 1878 թվի հուլիսի 22-ին իր արշավախմբով «Վեգա» նավով դուրս յեկավ Կալիֆորնի նավահանգստից (Շվեդիա): Բերինգի նեղուցին ընդամենը 222 կլմ. չհասած, Պիտլեկայ ծանծաղուտի մոտ «Վեգա»-ն չըջապատվեց անանցանելի սառույցներով, վորոնցից ազատվեց միայն 1879 թվի հուլիսի 18-ին և 20-ին մտավ Բերինգյան նեղուցը: Այդպես կատարվեց առաջին անգամ լրիվ նավադնա-

ցությունը Հյուսիսային Մատուցյալ ծովով, վորը աւեց յերկու նավի-
 գացիոն սեզոն: Բայց և դրանից հետո
 յեւ Հյուսիսային ծովային ճանա-
 պարհը չստացավ վորևէ գործնական
 նշանակություն:

Նորդենշեյլից հետո («Միբիրյակո-
 վից» առաջ) այդ ճանապարհով անցնել
 են միայն 2 արշավախմբեր. Ռուսա-
 կան Հիդրոգրաֆիական արշավա-
 խումբը 1914—15 թ.թ.՝ մեկ ճմե-
 ոսմով և Նորվեգիացի հայտնի բե-
 վեռախույզ Ռ. Ա. Ամունդսենի ար-
 շավախումբը 1918—20 թ.թ. 2 ճմե-
 ոսմով: Այս արշավախմբերը շատ
 քիչ բան ավելացրին Նորդեն-
 շեյլի յեզրակացություններին, վո-
 րոնց հիմնական միտքն այն է,
 թե «Ատլանդյան ովկիանոսից Խա-
 դաղ ովկիանոս տանող ճանապարհով
 հաճախ կարելի յե անցնել մի-
 քանի շաբաթվա ընթացքում՝ բե-

վեռային ծովերում. լողալու համար
 հատուկ սարքավորում և փորձա-
 ուս անձնակազմ ունեցող նա-
 վով. բայց սակավ հավանական է,
 վոր, Միբիրյան Մատուցյալ ծովի
 մասին ունեցած ներկայիս տեղեկու-
 թյուններով, այդ ճանապարհը գործ-
 նական նպատակների համար կենսա-
 կան նշանակություն ունենա»:

Կապիտալիստական յերկրների դիտ-
 նականները դեռևս ելի՝ մի շարք
 ճանապարհորդություններ կատարե-
 ցին Արկտիկայում: Ամենքին հայտնի
 յեն Նանսենի, Պիրիյի, Ամունդսենի
 և այլոց անունները: Բայց նրանց բո-
 յոր հետազոտությունները ցանուցիւր
 էյին, իրարից անջատ, միասնակա-
 նությունից զուրկ: Յերբեմն նրանք
 նպատակ էյին դնում ռեկորդների
 հասնել, որինակ, Հյուսիսային Բե-
 վեռի հայտաբերումը: Անսխտամ
 հետազոտական աշխատանքն Արկ-
 տիկայում, կատարված հետազոտու-

Թյունների արդյունքները և պրակ-
տիկան միացնելու, ի մի բերելու
հնարավորութեան բացակայութեանը
կապիտալիստական կարգերի շրջա-
նակների մեջ՝ սնում եյին Հյուսիսա-
յին ծովային ճանապարհի անպեռ-
թութեան և մերձբեյեռային շրջաննե-
րի ոգտագործման անհնարինութեան
մասին յեղած հայացքը: Այդ հայաց-
քը իշխում էր մինչև պրոլետարիատի
իշխանութեան գլուխ անցնելը: Կո-
մունիստական կուսակցութեանն ու
Խորհրդային իշխանութեանը բոլո-
շովին ա՛յլ կերպ մոտեցան Արկտի-
կայի նվաճման գործին:

III

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԱՐԿՏԻԿԱԿԱՆ ԱՐՇԱ- ՎԱԽՄԲԵՐԸ

Ինչպես սոցիալիստական շինարա-
թութեան այլ ասպարեզներում, այն-
պես էլ Արկտիկայի յուրացման աշ-

խատանքներում մտցվեց Խորհրդային
իշխանութեան աշխատանքների հիմ-
նական սկզբունքը— պլանայնու-
թյունը՝ բոլշևիկյան թափին գու-
ղորդված: Ինչի՞ց էր հարկա-
վոր սկսել աշխատանքը: Ամենից ա-
ռաջ հարկավոր էր հետազոտել Հյու-
սիսային ծովային ճանապարհին կից
շրջանները: Խորհրդային հետազո-
տությունները հենց սկզբից գործնա-
կանորեն դրվեցին: Յուրաքանչյուր
աշխատանք, վոր կատարվում էր
հյուսիսի վորևէ անձանոթ վայրում,
մերձանում էր մշտական գիտական
կայանի կառուցմամբ, ուր գիտական
աշխատանքը շարունակվում է ամ-
բողջ տարին և գիտողություններին
արդյունքները անմիջապես ուղարկով
հաղորդվում են կենտրոն: Այս աշ-
խատանքը Խորհրդային իշխանու-
թեան կողմից սկսվել է դեռևս Հյու-
սիսային Ծովային ճանապարհի Գըլ-

խափոր վարչության (Главное Управление Северного - Морского Пути - ГУСМП) կազմակերպումից առաջ:

1922 թվին, յերբ դեռ վերջնականապես լիկվիդացիայի չեյին յենթարկված քաղաքացիական կռիվների բոլոր ճակատները, կառավարության կողմից կազմակերպվեց առաջին ծովային բեվեռային արշավախումբը «Պերսեյ» նավի վրա: Այդ արշավախումբը սկիզբ դրեց Բարենցի ծովի խորհրդային հետազոտություններին: Շուտով, սրանից հետո, մեր հայտնի հիդրոգրաֆներ Յեվգենովի և Մատիսսենի կողմից առաջին անգամ ճշգրտորեն քարտեզի վրա յե անցկացվում էնա գետի դելտան:

1923 թվին Մատուսևիչի գլխավորած արշավախումբը հիմնադրեց խորհրդային առաջին բեվեռային

արևելատորիան Մատուչկինի Շար*) նեղուցի վրա:

1924 թվին պրոֆ. Սամոյլովիչը մտորային բարկասով անցավ Նոր Յերկրի արևելյան ափերով:

1926 թվին Վրանգելի յերկիրն ուղարկվեց վերաբնակիչներին (կալոնիստների) առաջին խումբը Գ. Ա. Ուչակովի գլխավորությամբ, վորը 3 տարվա ընթացքում հավաքեց թանկարժեք գիտական նյութեր և հիմք դրեց կղզու մշտական բնակչությանը:

1929 թվին Ո. Յու. Շմիդտին հանձնարարվեց «Սեդով» նավով Փրանց Յոզեֆի յերկիրը տանել նրա առաջին բնակիչներին, հիմնել այնտեղ գեոֆիզիկական կայան: և բարձրացնել կղզու վրա խորհրդային դրոշակը**):

*) Նոր Յերկրի յերկու կղզիները իրարից բաժանող նեղուցը: Ա. Վ.

***) Նախքան այդ նորվեգիացիները վորոշ տենդենց եյին ցուցաբերում՝ Փրանց Յոզեֆի յերկիրը գրավելու նկատմամբ:



«Չեյլասկին»-ի եխպեղիցիայի պետ ընկ.
Ո. Յու. Շ Մ Ի Դ Տ

1930 թվին Ո. Յու. Շմիրբաբը նսւլն
«Աեդոմ» սառցահատով և Վարոնիւնի
նաւապետությամբ գնաց Հյուսիսա-
յին Յերկիր*), Ասիայի ամենահյու-
սիսային ծայրում գտնվող կղզիների
մի խումբ, ուր մինչ այդ վոչ վոք
չեր յեղել: Այնտեղ հիմնվեց գիտա-
կան կայան, և ընկ. Ուշակովը միայն
յերեք ընկերների հետ յերկու տարվա
անորինակ հերոսական աշխատանքով
ավարտեց վողջ Հյուսիսային Յերկրի
բարտեզանկարումը, անցնելով (գիտ-
քնվ և շներով) ավելի քան 5000 կմ. և
հայտաբերելով թանկարժեք հանա-
ծոներ: Այդ աշխատանքով լուսաբան-
վեց Հյուսիսային ծովային ճանա-
պարհի կենարոնական մասը, վորը

*) Չեյլուսկին հրվանդանից գեպի հյու-
սիս ընկած կղզիների խումբը, վոր հայ-
տաբերել ե 1914—15 թ.թ. Ռուսական
Հիդրոգրաֆիական Արշավախումբը Վիլկեց-
կու գլխավորությամբ: Ա. Վ.

մինչ այդ տեղիք եր տալիս բողոքա-
թիվ տարակուսներին:

Արևիկալի յուրացման համար բա-
ցառիկ նշանակութուն ունի հյուսի-
սային ավիացիան: Արդեն «Կարայի
արշավախմբեր»-ին մատուցելիք ծա-
նայութուններն ողաչուների առաջ
չատ լուրջ խնդիր են դրել: Հարկա-
վոր ե նավերի ճանապարհ ընկնելուց
առաջ ուղից հետադարձ Կարայի ծո-
վի սառույցների դժուրթյունը, ցույց
տալու համար, թե նեղուցներից վո-
րո՞վ*) մտնել Կարայի ծովը և ի՞նչ ճա-
նապարհով առաջ շարժվել: Այդ աչ-
խատանքներով առաջ քաշվեցին մեր

*) Կարայի ծովը կարելի չե մտնել 3 նե-
ղուցներից մեկով—Յուգորյան շարով, Կա-
րայի դռներով (Վալգաչ կղզու և Նոր Յեր-
կըրի հարավային կղզու միջև ընկած նեղու-
ցը) և Մատոչկինի շարով—կամ Նոր Յեր-
կըրի հյուսիսային կղզին հյուսիսից շրջելով
(«Յանկության» հրվանդանի մոտով):
Ա. Վ.

հյուսիսային ողաչուները—Չուխնով-
սկին, Բարուչկինը, Ալեքսեյեվը և
այլք: Հենց այդտեղ ել աճեցին մեր ո-
ղաչուների նոր կադրերը, վորոնց
փայլուն ներկայացուցիչն է հանդի-
սանում Մուրկովը: Կարգավորվում է
ուրային հաղորդակցութունը վորջ
Յենիսեյի յերկարությամբ՝ մինչև
նրա գետաբերանը և Լենայի յերկա-
րությամբ (Կալվից, Սլեպնյով և
այլք): Միաժամանակ սկսվում է ո-
ղաչուական աշխատանքը նաև Արևի-
կալի արևելյան անկյունում՝ Չու-
կոտյան թերակղզու յերկարությամբ
(Կալվից, Կրասնիսկիյ, Գալիչեվ,
Էեվանեվսկիյ և այլք):

Բեվեռային կայանների, ամեն տա-
րի կատարվող արշավների ու ավիո-
հետախուզութունների աշխատանք-
ների արդյունքներով կուտակված
նյութերը ընդհարային կառավարու-
թյանը հնարավորութուն տվեցին

1932 թվին խնդիր դնելու՝ վողջ Հյուսիսային ծովային ճանապարհով ճանապարհորդութուն կատարելու մասին: Խորհրդային խիզախ, հասունացած ու փորձառու բեմեռային աշխատողները—գիտնականների, ծովագնացների ու ուղաչուների—կողմերը միայն մեր սոցիալիզմ կառուցող յերկրի մարդկանցը հատուկ ենտուգիազմով ընդունեցին կուսակցության և կառավարության առաջադրանքը՝ Արկտիկայի վրա վճռական հարձակողական սկսելու մասին: Յեվ նրանց առաջին ճակատամարտը Հյուսիսային ծովային ճանապարհի դեմ պսակվեց փայլուն հաջողությամբ: Արկտիկայի արի հերոս Ռ. Յու. Շմիդտի գլխավորած արշավախումբը, հնացած ու մաշված «Սիբիրյակով» սառցահատով, վո՛չ միայն պատմության մեջ առաջին անգամ մի նավիգացիայի ընթացքում անցավ վողջ Հյուսի-

սային ծովային ճանապարհով, այլև կատարեց մի շարք հույժ կարևոր տնտեսական աշխատանքներ: Այդ արշավը մարդկության դարավոր ջանքերի հաղթական պսակը հանդիսացավ: Այն, ինչի մասին միայն յերազել կարող եր կապիտալիստական հասարակակարգը, իրականություն դառավ կոմունիզմի արշալույսին:

Ընկ. Ստալինի անձնական առաջարկով ԽՍՀՄ ԺԿԽ-ին կեց կազմակերպվեց Հյուսիսային Ծովային ճանապարհի Գլխավոր Վարչություն, փորպեպի պետական այդ հատուկ սրգանը բոլոր ուժերը կենտրոնացնի խորհրդային Հյուսիսի վողջ յերկարությամբ հուսալի ճանապարհ ունենալու խնդրի իրականացման վրա:

Ընկ. Շմիդտին, լավագույն բեմեռային աշխատողներ Գ. Ա. Ուշակովի, պրոֆ. Ռ. Լ. Մամոյլովիչի, պրոֆ. Վ. Յու. Վիդեյի և այլոց հեռ

մեկտեղ, առաջարկվեց զլիսավորել
այդ հիմնարկը: Հյուսիսի յուրացումն
արգեն այնքան եր առաջ գնացել, Վոր
միայն 1933 թվին, Արկտիկական
ինստիտուտի ընդհանուր ղեկավարու-
թյան ներքո, 13 խոշոր արչավախմբեր
ուղարկվեցին: Այդ արչավախմբերի
թվումն եր նաև «Չելյուսկին» շոգենա-
վի վրա գտնվող արչավախումբը, վո-
րին առաջադրանք եր արված՝ կրկնել
«Միբիրյակով»-ի արչավը: Այդ ար-
չավախմբի գլուխը կանգնեց Ո. Յու.
Շմիդտը:

Մյուս արչավախմբերից հատկապես
կարևոր ե Բ. Վ. Լավրովի զլիսավո-
րությամբ առաջին անգամ Լենայի
գետաբերանը ծովային նավեր ու-
ղարկելը: «Կրասն» սառցահատի ա-
ռաջնորդությամբ 3 ապրանքատար
նավեր հասան Լենայի գետաբերանը,
հասցրին այնտեղ բեռներ, և դրանով
բժրորովին նոր հեռանկարներ բաց ա-

րին վողջ Յակուտիայի տնտեսության
համար: Ողային հետախուզումների
ու ուղեիողայանների ցանցի առկայու-
թյունը թույլ տվեց իրականացնել
նույնիսկ այնպիսի մի գործարք,
ինչպիսին ե ծովային սառույցների
միջով մեկ գետային շոգեչարժ նավի
ու մի մեծ յերկաթյա բարժայի*)
տեղափոխումը Յենիսեյից Լենա,
վորպեսզի հնարավոր լիներ շոգենա-
վերի բերած բեռները Լենայի հո-
սանքով վերև տանելը, վորի համար
Լենայի վրա բավականաչափ տրան-
սպորտային միջոցներ չկային:

IV

„ՉԵԼՅՈՒՍԿԻՆ“-Ի ՇԵՐՈՍԱԿԱՆ ԱՐՇԱՎԱՆՔԸ

1933 թվի կենտրոնական արչավա-
խումբը «Չելյուսկին»-ինն եր: Հու-
լիսի 12-ին Լենինգրադից ճանապարհ-

*) Բեռնաթափման ու բեռնափոխման
համար ծառայող առանց շարժիչի նավ:
Ս. Վ.



«Չեկոսկին-ի» նավապետ ընկ. ՎՈՐՈՆԻՆՆ

վերով, «Չեկոսկին»-ը լրացրեց իր բեռները Մուրմանսկում և այնտեղից դուրս յեկավ ոգոստոսի 10-ին: Միայն սեպտեմբերի 1-ին «Չեկոսկին»-ն ու մյուս շոգենավերը կարողացան անցնել Չեկոսկին հրվանդանի մոտով: 1933 թվի սեպտեմբերի 1-ին Չեկոսկին հրվանդանի-Ասիայի ամենահյուսիսային ծայրի-մոտ համաքվեցին դանազան արչավախճերի մասնակցող տասնմեկ խորհրդային նավեր: Պատմության մեջ, նախքան «Միրբրյակով»-ի արչավը, այդ հրվանդանն անցել էին միայն 9 նավեր: Խորհրդային նավերի այդ զորահանդեսը վոչ հեռու անցյալում համարյա անհասանելի համարվող այդ կետի մոտ, խորհրդային բեռնային աշխատողների հազթահան հանդեսն էր և Արկտիկայում կատարվող խորհրդային աշխատանքի ու Արկտիկայի վրա կատարվող հարձակողականի

բոլշևիկյան ուժի մասշտաբների ցու-
յանիչը:

Առանց առանձին արգելքների հան-
դիպելու, «Չեկոսկին»-ը անցավ
մինչև Բերինգյան նեղուցից 300 կմ-ի
վրա գտնվող Կալյուչինի խորչը: Այս-
տեղ դժվարանցանելի սառույցները
նրան կաշկանդեցին: Մահայն այդ սա-
ռույցներից հաջողվեց ազատվել, և
նոյեմբերի սկզբին «Չեկոսկին»-ը
արդեն Բերինգյան նեղուցումն էր:
Այդպիսով II անգամ խորհրդային
արշավախումբը անցավ փողջ Հյուսի-
սային ծովային ճանապարհը՝ մեկ
նավիգացիայի ընթացքում: Խաղաղ
ովկիանոս դուրս գալ չհաջողվեց,
քանի փոր ժամանակն արդեն ուշ
էր. Բերինգյան նեղուցը լցված
էր անանցանելի սառույցներով: Խա-
ղաղ ովկիանոս մտնելու ճանապար-
հը փակ էր: Հարավային ուժեղ փո-
թորիկը «Չեկոսկին»-ին չպրտեց
հյուսիս. «Չեկոսկին»-ը ձմեռեց լո-

ղացնող սառույցների մեջ: 1934 թվի
փետրվարի 13-ին սառույցների ու-
ժեղ ճնշումը խորտակեց նավը. . . :

Սառցի վրա գտնվող 104 մարդու
կյանքի և ազատվելու պատմությունը
չառ լավ հայտնի յե ԽՍՀՄ-ն և փողջ
աշխարհի բոլոր աշխատավորներին,
փնրոնք հսկայական հետաքրքրու-
թյամբ ու փոքեվորությամբ հետևում
էին: այդ եպոպեային: Հիմա «Չեկ-
յոսկինցի» բառը հայտնի յե դառել
ամբողջ աշխարհին: Չեկոսկինցիներ-
ը հերոսության, բոլշևիկյան հաս-
տատակամության, կազմակերպվա-
ծության և Խորհրդային Միության
հզորության մասին ունեցած հավա-
տի որինակ դառան: Բեկոսյին լողա-
ցող սառույցների վրա, առանց նավի
մնալով, անընդհատ փտանգի սպառ-
նալիքի տակ, նրանք չհուսահատվե-
ցին, չկորցրին իրենց եներգիան, և
չթուլացրին իրենց գիտական աշխա-
տանքները, վոր կատարում էին Սա-

ոնկցյալ ծովը դուրս գալու օրից: Չեղ-
յուսկինցինները քաջ գիտեցին Սորհըր-
դային Միութեան հղորութեանը: Յեկ
նրանք չսխալվեցին:

«Չեղյուսկին»-ի խորհակման հենց
մյուս օրը Սորհըրդային կառավարու-
թեանը ձեռք է առնում բոլոր միջոց-
ները՝ Հյուսիսային ծովային ճանա-
պարհի յուրացման համար պայքարող
հերոսական մարտիկների փրկութեան
համար: Չեղյուսկինցիներին ոգնու-
թեան ցույց տվող կառավարական
հանձնաժողովը, ընկ. Վ. Վ. Կույրի-
շևի գլխավորութեամբ, մոբիլիզա-
ցիայի յե յենթարկում բոլոր միջոց-
ները՝ ոգնութեան ցույց տալու հա-
մար: Համաչխարհային պրոլետարի-
ատի առաջնորդ ընկ. Մտալինը ան-
ձամբ ուղղութեան է ցույց տալիս և
ստուգում յուրաքանչյուր միջոցա-
սում: Հերոս-չեղյուսկինցիներին բո-
ցավառ բոլշևիկյան վոյջույն հղելով,

ձեր յերկրի ու պանծալի կուսակցու-
թեան առաջնորդները— ընկերներ
Մտալինը, Մոլոտովը, Կազանովիչը,
Վորոշիլովը, Կույրիշևիչը, Որջոնիկի-
ձեն—գրում եյին:—

«Հիացմունքով հետևում ենք տարեր-
«քի դեմ մղած ձեր հերոսական պայ-
«քարին և ձեռնարկում ենք բոլոր մի-
«ջոցները՝ ձեզ ոգնութեան ցույց տա-
«լու համար: Հավատացած ենք ձեր
«պանծալի արշավանքի հաջողութեամբ
«վերջանալուն և նրանում, վոր դուք
«նոր, պանծալի եջեր կգրեք Արկտի-
«կայի համար մղված պայքարի պատ-
«մութեան մեջ»:

Կուսակցութեան և կառավարութեան
շուրջը համախմբված վողջ յերկիրը
վոգեվորութեամբ ցույցաբերում է իր
տւժն ու միասնութեանը: Լավազույն
սղաչունները, ծովազնացներն ու բևե-
ռային աշխատողները իրենց դնում են
չեղյուսկինցիներին ոգնութեան ցույց

տվող կառավարական հանձնաժողովի տրամադրութեան տակ: Չեյոուակինցինների ազատման գործի մեջ մասնակցելու պատւին արժանացածները իրենց չափազանց բազումվոր են համարում....:

Անընդհատ աճող անդսպելի հեղեղատի նման, դեպի բեկուային սառույցների մեջ շարժվող կետը—Շմիդտի ճամբարն են ուղարկվում ողանալերի ջոկատներ, նավեր, դիրիժաբլներ, այերոսահանակներ և այլն:

Չեյոուակինցինների ազատումը—գալսկապես խորհրդային ավիացիայի, խորհրդային տեխնիկայի փայլուն հաղթական հանդեսն էր: Խորհրդային ողաչունները, ամբողջապես խորհրդային նյութերից շինված անխափան աշխատող խորհրդային մատորներով զինված խորհրդային ողանալերով արեցին այն, ինչ մեր թշնամիներին համար անկարելի յեր թվում: «Չկան

այնպիսի ամբոցներ, վոր բուլչեիկները չկարողանային դրավել»:

Վաղելիաստոկից շոգենավով դուրս ե գալիս Կամանինի որանավախումբը: Սառույցների սահմանին հասնելով, խումբը սկսում է իր թռիչքը: Խաբարովսկից, սառնամանիքների ու ձյան փոթորիկների պայմաններում սկսվում է Վաղայայանովի խմբի անորինակ արի, պատմութեան մեջ իր նմանը չունեցող, թռիչքը: Շրջանային ճանապարհով, Յելրոպայի, Ատլանդյան ովկիանոսի և Ամերիկայի վրայով դեպի Շմիդտի ճամբարն են ըտապում Լեվանեյսկին ու Սլեպնյովը, Կառավարական Հանձնաժողովի լիտվոր ընկ. Գ. Ա. Ուչաևովի գլխավորութեամբ: Մոսկվայից, ամբողջ Միութեան վրայով, չտապում է եքսպրեսսը՝ դիրիժաբլներով: Լենինգրադից, յերբեք սառույց չտեսած անծանոթ ծովերով, չեյոուակինցիններին ող-

նելու յե շտապում խորհրդային սառ-
ցահատների ավազը, մեր փառապանծ
«Կրասին»-ը . . . :

Վոչ մի բան չեք կարող կասեցնել
այդ հեղեղատը. վո՛չ ճյան բքերը,
վո՛չ սառույցները, վո՛չ հսկայական
փոթորիկները ծովում, վո՛չ մառա-
խուղները: Յեվ Արկտիկան հաղթվեց:
Նա իր սառցե ծոցից բաց թողեց այն
մարդկանց, վորոնց պատրաստ էր
մացնել իր զոհերի թվի մեջ: Հերոս-
չելյուսկինցիները ազատվեցին Խոր-
հրդային Միության հերոս-ողաչունե-
րի միջոցով: Այդպես վերջացավ
«Չելյուսկին»-ի հերոսական արշա-
վանքը:

Վողջ աշխատավոր մարդկությունը
ու վողջ կուլտուրական աշխարհը
չունչը պահած հետևում եյին Արկտի-
կայում կատարվող անցքերին, հրըճ-
վելով և՛ ազատվածների, և՛ ազատող-
ների անվեհերությամբ: Խորհրդային

Միության ողաչունների հերոսության
մասին ողագնացության գործի ամե-
նալավ մասնագետներն աշխարհում
ասում են, վոր «Չելյուսկին»-ի անվան
հետ կապված հիացմունքի արժանի
այդ գործը մեկին և այն մեծագույն
արարքներից վորը յերբևիցե կատա-
րել և ժամանակակից համաշխարհա-
յին ավիացիան: Նրանով պարծենում
են վո՛չ միայն Խորհրդային Միու-
թյան, այլ նաև ամբողջ աշխարհի ո-
ղագնացները»: Յեվ միայն նրանք,
վոր զազանային կատաղությամբ այ-
րում եյին մարդկության ամենալավ
ներկայացուցիչների գրքերը, չարա-
խնդում եյին ու կռկռում արշավա-
խումբի անհաջողության ու խորհրդա-
յին մարդկանց կործանման մասին:

Խորհրդային Միության ժողովուրդ-
ները դարձյալ ուրախության մեջ,
ցուցաբերում են իրենց միասնությու-
նը կուսակցության և կառավարու-

Թյան շուրջը, սոցիալիստական հայրենիքի արժանի դավակներին— հերոս-ողաչուներին ու չեչուակինցիներին բերող եքսպրեսսի շարժումը հաղթական հանդիսի գնացք դարձնելով: Խորհրդային Միությունը կարող է պարծենալ այդպիսի քաղաքացիներով:

Նշելով չեչուակինցիների ազատամարտի իրականացնող ողաչուների հերոսական աշխատանքը, կուսակցութունը և կառավարութունը վերջին «Խորհրդային Միության Հերոսի» կոչում տալ Լյապիդեվսկուն, Լեվանեվսկուն, Մոլոդովին, Կամանինին, Սյեպյուսին, Վադապյանովին և Դարոնինին: Կառավարութունը պարգևավարեց Միության շքանշաններով ու այլ պարգևներով բոլոր չեչուակինցիներին և նրանց, վերոնք անմիջականորեն մասնակցել էին չեչուակինցիների ազատաման գործին:



Նորերգային Միության հերոսներ, «Չեչուակինցիաներին»
 փրկող ողանավորներ՝ ընկ. ընկ. ՍԼԵՊԵՅՈՎ, ԼՅԱՊԻ-
 ԴԵՎՍԿԻ, ԼԵՎԱՆԵՎՍԿԻ, ՎՈՂՈՊՅԱՆՈՎ, ԿԱՄԱՆԻՆ,
 ՄՈԼՈՎԻՆ, ԴԱՐՈՆԻՆ

Մեր վողջ լայնածավալ յերկիրը գիտե Սորհրդային Միութեան հերոս-ողաչուների անունները, մեր արի-բորամեխանիկները*) անունները. մեր վողջ լայնածավալ յերկիրը գիտե և սիրում է Արկտիկայի խիզախ հերոս-ները— ընկերներ Շմիդտի, Ուչակովի, Բաբրովի, Վարոնինի, Կրենկելի, Բայեվսկու, Կապուսովի, Բարուչկինի և այլոց անունները:

Միմիայն կայուն բոլշևիկների կողմից ղեկավարվող ամբողջ աշխարհից կտրված ու սառույցներով շրջապատված խորհրդային կալեկտիվը է վիճակի յեղավ ցույց տալ այդպիսի կայունութուն և համախմբվածութուն:

Միմիայն Լենինի-Ստալինի մեծ կուսակցութեան, մեր հզոր սոցիալիստական հայրենիքի սնած ու կրթած

*) Ողանավի անձնակազմի անդամներից մեկի կոչումը:

Ա. Վ.

մարդիկ կարող էին ամենադժվարին պայմաններում ցուցաբերել այդպիսի հերոսութուն, արիութուն և բոլշևիկյան կազմակերպվածութուն: Միմիայն բոլոր աշխատավորներին մոտիկ ու հարազատ Սորհրդային իշխանութունը, վորը աղքատ, հետամնաց ու անկույտուրական Ռուսաստանը առաջավոր ինդուստրիայի և աշխարհի ամենախոշոր գյուղատնտեսութեան յերկիր դարձրեց, կարող եր չեղյուսկինցիների սղատման աշխատանքները կազմակերպել այդպիսի հոյակապ թափով, համառութեամբ ու հետևողականութեամբ:

Յ Ա Ն Կ.

I. Ինչ՞ու յե Խորհրդային իշխանությունը
պայքարում Արևելիկայի յուրացման
համար 3

II Ինչպե՞ս և հայտարեբեկ Հյուսիսային
ծովային ճանապարհը 15

III Խորհրդային Արևելիկական արշավախում-
բերը 26

IV «Զեյուսկին-ի» հերոսական արշա-
վանքը 37



21869

ԳԻՆԸ 40 Կ.Պ.



БОРЬБА ЗА СОВЕТСКУЮ
АРКТИКУ

Гиз ССР Армении