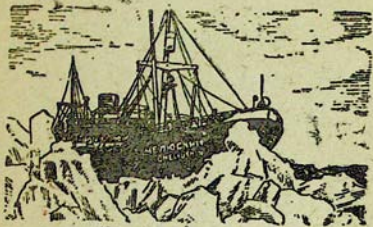


2780

ՀԱՐ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ
ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՀԱՄԱՐ



ՊԵՏԼՐԱՏ

ՊԱՅՔԱՐԸ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ

ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՀԱՄԱՐ

„ՁԵԼՅՈՒՍԿԻՆ“-Ի ՇԵՐՈՍԱԿԱՆ ԱՐՇԱՎԸ

1948
A 8448



ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆ

ՅԵՐԵՎԱՆ

1 9 8 5



Պատ. խմբագիր՝ Հ. Հովհաննիսյան
Յեխ. խմբագիր՝ Կ. Ջեմյան
Թարգմանիչ՝ Ա. Վոսկանյան
Սրբագրիչ՝ Ա. Քալաոյան

Գրազ. 197. պատվեր 303. Հր. 3282 արժու 3000
Հանձնված և արտադրության 14 մարտի 1935 թ.
Մատրադրված և ապագրելու 15 հունիսի 1935 թ.

Պետհրատի Տպարան—Սեբեան, 11 Գեղարի Ա 4

ԻՆՉՈՒ ՅԵ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԻՇԽԱՆՈՒԹՅՈՒ-
ՆԸ ՊԱՅՔԱՐՈՒՄ ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՅՈՒՐԱՑՄԱՆ
ՀԱՄԱՐ

Խորհրդային կառավարութիւնը հատուկ ուշադրութիւն ե դարձնում Հյուսիսային ծովային ճանապարհի յուրացման վրա: Արկտիկայի յուրացման դործում ունեցած հսկայական նվաճումներն ապահովված են սոցիալիստական խորհրդային կարգերով, վորոնք չտեսնված ասպարեզ են տայիս գիտութեան և մեր յերկրի արտադրողական ուժերի զարգացման համար:

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

Առաջին. — Մեր յերկրի ամենամեծ

Ծովային սահմանը հենց Սառուցյալ
ծովի ամերին և դանվում: Դարեր
շարունակ կարծում էին, վոր դա
մեր դժբախտությունն և, վոր Սա-
ռուցյալ ծովը ծով չէ՛, այլ մի խցան,
վորը փակում և մեր ճանապարհները:
Խորհրդային բեվեռային արշավա-
խմբերը ցույց տվեցին, վոր այդ
այդպես չէ: Հյուսիսային ծովային
ճանապարհը մեր լայնածավալ յերկրի
արևմուտքն ու արևելքը կապում և
իրար հետ մի ամենակարճ ծովային
ճանապարհով, վորն անցնում և խոր-
հրդային ծովերով, և վոչ թե ո-
տար յերկրներով՝ պատվելով վողջ
Ասիայի շուրջը՝ ինչպես ներկայիս
ճանապարհն և Սուեզի ջրանցքով:
Սառուցյալ ծովի յուրացումը հնա-
րավորություն կաա Միության ա-
ռիական մասի հյուսիսը կապել նրա
հիմնական արդյունարերական կենտ-
րոնների հետ:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհը նշանակում է Միսության ասիական մասի բոլոր հյուսիսային ուղիները—Յակուտիայի, Չուկոտյան—Անադիրյան յերկրի և այլն—աշխուժացումը: Մենք հնարավորութուն ենք բնձնուում արևմուտքից կապիւնել Լենայի, Յանայի, Ինդիգիրկայի, Կուխմայի հետ: Արխանգելսկից դեպի Խաղաղ ովկիանոս— Սառուցյալ ծովով— անցնելիս մենք ունենում ենք մի ճանապարհ, յորքը յերկու և կես անդամ կարճ և քան թե ճանապարհն արևմուտքից՝ Սուեզի ջրանցքով, ու անհամեմատ եժան, և յոր դիտարեն և, ոտար յերկրներից անկախ, քանի յոր յձող ճանապարհն անցնում է խորհրդային ծովերով: Չնայած յոր այս ծովերը ծածկված են սառույցներով, բայց յձ մի յերկիր չի կարող համեմատուել մեզ հետ՝ սառ-

ցահատային աշխատանքի փորձի տեսակետից:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհն ապահովված է իր սեփական ածուխով: Ածուխ կա և՛ Լենայի դետալեքանում, և՛ Կոլիմա, Սատանդա ու Պյասինա դետերի շրջաններում: Մենք կարող ենք ածուխի համար վալյուտայի խոշոր վատնումներ չանել, վորից չեյինք կարող խուսափել, յեթե Հեռավոր Արևելք ճանապարհով չեյինք շրջանային ճանապարհով՝ Ցեյլոնի, Շանհայի և այլն մոտերքով, ուր ամենուրեք ստիպված կլինեյինք ածուխ վերցնել:

Այս ճանապարհը մեծ հարստություն է մեր ժողովրդական տնտեսության համար: Որ, Յենիսեյ, Լենա և Կոլիմա դետերի ավազանների հսկայական հարստությունները յեւք կստանան դեպի մեր արևմտյան նավահանգիստները— Արխանգելսկն ու

Վժռւմանակը— և, հետևապէս, դեպի
արևմտա-յեւրոպական շուկան, վոր-
տեղ Սիբիրի անտառանյութերի և ու-
րիչ սպրանքների շատ մեծ պահանջ
կա:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհ-
ը նորմալ հաղորդակցական արտե-
րիա դարձնելու խնդիրը մեր աչքերի
առաջ անշեղորեն լուծվում է: Շին-
վում են ռադիոկայաններ, բեկռային
ողերեութարանական կայաններ,
բեռնափոխման բաղաներ ու նավա-
հանդատներ (Իդարկա), սառցահատ-
ներ, բեկռային ավիացիա: Տարեց-
տարի աճում է սպրանքաշրջանառու-
թյունը: Որինակ, Կարայի ծովի ապ-
րանքաշրջանառությունը: Այստեղ
թվերը խիստ ազդու յեն: Այսպէս,
1914 թվին Կարայի ծովի սպրանքա-
շրջանառությունը հալատար էր
5,614 տոննի, 1927-ին—24,428 տ.,
1929-ին— 75,467 տ. և 1930-ին—
143,000 տ.:

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

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

Արկտիկայի առանձին ուսյոնները ուսումնասիրությանը զուգընթաց կատարվում և նաև նրանց տնտեսական յուրացումը: Մինչ հեղափոխու-

Թյունն այս դործի վրա համարյա
վոչ մի ուշադրութուն չեր դարձ-
վում: Արկտիկայի հետ կապվում եր
միայն սպիտակ արջի ու սառցե ըն-
դարձակ տարածությունների մտա-
պատկերը: Վերջին տասը տարիները
չույց տվեցին, թե ինչպիսի՞ հսկա-
յական հարստություններ են թագնը-
ված Արկտիկայում—վորպես մեռած
կապիտալ:

Մեր ծայր արևմտյան բևեռային
մի քանի տարի առաջ գտնված ապա-
ռայանում—կուրա թերակղզում—ինչ-
պես հայտնի չե, շահագործվում են
ախտի հսկայական պաշարները: Նույն
տեղում գտնված են մի շարք սգտա-
կաք հանածոներ—գունավոր մետաղ-
ներ, յերկաթահանք, շինարարական
նյութեր: Պեչորա գետի ավազանում,
բևեռային շրջանից այն կողմ, սկրս-
վել և վերջին ժամանակներում հայ-
տարեկված բարձրորակ քարածխա-

Հանքերի շահագործումը: Այդ տեղե-
 րից դեպի հյուսիս գտնվող Վայգաչ և
 Նոր Յերկիր կղզիներն արդեն հայտ-
 նի յեն մորպես գունավոր մետաղնե-
 րով ու ազրեստով հարուստ ուսյոն-
 ներ: Ծրանց Յողեֆի յերկրում հայ-
 տարերված և քարածուխ: Չախաղանց
 հարուստ գուրս յեկավ Յենիսեյ գետի
 ներքին հոսանքի աջ ափը, ուր շահա-
 գործվում են ամենայամ տեսակի
 դրաֆիտի հանքերը և հայտարե-
 րված են գունավոր մետաղներ: Թայ-
 միր թերակղզու արևմտյան մասում
 հայտարերված և փայլար, իսկ արևելյան
 մասում, Պատանգա գետի
 ուսյոնում — նավթ, քարածուխ և
 ծծումբ: Լենա գետի ներքին հոսանքի
 ուսյոնում գտնվում են քարածխի
 պաշարներ և մի շարք գունավոր մե-
 տաղներ: Նույնը կա նույնպես և Կո-
 չիմա գետի ավազանում և Չուկոտ-
 յան թերակղզում: Հյուսիսային ծո-

վախի բազմաթիւ վայրերում գտըն-
վում և 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 բազմաթիւ վայրեր, վորոնք
հեռավոր հյուսիսում սկսված որեցոր
յա շնացող շինարարութեան կապակե-
ցութեամբ ներկայումս մեծ նշանու-
կութեամբ ունեն:

Այս բոլորը դեռևս Արկտիկայի
վստջ հարստութեան վո՛չ լրիւ թվար-
կումն և, և յեթե նկատի ունենանք,
վոր այդ շրջանի (Արկտիկայի) մեծ
մասը դեռևս հանդամանորեն, ման-
րամասնորեն ուսումնասիրված չե-
ապա հեշտ և պատկերացնել, թե ինչ-
պիսի՛ հնարավորութեամբ են
պատում մեզ այստեղ:

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

անդամ Հոկտեմբերյան Հեղափոխու-
թյունը ամեն ազգային ինքնորոշում,
դարոց 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 ամենասերտ կերպով կապված են բա-
րեխառն լայնությունների յեղանակի
հետ, և, առանց գիտենալու թե ի՞նչ է
կատարվում բեվեռային մթնոլոր-
տում, մենք ի վիճակի չենք լինի բա-
վարար հաջողությամբ նախագուշա-
կել յեղանակը՝ մեր յերկրի տերիտո-
րիայի վրա: Իսկ յեղանակի նախա-
գուշակումը հսկայական նշանակու-
թյուն ունի ժողովրդական տնտեսու-

թյան ամեն մի ճյուղի, հատկապես
դյուրատնտեսության, մեր կոլտըն-
տեսական դաշտերի համար:

Արկտիկայի յեզանակի ուսումնա-
սիրության համար մենք ունենք բե-
վեռային ողբերութարանական կա-
յանների բավական խիտ ցանց: Մինչ
հեղափոխությունը Ռուսաստանում
դոյություն ունեյին բնդամենը 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: Դիկսոն
կղզու, Չրանց Յոզեֆի յերկրի և
Ռեկյենի կայանները լայնացել են և
դառել գեոֆիզիկական*) որսերվա-
տարիաներ: Բազմաթիվ կայաններ,
բայտ եյության, դառել են գիտահե-

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

տաղոտական բազաններ, վորտեղ կատարվում են յերկրաբանական, տեղադրական, կենսաբանական և այլ աշխատանքներ, վորոնք անհրաժեշտ են կից ուսյոնների բազմակողմանի ուսումնասիրության և հետադա յորացման համար:

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

Ռազիոյանցի, ծովային և ուլային
կապի առկայութիւնը հյուսիսային
ծովափի ամբողջ յերկարութեամբ՝
ստապել ամբացնում և մեր հայրենի-
քի տնտեսական հզորութիւնն ու
պաշտպանունակութիւնը:

II

ԻՆՁՊԵՒՍ Ե ՀԱՅՏԱԲԵՐՎԵԼ ՀՅՈՒՍԻՍԱ- ՅԻՆ ԾՈՎԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ

Ամբողջ աշխարհը դիտե «Չեչուս-
կին»-ի և նրան նախորդող խորհրդա-
յին սառցահատների հերոսական բե-
վեռային արշավների մասին:

1932 թվին ընկ. Ռ. Յու. Շմիդտի
գլխավորութեամբ խորհրդային ար-
շավախումբը «Միրիբյակով» սառ-
ցահատով, վերի նայապետն ընկ.
Վարոնինն եր, իրականացրեց վերջին
դարերի բեկուահետախույզների վա-

դեմի իղձը՝ մի նավիկոացիայի*) ընթացքում անցնելով Արխանգելսկից Վլադիվստոկ:

Չորս դար առաջ, դեռևս XVI դարի սկզբներին, սկսվել էյին Բեվեռային ծովով դեպի Արևելքի հարուստ, բուրժուական բաղձաթիվ հետախույզներին հրասուրոց յերկրները— Սիբիր, Չինաստան, Հնդկաստան— տանող ճանապարհի հայտարերման վորձերը:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհի վորժնումներին առաջին անգամ ձեռնամուխ յեղան անգլիացիները: Այն ժամանակվա յերկու անգլիացի ծովագնացները— Արաուր Պետին և Չարլզ Ջեկմանին (1580 թ.)— առա-

*) Նավիկոացիա կամ նավիկոացիոն սկզոն կոչվում է այն ժամանակամիջոցը, վորի ընթացքում ավլալ ծովը ազատ է (սասս յյ ներից կամ այլ խոչընդոտներից) նավագնացության համար:

Ջին տնդամ ուսւ սլամորնեբից հետո
հաջողիկեց մանեղ Կարայի ծովը: Բայց
այդ ծովի արեւմտյան ափերից այն
կողմ, դեպի արեւելք, անցնել նրանք
չկարողացան:

Անդլիայից հետո Հյուսիսային ծո-
վային ճանապարհով սկսեց հետա-
քրքրել Հոլանդիան: Հոլանդացիներ
ի արկտիկական ճանապարհորդու-
թյուններից սուանձին ուշադրության
արժանի յեն Նեյի և Բարենցի ճանա-
պարհորդությունները. նրանք ան-
ցել էին Յուզորյան Շար նեղուցը*)
և յեղել էին Կարայի ծովում:

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

Բայց հեռավոր Հյուսիսի դաժան

*) Վայլաչ կղզու և մայր ցամաքի մեջ
դանիոց նեղուցը: Ա. Վ.



բնութիւնը, Արկտիկայում ծառայող խոչընդոտների դեմ սլայքարելու անբավարար փորձը և թույլ տեխնիկական միջոցները մի շարք սլարտութիւններէ յեն մատնում այն ժամանակվա ամենախիղախ ծովագնացներին: Ավելի հեղինակավոր ծովագնացները գալիս են այն յեզրակացութեան, վոր Հյուսիսային ծովային ճանապարհը վո՛չ միայն անպետք և գործնական նպատակների համար, այլև բացարձակապես անանցանելի յէ: Հյուսիսային ծովային ճանապարհը գտնելու հետագա փորձերը դադարեցին, և միայն 200-ամյա բնդմիջումից հետո կազմակերպվեց նոր արևմտա-յեւրոպական արշավախումբ:

Ռուս սլամորները, Սպիտակ, Բարենցի և Կարայի ծովերում յեւրոպացիներէ յերևալուց դեռ շատ առաջ,

Վաչ միայն դիտելին Շախյուրդենն ու
նոր Յերկիրը, այլ նաև ողտվում է-
լին դեպի Ռբի գետաբերանը տանող
ծովային ճանապարհով:

Միրիբի միացումը Մոսկովյան
պետութեանը դեռևս XVII դարի ա-
ռաջին կեսում առիթ տվեց կազակներ-
ի (Յեյխսեյ Բուդա, Իվան Պոստնի-
կով, Միխայիլ Սաադուխին) Միրիբի
Հյուսիսային ծովափի, այսինքն՝
ապագա Հյուսիսային ծովային ճա-
նապարհի, վրա արած մի շարք հաջ-
առողորժումներին: Այդ ժամանակի
ամենանշանավոր ճանապարհորդու-
թյունը Մեմյոն Գեֆնյովինն է (1648
թ.). նա անցել էր Բերինգյան նեղու-
ցով և գտել Անադիր գետի գետաբե-
րանը: Մահայն կազակների հաջ-
առողորժումները համարյա անհայտ
էլին մնացել:

1728 թվին Բերինգը հայտաբե-
րում է ներկայումս իր անունը կրող

նեղուցը: 1733 թվին սկսում և աշխատել «Հյուսիսային Մեծ Արշավախումբ»-ը: Արշավախումբի կողմից քարտեզագրվեց Ասիայի հյուսիսային վտղ ծովափը: Այս աշխատանքի վերջանալու (1744 թ.) հետ մեկտեղ տեսականորեն լուծվել էր Հյուսիս-Արևելյան միջանցքի*) խնդիրը, բայց փորձը բերում էր այն յեղբրակացությանը, թե դեռևս պահանջվում և լուծել Հյուսիսային Սևուցյալ ծովի մի ամբողջ շարք բարդ հիդրոգրաֆիական**) պրոբլեմները, վարպետականաբար 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:

XVIII դարի 60-ական թվականները նշանակալից են Ստամբուլում և Յակով Չիրակիինի ճանապարհորդութուններով: XIX դարի սկզբին կեսը նշանակալից է Լիտվեյի, Պարստուտովի և Յիվոլիայի նոր Յերկրի ուսումնասիրություն շուրջը կատարած փայլուն աշխատանքներով: 70-ական թվականների սկզբին դեպի Կարայի ծովը ճանապարհորդութուն է կատարում Կրուչենշտերնը: 1875 թվին շվեդացի բեյեռախուշ Ադոլֆ Նորդենշելդը հասավ մինչև Յենիսեյի դետարերանը, իսկ այդտեղից, մակույթով, հասավ Յենիսեյսկ քաղաքը: Իր այս ճանապարհորդութունը նա կրկնեց 1876 թվին: Այսպիսով Հյուսիսային ծովային ճանապարհի արևմտյան հատվածը արդեն կարելի յեր հաշվել վերջաված:

Սակայն կապիտալիստական յերկրները, և նրանց թվում ցարական

Հին Ռուսաստանը, չկարողացան իրացնել Հյուսիսի, թեկուզ և նրա ստամնասիրված արևմտյան մասի, կցումը համաշխարհային տնտեսությանը: Միմիայն Հոկտեմբերյան հեղափոխությունից հետո, իշխանության դլուխ անցած պրոլետարիատի միջոցով, իրացվեց ծովային հաղորդակցությունը Յենիսեյի գետաբերանի հետ: Ներկայումս Հյուսիսային ծովային ճանապարհի արևմտյան մասը կարելի չե վերջնականապես յուրացված համարել: Սոբհրդային Միության ու արևմտայեվրոպական նավահանգիստների և Յենիսեյի գետաբերանի միջև ամեն տարի նավում են տասնյակ նավեր: Դրանք ալյալես կոչվող «կարայի Արշավախմբեր»-ն են, վորոնք տարեցտարի ընդունում են ավելի ու ավելի մեծ ծավալ և ավելի ու ավելի խոշոր նշանակություն

թե՛ Սիրիւրի և թե՛ ամբողջ Միս-
թիան տնտեսութեան համար:

Կապիտալիստական աշխարհում
հետադուստողների թանկարժեք հայ-
տադորժումները հաճախ են մնացել
անողտադործելի: Բայց վորոշ բեվե-
ռային ծովազնացիներ չթողեցին
Հյուսիսային ծովային ճանապարհը
դանելու միտքը: Նորդենշելդը, վոր
վորոշել էր անցնել վողջ Հյուսիսա-
յին ծովային ճանապարհով, 1878
թվի հուլիսի 22-ին իր արշավախում-
բով «Վեդա» նավով դուրս յեկավ
Կալիֆորնի նավահանգստից (Շվե-
դիա): Բերինգի նեղուցին ընդամենը
222 կլմ. չհասած, Պիտլեկայ ծան-
ժողուտի մոտ «Վեդա»-ն շրջապատ-
վեց անանցանելի սառույցներով, վո-
րոնցից ազատվեց միայն 1879 թվի
հուլիսի 18-ին և 20-ին մտավ Բե-
րինգյան նեղուցը: Այդպես կատար-
վեց առաջին անգամ լրիվ նավազնա-

ցությունը Հյուսիսային Սառուցյալ
ծովով, վորը աւելց յերկու նավի-
դացիոն սեզոն: Բայց և դրանից հետո
յեւ Հյուսիսային ծովային ճանա-
պարհը չստացավ վորևէ դործնական
նշանակություն:

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

վեռային ծովերում լողալու համար հատուկ սարքավորում և փորձաուու անձնակազմ ունեցող նավով քայց սակավ հավանական է, թե Սիրիերյան Սառուցյալ ծովի մասին ունեցած ներկայիս տեղեկություններով, այդ ճանապարհը դործնական նպատակների համար կենսական նշանակութուն ունենա»:

Կապիտալիստական յերկրների գիտնականները դեռևս ելի՛ մի շարք ճանապարհորդություններ կատարեցին Արկտիկայում: Ամենքին հայտնի են Նանսենի, Պիրիյի, Ամունդսենի և այլոց անունները: Բայց նրանց բոլոր հետազոտությունները ցանուցիր էյին, իրարից անջատ, միասնականությունից զուրկ: Յերբեմն նրանք նպատակ էյին դնում ռեկորդների հասնել, որինակ, Հյուսիսային Բեովուի հայտարերումը: Անսխտեմ հետազոտական աշխատանքն Արկտիկայում, կատարված հետազոտու-

Թյունների արդյունքները և պրակ-
 տիկան միացնելու, ի մի բերելու
 հնարավորութեան բացահայտութունը
 կապիտալիստական կարգերի շրջա-
 նակների մեջ՝ սնում եյին Հյուսիսա-
 յին ծովային ճանապարհի անպետ-
 քութեան և մերձբևելոսային շրջաննե-
 րի ոգտագործման անհնարինութեան
 մասին յեղած հայացքը: Այդ հայաց-
 քը իշխում եր մինչև պրոլետարիատի
 իշխանութեան գլուխ անցնելը: Կո-
 մունիստական կուսակցութունն ու
 Սորհրդային իշխանութունը բոլո-
 շովին ա՛յլ կերպ մոտեցան Արկտի-
 կայի նվաճման գործին:

III

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԱՐԿՏԻԿԱԿԱՆ ԱՐՇԱ- ՎԱԽՄԲԵՐԸ

Ինչպես սոցիալիստական շինարա-
 րութեան այլ աստարեզներում, այն-
 պես ել Արկտիկայի յուրացման աշ-

խատանքներում մացիկեց Խորհրդային
խշխանութեան աշխատանքներէ հիմ-
նական սկզբունքը— պլանայնու-
թյունը՝ բոլշևիկյան թափին զու-
գորդված: Ինչի՞ց եր հարկա-
վոր սկսել աշխատանքը: Ամենից ա-
ռաջ հարկավոր եր հետազոտել Հյու-
սիսային ծովային ճանապարհին կից
չըջանները: Խորհրդային հետազո-
տությունները հենց սկզբից գործնա-
կանորեն գրվեցին: Յուրաքանչյուր
աշխատանք, վոր կատարվում եր
հյուսիսի վորևէ անձանտթ վայրում,
վերջանում եր մշտական գիտական
կայանի կառուցմամբ, ուր գիտական
աշխատանքը շարունակվում ե ամ-
բողջ տարին ե գիտողությունների
արդյունքները անփիջապես ուղիորդվ
հաղորդվում են կենտրոն: Այս աշ-
խատանքը Խորհրդային խշխանու-
թեան կողմից սկսվել ե դեռևս Հյու-
սիսային Ծովային Ճանապարհի Գըլ-

խափուր վարչաւթյան (Главное Управление Северного - Морского Пути - ГУСМП) կազմակերպումից առաջ:

1922 թվին, յերբ դեռ վերջնակա- նա պես լիկվիդացիայի չեյին յեն- թարկված քաղաքացիական կռիւնե- րի բոլոր ճակատները, կառավարու- թյան կողմից կազմակերպվեց առա- ջին ծովային բեյհուային արշավա- խումբը «Պերսեյ» նավի վրա: Այդ ար- շավախումբը սկիզբ դրեց Բարենցի ծովի խորհրդային հետազոտություն- ներին: Շուտով, սրանից հետո, մեր հայտնի հիդրոգրաֆներ Յելզենովի և Մատիսսենի կողմից առաջին անգամ ճշգրտորեն քարտեզի վրա յե անցկաց վում Լենա գետի դելտան:

1923 թվին Մատուսևիչի գլխա- վորած արշավախումբը հիմնադրեց խորհրդային առաջին բեյհուային

արսերվաանորիան Մատոչկինի Շար*)
նեղուցի վրա:

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

1926 թվին Վրանգելի յերկիրն ու-
ղարկվեց վերարձակիչների (կալո-
նիսանների) առաջին խումբը Գ. Ա.
Ուշակովի գլխավորութամբ, վորը
3 տարվա ընթացքում հավաքեց թան-
կարժեք գիտական նյութեր և հիմք
դրեց կղզու մշտական բնակչութամբ:

1929 թվին Ո. Յու. Շմիդտին հանձ
նարարվեց «Սեդով» նավով Ֆրանց
Յոզեֆի յերկիրը տանել նրա առաջին
բնակիչներին, հիմնել այնտեղ գեո-
ֆիզիկական կայան և բարձրացնել
կղզու վրա խորհրդային գրոշակը**):

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

***) Նախքան այդ նորվեգիացիները վորոշ
աննպենց եյին ցուցաբերում՝ Ֆրանց Յո-
զեֆի յերկիրը գրավելու նկատամբ:



«Չեյնսկին»-ի երեսնամյակի պատ ընկ.
Ո. ՅԱ. Շ Մ Ի Դ Տ

1930 թվին Ո. Յու. Շմիդար նաև յն «Աեդուլ» սառցահատուի և Վարսնինի նստապահուի թշամբը դնաց Հյուսիսային Յերկիր^{*)}, Ասիայի ամենահյուսիսային ծայրում գտնվող կղզիներին մի խումբ, ուր մինչ այդ վոչ վոք չեր յեղել: Այնտեղ հիմնվեց գիտական կայան, և ընկ. Ուչակովը միայն յերեք ընկերներին հետ յերկու տարվա անորինակ հերոսական աշխատանքով ավարտեց վողջ Հյուսիսային Յերկիր յարտեղանկարումը, անցնելով (վոտքով և շներով) ավելի քան 5000 կլմ. և հայտարերելով թանկարժեք հանածոներ: Այդ աշխատանքով լուսարանվեց Հյուսիսային ծովային ճանապարհի կենարոնական մասը, վոքը

*) Չեչուսկին հիվանդանից գեպի հյուսիս ընկած կղզիներին խումբը, վոք հայտարերել և 1914—15 թ.թ. Ռուսական Հիդրոգրաֆիական Արշավախումբը Վիկիցկու գլխավորութամբ: Ա. Վ.

մինչ այդ տեղիք եր տայիս բողոմա-
թիւ սարակույսների:

Արկտիկայի յուրացման համար բա-
ցառիկ նշանակութիւն ունի հյուսի-
սային ամլիացիան: Արդեւ «Կարայի
արշավախմբեր»-ին մատուցելիք ծա-
ռայութիւններն ողաշունքի առաջ
չատ լուրջ խնդիր են դրել: Հարկա-
ւոր ե նավերի ճանապարհ ընկնելուց
առաջ ողից հետագոտեւ Կարայի ծո-
վի սառույցների դրութիւնը, ցույց
տալու համար, թե նեղուցներից յո-
ւր՝ մտնել Կարայի ծովը և ի՛նչ ճա-
նապարհով առաջ շարժուի: Այդ աշ-
խատանքներով առաջ քաշվեցին մեր

*) Կարայի ծովը կարելի չե մաննել 3 նե-
ղուցներից մեկով—Յուզորյան 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
(«Ցանկութիւն» հրվանդանի մոտով):

Ա. Վ.

Հյուսիսային ողաչունները—Չուխնով-
 սկին, Բարուշկինը, Ալեքսեյեվը և
 այլք: Հենց այդտեղ ել աճեցին մեր ո-
 ղաչուների նոր կադրերը, վորոնց
 վայլուն ներկայացուցիչն և հանդի-
 սանում Մոլոկովը: Կարգավորում և
 ողային հաղորդակցությունը վողջ
 Յենիսեյի յերկարությամբ՝ մինչև
 նրա դետարերանը և Լենայի յերկա-
 րությամբ (Կալվից, Սլեպնյով և
 այլք): Միաժամանակ սկսվում և ո-
 ղաչուական աշխատանքը նաև Արկ-
 տիկայի արևելյան անկյունում՝ Չու-
 հոտյան թերակղզու յերկարությամբ
 (Կալվից, Կրասնիսկիյ, Գալիչեյ,
 Լեյանեյսկիյ և այլք):

Բեյկուային կայանների, ամեն տա-
 րի կատարվող արշավների ու ավիո-
 հետախուզությունների աշխատանք-
 ների արդյունքներով կուտակված
 նյութերը Սորհրդային կառավարու-
 թյանը հնարավորություն տվեցին

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

ուային ծովային նանապարհով, այլև
կատարեց մի շաբաբ հռչակ կարևոր
անսեսական աշխատանքներ: Այդ ար-
շավը մարդկության դարավոր ջան-
քերի հաղթական պոսակը հանդիսա-
ցավ: Այն, ինչի մասին միայն յերա-
զել կարող եր կապիտալիստական հա-
տարակակարգը, իրականություն դա-
ստով կոմունիզմի արշալույսին:

Ընկ. Ստայինի անձնական առաջար-
կով ՍՍՀՄ ԺԿՍ-ին կից կազմակերպու-
մեց Հյուսիսային Շովային: Ճանա-
պարհի Գլխավոր Վարչություն,
ժորպեոզի պետական այդ հատուկ որ-
դանք բոլոր ուժերը կենտրոնացնի
խորհրդային հյուսիսի վողջ յերկա-
րությամբ հուսալի ճանապարհ ունե-
նալու խնդրի իրականացման վրա:

Ընկ. Շմիդտին, լավագույն բեվե-
ուային աշխատողներ Գ. Ա. Ուշակո-
վի, պրոֆ. Ռ. Լ. Սամոյլովիչի,
պրոֆ. Վ. Յու. Վիզեյի և այլոց հետ

մեկտեղ, առաջարկվեց ղլխավորել
այդ հիմնարկը: Հյուսիսի յուրացումն
արդեն 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, վոր-
բին առաջադրանք եր արված՝ կրկնել
«Սիբիրյակով»-ի արչավը: Այդ ար-
չավախմբի գլուխը կանդնեց Ռ. Յու.
Շմիդտը:

Մյուս արչավախմբերից հատկապես
կարևոր ե Բ. Վ. Լավրովի ղլխավո-
րությամբ առաջին անգամ Լենայի
գետաբերանը Ֆուլային նավեր ու-
ղարկելը: «Կրասին» սառցահատի ա-
ռաջնորդությամբ 3 սպրանքատար
նավեր հասան Լենայի գետաբերանը,
հասցրին այնտեղ բեռներ, և գրանավ
րոլորովին նոր հեռանկարներ բաց ա-

րին վողջ Յակուտիայի տնտեսութեան համար: Ողային հետախուզումները ու սադիտկայանների ցանցի առկայութեանը թույլ տվեց իրականացնել նույնիսկ այնպիսի մէ գործարք, ինչպիսին և ծովային սառույցները միջով մեկ գետային շոգեշարժ նստի ու մի մեծ յերկաթյա բարձայի*) տեղափոխումը Յենիոսեյից Լենա, վորպեսզի հնարավոր լիներ շոգենայի բերած բեռները Լենայի հասանքով վերև տանելը, վորի համար Լենայի վրա բախականաչափ տրանսպորտային միջոցներ չկային:

IV

„ՁԵԼՅՈՒՍԿԻՆ“ - Ի ՇԵՐՈՍԱԿԱՆ ԱՐՇԱՎԱՆՔԸ

1933 թվի կենտրոնական արշավախումբը «Ձելյուսկին»-ինն եր: Հուլիսի 12-ին Լենինգրադից ճանապարհ-

*) Բեռնաթափման ու բեռնափոխման համար ծառայող առանց շարժիչի նստի
Ա. Վ.



«Զեյուսկին -ի» շնագալստ ընկ. ՎՈՐՈՆՆԻ,

վելույ, «Չեկոսկին»-ը լրացրեց իր բեռները Մուրմանսկում և այնտեղից դուրս յեկավ ոգոսառուի 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 զանազան արշավախմբերի մասնակցող տասնմեկ խորհրդային նավեր: Պատմության մեջ, նախքան «Արիբրյակով»-ի արշավը, այդ հըրվանդանն անցել էին միայն 9 նավեր: Խորհրդային նավերի այդ դորահանդեսը վոչ հերու անցյալում համարյա անհասանելի համարվող այդ կետի մոտ, խորհրդային բեկուային աշխատողներին հազթահան հանդեսն եր և Արկտիկայում կատարվող խորհրդային աշխատանքի ու Արկտիկայի վրա կատարվող հարձակողականի

բուլղարիկյան ուժի մասշտաբների ցու-
յանիչը:

Առանց առանձին արգելքների հան-
դիպելու, «Չեկոսլակին»-ը անցավ
մինչև Բերլինդյան նեղուցից 300 կլմ-ի
վրա գտնվող Կալյուչինի խորշը: Այս-
տեղ դժվարանցանելի սառույցները
նրան կաշկանդեցին: Սակայն այդ սա-
ռույցներից հաջողվեց ազատվել, և
նոյեմբերի սկզբին «Չեկոսլակին»-ը
արդեն Բերլինդյան նեղուցումն էր:
Մյուսիսից II անդամ խորհրդային
արշավախումբը անցավ վողջ Հյուսի-
սային ծովային ճանապարհը՝ մեկ
նավիդացիայի ընթացքում: Սաղաղ
ովկիանոս դուրս գալ չհաջողվեց,
քանի վոր ժամանակն արդեն ուշ
էր. Բերլինդյան նեղուցը լցված
էր անանցանելի սառույցներով: Սա-
ղաղ ովկիանոս մտնելու ճանապար-
հը փակ էր: Հարավային ուժեղ փո-
թորիկը «Չեկոսլակին»-ին շարտեց
հյուսիս. «Չեկոսլակին»-ը ձմեռեց լո-

դասցնդ սասուլյնների մեջ: 1934 թվի
փետրվարի 13-ին սասուլյնների ու-
մեղ ճնշումը խորտակեց նավը...:

Սասցի վրա գտնվող 104 մարդու
կյանքի և ազատվելու պատմութունը
չաա լավ հայանի յե ԽՍՀՄ-ն և վողջ
աշխարհի բոլոր աշխատավորներին,
վորոնք հսկայական հետաքրքրու-
թյամբ ու վողեվորությամբ հետևում
եյին: այդ եպոպեային: Հիմա «Չեյ-
յուսկինցի» բառը հայանի յե դառել
ամբողջ աշխարհին: Չեյյուսկինցինե-
րը հերոսության, բոլջևիկյան հաս-
տատակամության, կողմակերպվա-
ծության և Խորհրդային Միության
հզորության մասին ունեցած հավա-
տի որինակ դառան: Բեեոային յողա-
ցող սասուլյնների վրա, առանց նավի
մնալով, անընդհատ վտանգի սպառ-
նալիքի տակ, նրանք չհուսահատվե-
ցին, չկորցրին իրենց եներգիան, և
չթուլացրին իրենց գիտական աշխա-
տանքները, վոր կատարում եյին Սա-

անցյալ ծովը դուրս գալու օրից: Չեղ-
յուսկինցիները քաջ գիտեցին Սորհըր-
դային Միութեան հզորութեանը: Յեղ
նրանք չսխալվեցին:

«Չեղյուսկին»-ի խորատակման հենց
մյուս օրը Սորհըրդային կառավարու-
թեանը ձեռք ե տանում բոլոր միջոց-
ները՝ Հյուսիսային ծովային ճանա-
պարհի յուրացման համար պայքարող
հերոսական մարտիկներին փրկութեան
համար: Չեղյուսկինցիներին ոչնու-
թեան ցույց տվող կառավարական
հանձնաժողովը, բնկ. Վ. Վ. Կույրի-
չևի գլխավորութեամբ, մտքիլիզա-
ցիայի յե յենթարկում բոլոր միջոց-
ները՝ ոչնութեան ցույց տալու հա-
մար: Համաշխարհային պրոլետարի-
ատի առաջնորդ բնկ. Ստալինը ան-
ձամբ ուղղութեան ե ցույց տալիս ե
ստուգում յուրաքանչյուր միջոցա-
սում: Հերոս-չեղյուսկինցիներին բո-
քավառ բոլշևիկյան վողջույն հղելով,

մեր յերկրի ու պանծալի կուսակցութեան առաջնորդները— ընկերներ Ստալինը, Մոլոտովը, Կազանովիչը, Վորոշիլովը, Կուլբիշևիչը, Որջոնիկիձեն—գրում եյին։—

«Հիացմունքով հետևում ենք տարերսքի դեմ մղած ձեր հերոսական պայքարին և ձեռնարկում ենք բոլոր միջոցները՝ ձեզ ոգնություն ցույց տալու համար։ Հավատացած ենք ձեր պանծալի արշավանքի հաջողութեամբ քվերջանալուն և նրանում, յոր դուք ստոր, պանծալի եջեր կգրեք Արկաի-եկայի համար մղված պայքարի պատմութեան մեջ»։

Կուսակցութեան և կառավարութեան շուրջը համախմբված վաղջ յերկիրը վրդեվորութեամբ ցուցաբերում ե իր ուժն ու միասնութեանը։ Հավազույն սղաչունները, ծովագնացներն ու բևեռային աշխատողները իրենց դնում են հեյտուակինցիներին ոգնություն ցույց

տվող կառավարական հանձնաժողովի տրամադրութեան տակ: Չեյքուս-կինցինների ազատման գործի մեջ մասնակցելու պատւին արժանացածները իրենց չափազանց բազմավոր են համարում . . . :

Անընդհատ աճող անդասելի հեղեղատի նման, դեպի բեռնային սառույցների մեջ շարժվող կեալը— Եմիլիաի ճամբարն են ռդարկվում ողանալների ջոկատներ, նավեր, դիրիժաբլներ, այլերոսահակներ և այլն:

Չեյքուսկինցինների ազատումը— դա խակապես խորհրդային ավիացիայի, խորհրդային տեխնիկայի փայլուն հաղթական հանդեսն էր: Խորհրդային ուղաչուները, ամբողջապես խորհրդային նյութերից շինված անխափան աշխատող խորհրդային մատորներով ղինված խորհրդային ողանալներով արեցին այն, ինչ մեր թշնամիների համար անկարելի յեր թվում: «Չկան»

այնպիսի ամբողջներ, վոր բուլղիկները
ըլ չկարողանային դրավել»:

Վլադիմիրաստեղից շողենավով դուրս
և դայիս Կամանինի ողանավախումբը:
Սառույցները սահմանին հասնելով,
խումբը սկսում և իր թռիչքը: Սարա-
բովսկից, ստոնամանիքների ու ճյան
փոթորիկների պայմաններում սկըս-
վում և Վաղապյանովի խմբի անորի-
նակ արի, պատմության մեջ իր նմա-
նը չունեցող, թռիչքը: Երջանային
ճանապարհով, Յեվրոպայի, Ատլան-
դյան ովկիանոսի և Ամերիկայի վրա-
յով դեպի Եմիդտի ճամբարն են ըշ-
տապում Լեյանեյսկին ու Սլեպնյովը,
Կառավարական Հանձնաժողովի լիա-
զոր ընկ. Գ. Ա. Ուչակովի գլխավո-
րությամբ: Մոսկվայից, ամբողջ Մի-
ության վրայով, շտապում և եքս-
պրեսսը՝ դիրիժարներով: Լենինգրա-
դից, յերբեք սառույց հոեսած անծա-
նոթ ծովերով, չեւոսկինցիներին ող-

նելու յե շտապում խորհրդային սառ-
ցահատների ավադը, մեր փառապան՝
«Կրասին»-ը . . . :

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

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

Միութեան ողաչուհի հերոսութեան մասին ողագնացութեան դործի ամենալայ մասնադետներն աշխարհում ասում են, վոր «Չեյսուսիկին»-ի անվան հետ կապված հիացմունքի արժանի այդ դործը մեկն և այն մեծագույն արարքներից վորը յերբևիցե կատարել և ժամանակակից համաշխարհային ավիացիան: Նրանով պարծենում են վո՛չ միայն Պորհրդային Միութեան, այլ նաև ամբողջ աշխարհի ողագնացները»: Յեւ վ միայն նրանք, վոր դադանային կատաղութեամբ այրում եյին մարդկութեան ամենալավներկայացուցիչների դրքերը, չարասրնդում եյին ու կռկռում արշավասրմբի անհաջողութեան ու խորհրդային մարդկանց կործանման մասին:

Պորհրդային Միութեան ժողովուրդները դարձյալ ռբախութեան մեջ, ցուցաբերում են իրենց միասնութեանը կուսակցութեան և կառավարու-

Թյան շուրջը, սոցիալիստական հայ-
րենիքի արժանի զավակներին— հե-
րոս-ողաչուներին ու չեկոսակինցի-
ներին բերող եքսպրեսսի շարժումը
հաղթական հանդիսի գնացք դարձ-
նելով: Սորհրդային Միությունը կա-
րող և պարծենալ այդպիսի քաղաքա-
ցիներով:

Նշելով չեկոսակինցիների ազատու-
մբը իրականացնող ողաչուների հերո-
սական աշխատանքը, կուսակցություն-
ը և կառավարությունը վճռոչեցին
«Սորհրդային Միության Հերոսի» կո-
չում տալ Լյապիդևսկուն, Լեվա-
նեվսկուն, Մոյսիլովին, Կամանինին,
Սլեպնյովին, Վաղայանովին և Դա-
րոնինին: Կառավարությունը պարզե-
վատրեց Միության շքանշաններով ու
այլ պարգևներով բոլոր չեկոսակին-
ցիներին և նրանց, վճռոնք անմիջա-
կանորեն մասնակցել ելին չեկոսակին-
ցիների ազատման գործին:



Խորհրդային Միության հերոսներ, «Չեչյապետիկայաներին»
 փրկող ուղևորներ՝ ընկ. ընկ. ՍԼԵՊՆՅՈՎ, ԼՅԱՊԻ-
 ԴԵՎՍԿԻ, ԼԵՎԱՆՆՎՍԿԻ, ՎՈՂՈՊՅԱՆՈՎ, ԿԱՄԱՆԻՆ,
 ՄՈՒՈԿՈՎ, ԴԱՐՈՆԻՆ

Մեր վողջ լայնածավալ յերկիրը գիտե ՍՊՐՀրդային Միության հերոսողաչուների անունները, մեր արի բորտմեխանիկները*) անունները. մեր վողջ լայնածավալ յերկիրը գիտե և սիրում և Արկաիկայի խիզախ հերոսները— ընկերներ Շմիդտի, Ուշակովի, Բարբոյի, Վարոնի, Կրենկելի, Բայեվսկու, Կապուսովի, Բարուչկինի և այլոց անունները:

Միմիայն կայուն բուլշևիկները կողմից ղեկավարվող ամբողջ աշխարհից կտրված ու սառույցներով շրջապատված Սոսրհրդային կուլեկտիվը է վիճակի յեղավ ցույց տալ այդպիսի կայունութուն և համախմբվածութուն:

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

*) Ողանավի անձնակազմի անդամներից մեկի կոչումը:

Ա. Վ.

ճարդիկ կարող եյին ամենազօվարին
սրտամեններում ցուցարեբել աշխարհի
հերոսութեան, արիութեան և բռնակե-
ղեման կազմակերպչութեան: Մի-
միայն բոլոր աշխատավորներին մո-
տիկ ու հարազատ Սորհրդային իշ-
խանութեանը, վորը աղքատ, հետա-
մնաց ու անկույտութեան Ռուսաս-
տանը առաջավոր ինդուստրիայի և
աշխարհի ամենախոշոր գյուղատնտե-
սութեան յերկիր դարձրեց, կարող եր
չեյյուսկինցիների տղաման աշխա-
տանքները կազմակերպել աշխարհի
հոյակապ թափով, համառութեամբ
ու հետևողականութեամբ:

•

1920
37
1920

Յ Ա Ն Կ.

I. Ինչ՞ու՞յն Խորհրդային իշխանությունը պայքարում Արևիկայի յուրացման . . .	
համար	3
II Ինչպե՞ս և հայտարարվել Հյուսիսային ծովային ճանապարհը	15
III Խորհրդային Արևիկական արշավախումբերը	26
IV «Զեյուսկին-ի» հերոսական արշավանքը	37



ԳԱԱ Հիմնարար Գիտ. Գրադ.



FL0045317

(134)
ԳԻՆԸ 40 ԿՊՄ.

A $\frac{I}{8448}$



БОРЬБА ЗА СОВЕТСКУЮ
АРКТИКУ

Гиз ССР Армении