

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ДИСКУССИИ О ВЕЛИКОМ СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ В 1920-х – НАЧАЛЕ 1930-х гг.

Соловьев О. Ю.

Государственный социально-гуманитарный университет
(г. Коломна, Россия)

Аннотация. В статье рассмотрены этапы исследования Северного пути в 1920-х – начале 1930-х гг. и результаты ряда крупных экспедиций. Приведено содержание дискуссий о вариантах прокладки данного пути – сухопутном, железнодорожном, морском, воздушном. Объясняются причины выбора морского варианта освоения Арктики и решающая роль здесь Советского государства.

Ключевые слова. Великий Северный путь, экспедиции, варианты освоения Арктики.

Summary. The article describes the stages of the study of the Northern Route in the 1920s – early 1930s. and the results of a number of major expeditions. There is a discussion of the options for laying this route - land, railway, sea, air. The reasons for the choice of the sea option for the development of the Arctic and the decisive role here of the Soviet state are explained.

Keywords: The Arctic, the Great Northern Route, Sevexpedition, Kara expeditions, the steamer "Sibiryakov", the steamer "Chelyuskin".

Рассматривая советский этап изучения Северного морского пути, исследователи упоминают обычно несколько довоенных экспедиций, и главным образом на пароходах "Сибиряков" и "Челюскин". Однако эти суда отнюдь не были флагманами в прокладке Северного пути. Пытались ли ввести Северный транзит в эксплуатацию в 1920-х годах? Какие варианты транспортных перевозок существовали и какие выгоды здесь стремилось извлечь Советское государство? На эти и другие вопросы мы попытаемся ответить в данной статье.

Указанная тема обзорно отражена в трудах М.И. Белова и В.Ю. Визе, фрагментарно она присутствует и в ряде более узких исследований (например, Н. Сибирцева и В. Итина). На наш взгляд, существенно могут её дополнить воспоминания и статьи участников экспедиций тех лет – радиста Э.Т. Кренкеля и академика О.Ю. Шмидта.

Северный путь долгое время считался перспективным направлением в высокоширотных исследованиях ученых как Европы, так и России. Главным его достоинством была краткость пути из Европы в Азию и обратно. Однако к середине XIX в. ситуация изменилась – открытие Суэцкого и Панамского каналов, а также тяжёлые условия Севера делали Арктические пути априори нерентабельными. Отныне интерес европейцев носил сугубо научный или соревновательный характер. Иной была позиция России, чья протяжённость Арктической береговой линии и удалённость от каналов не давала иной альтернативы, как продолжать собственные практико-ориентированные исследования. Причём делать это приходилось вопреки экономическим и политическим сложностям эпохи Революций. По мнению известного ученого В.Ю. Визе, «на исключительно большое значение Северного морского пути для экономического развития Крайнего Севера Советское правительство обратило внимание с первых дней своего существования» [3, с. 287].

Этот морской путь призван был решить две задачи. Во-первых, играть роль короткого маршрута (3225 морских миль), связывающего Европу с Азией, который, при всей тяжёлости и опасности, был почти в пять раз короче дороги через Европейские моря, Гибралтар и Суэцкий канал (15498 миль). Во-вторых, оптимизировались связи Центра страны с Сибирью и Дальним Востоком, богатыми пищевыми ресурсами, пушниной, углём и рудами. Академик Шмидт считал, что «этот путь... даёт новый вариант морского пути между европейской и дальневосточной частью СССР... он открывает возможность сообщения с устьями великих сибирских рек – Оби, Енисея, Лены, Колымы и т.д. и тем самым вводит бассейны этих рек в мировой хозяйственный оборот» [7, с. 103]. Действительно тяжёлые природные условия и огромные расстояния Зауралья затрудняли прокладку обычных дорог. Построенный же в начале XX в. Транссиб не мог справиться с грузопассажирским потоком и решать проблему оторванности региона от Центра, которая была опасна в военное и мирное время. Здесь сошлёмся на мнение писателя З.М. Каневского, отмечавшего, что в 1920-е годы «зарубежные контрабандисты продолжали ещё какое-то время вести незаконный промысел в водах омывающих Чукотку, да и на самой Чукотке. ...Противостоять им можно было одним способом: регулярно посещать и обживать эти края...» [4, с. 56].

В контексте указанных причин логично, что прокладка Северного морского пути становилась важнейшей задачей государства в Полярном регионе. Как следствие, в 1920 году создается организация по координации проектов изучения Севера – Северная научно-промысловая экспедиция (Севэкспедиция) при ВСНХ. Её возглавили президент Академии наук А.П. Карпинский и крупный полярный исследователь Р.Л. Самойлович. По сути, Севэкспедиция восходила к Комиссии по изучению Севера, организованной группой ученых после революции с целью выявления промысловых возможностей региона. Как известно, в связи с Гражданской войной страна столкнулась с жесточайшим голодом, и поэтому Северный путь становится коммуникацией для доставки продовольствия в Европейскую Россию. Такую задачу, например, выполнила Сибирская экспедиция 1920 г. Тогда же образуется Комитет Северного морского пути, чтобы сугубо продовольственную дорогу со временем превратить в путь «обыкновенный, хорошо обследованный, обязательный необходимыми навигационными знаками» [2, с. 13].

Крупнейшим проектом Севэкспедиции, связанным с прокладкой торгового пути через Арктические моря, стали Карские экспедиции 1920-х годов – серия грузоперевозок из Архангельска до Оби и Енисея. Так, согласно данным за 1922 год, баржи и пароходы нагрузили «8800 т хлеба в Архангельск, экспорт 4800 т различных грузов – кожсырья, шерсти, конского волоса, графита, асбеста – за границу и доставка в Сибирь из портов Европы 8400 т заграничного импорта – машин, сельхозоборудования, охотничьего оборудования и припасов...» [6, с. 66]. Результаты этих экспедиций были неоднозначны. Транспортники сопровождалась ледокольными судами, и темпы роста объемов перевозок оставались небольшими. К сожалению, не обошлось без потерь: «с 1920 по 1928 год по этому участку пути было совершено свыше шестидесяти рейсов, причём два судна погибли» [4, с. 56]. Но и ледокольное сопровождение не гарантировало успеха, так как ледоколов было мало (7, не считая ледорезы и ледокольные пароходы), и их надёжность бралась под сомнение. К примеру, «Красин» – крупнейший ледокол того времени – смог совершить зимнее плавание по Арктике только в 1932 году.

Тем не менее, как пишет Кренкель, «жизнь настойчиво требовала создание северного пути» [5, с. 196]. На фоне сложностей с реализацией морского варианта многие специалисты предлагали вариант сухопутный. Тот же Каневский отмечал, что «ещё в дореволюционное время раздавались голоса в пользу строительства на Крайнем Севере железных дорог» [4, с. 60]. Идея выглядела перспективной на фоне проектов первой пятилетки, и с предложением постройки такой дороги выступили профессор-юрист В.М. Воблый и полярный живописец А.А. Борисов. В 1928 году газета «Известия» публикует ряд статей В.М. Воблого под общим заголовком – «Великий Северный путь». В них не только доказывались преимущества железнодорожного проекта, но и предлагались этапы его осуществления. В развернувшейся дискуссии приняли участие

как сторонники, так и критики высокоширотного строительства. Вспоминая об этой полемике, Кренкель отмечает, что «проект оказался не столь обстоятельным... Его экономические обоснования далеко не всегда были достаточно тверды» [5, с. 196]. Действительно, план был дерзким, но очень затратным и мог реализовываться поэтапно при благоприятных экономических условиях. А происшедшее в том же году крушение экспедиции У. Нобиль на дирижабле «Италия» поставило под сомнение и другой вариант освоения Севера – воздушный. На ноябрьском пленуме Постоянного Совещания по проблемам сооружения Великого Северного пути (1931) большинство выступавших высказались против проекта Воблого. Учитывая положительные результаты арктического мореплавания, рекомендовалось «всемерно развивать его во второй пятилетке» [1, с. 409]. Как следствие, к началу 1930-х годов и ученые-географы, и полярники-практики возвращаются к варианту создания именно морского (!) пути на Восток.

В результате создается новый, полностью оправдавший себя алгоритм действий государства по освоению Арктики: разрабатываются более надёжные маршруты, строятся пароходные ледоколы, для обследования опасных и отдаленных участков привлекается авиация, в Заполярье увеличивается число радиостанций и метеорологических станций, идет подготовка к созданию научных станций на дрейфующих льдах («Северный полюс»). Всё это делает вполне достижимой цель прохождения Северного морского пути за одну навигацию. Для её осуществления организуются экспедиции на «Сибирякове» и «Челюскине», которые должны были стать (и стали!) главным доказательством серьезности намерений Советской России закрепиться в Заполярье. Однако при всех заслугах этих экспедиций считать их единственным довоенным мероприятием, в рамках достижения вышеозначенной цели, неверно. «Сибиряков» и «Челюскин» – были лишь этапом, последовавшим за десятилетием проб и ошибок 1920-х годов. Десятилетием, когда первые продовольственные партии прокладывали путь на Восток и обсуждались варианты альтернативных Северных маршрутов. Всё это прямо и косвенно повлияло на решение Правительства и Всесоюзного Арктического института приступить в Международный полярный год (1932/1933) к реализации масштабного и рискованного, но при этом экономически выгодного и в геополитическом отношении оправданного проекта по доказательству судоходности Великого Северного морского пути.

Литература:

1. Белов, М. И. История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. Т. 3. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / М. И. Белов. – Л.: Морской транспорт, 1959. – 512 с.
2. Васильев, Н. Я. Карская экспедиция / Н. Я. Васильев. – М.: Наркомат внешней торговли, 1921. – 44 с.
3. Визе, В. Ю. Моря Советской Арктики / В. Ю. Визе. – М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. – 416 с.
4. Каневский, З. М. Зачем человеку льды? / З. М. Каневский. – М.: Политиздат, 1989. – 237 с.
5. Кренкель, Э. Т. РАЕМ – мои позывные / Э. Т. Кренкель. – М.: Советская Россия, 1973. – 436 с.
6. Сибирцев, Н. Северный морской путь и Карские экспедиции / Н. Сибирцев, В. Игин. – Новосибирск: Западно-Сибирское краевое издательство, 1936. – 229 с.
7. Шмидт, О. Ю. Исследование Арктики в Советском Союзе, 1934 г. (Часть III, IV) / О. Ю. Шмидт // Вестник РУДН, серия Государственное и муниципальное управление. – 2016. – № 1. – С. 102–105.