
АНТОЛОГИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ИССЛЕДОВАНИЕ АРКТИКИ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ, 1934 Г. (ЧАСТЬ III, IV)¹

О.Ю. Шмидт²

III

Хозяйственные проблемы развития Арктики, тесно связанные с ее научным изучением, включают в себя проблемы использования полезных ископаемых, рыболовства, охоты, колонизации, но прежде всего проблемы транспорта. Успехи нашей работы в Арктике тесно связаны с тем, что мы проблему трансарктического транспорта поставили в центр нашего внимания, как ведущую проблему, под предводительством которой одновременно наилучшим образом решаются и все остальные научные и практические задачи. Идея использования Ледовитого океана для транспорта не нова. Как известно, еще в XVII веке широко обсуждалась возможность прохода из Европы в восточную Азию «северо-восточным путем», т.е. огибая азиатский материк с севера. Экономические и политические причины толкали тогда на испытание этого пути. Торговля с Индией, бывшей тогда стержнем мировой торговли, проходила по трудному пути вокруг мыса Доброй Надежды. Наиболее сильными державами, державшими в руках этот путь, были в то время Испания и Португалия, но быстро растущая торговая экспансия Голландии и Англии искала обходных путей с севера. Себастьян Кабот и другие популяризировали идею «северо-восточного прохода», как и одновременно прохода «северо-западного»

¹ Перепечатано: Проф. О.Ю. Шмидт. Исследование Арктики в Советском Союзе // Доклады Советской делегации на Международном географическом конгрессе в Варшаве: издание Научно-исследовательского института Большого советского атласа мира при ЦИКе СССР. – М.: Типогр. НКО им. Клина Ворошилова, 1934.

² Шмидт Отто Юльевич (1898–1956 гг.) – советский ученый, профессор, академик Академии наук СССР, герой Советского Союза, исследователь Севера, математик, геофизик, географ, астроном.

мимо северных берегов Америки. Ряд голландских и английских торговых экспедиций снаряжались на средства торговых компаний и правительств для прохода северным путем к богатствам Индии и Китая.

Техника того времени (парусный флот) не позволяла проникнуть дальше Новой Земли, где голландец Виллем Барентс имел первую в истории полярную зимовку. Дальше подступов к Карскому морю эти экспедиции пройти не могли, и идея было надолго оставлена. Однако, в XVIII веке к ней вернулся Петр Великий, и хотя «северо-восточный проход» не был тогда осуществлен, но, по указанию Петра при его преемниках, была проведена опись северных берегов Азии – первая опись берегов Ледовитого океана. Географические названия морей и мысов сохранили имена отважных штурманов, проводивших эту работу в условиях отсталой техники: Челюскин, братья Лаптевы и др. Большинство из них погибло от бурь, цынги и лишений.

Идея «северо-восточного прохода» вновь выдвинулась уже во второй половине XIX века, когда растущее хозяйство Сибири потребовало выхода на мировой рынок через сибирские реки и Ледовитых океан. При финансовом участии купца А. Сибирякова была снаряжена знаменитая экспедиция Норденшельда, осуществившая в 1878–1879 гг. впервые в истории «северо-восточный проход» от берегов Скандинавии до Тихого океана. С научной точки зрения его экспедиция была первоклассным географическим достижением, с практической стороны она скорее дала отрицательный результат – показала нерентабельность в условиях того времени навигации по северу. Как известно, им прошли русские небольшие ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» под начальством Вилькицкого в 1914–1915 гг., а затем Р. Амундсенем на «Мод» в 1918–1920 гг. (с двумя зимовками).

Эти три прохождения, казалось, устанавливали, что Ледовитый океан проходим, но только ценою зимовок, что, конечно, лишало его практического значения. Между тем, хозяйственное значение этого пути в случае удачи было бы чрезвычайно значительным как для всей мировой торговли, так и в особенности, конечно, для территории Советского Союза.

Этот путь, во-первых, дает новый вариант морского пути между европейской и дальневосточной частью СССР, во-вторых, что не менее важно, 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. Наконец, этот путь дает возможность культурного и хозяйственного расцвета народностям далекого севера (ненцы или самоеды, эвенки или тунгусы, якуты, чукчи и др.). Советская власть, осуществляя известные принципы своей национальной политики, много сделала для культурного подъема этих в большинстве своем малочисленных народностей, дав им школы на родном языке, больницы, средства хозяйственного развития и т.д. Существует особый правительственный орган – Комитет по делам Малых народностей Севера при Всероссийском Центральном Исполнительном Комитете, под председательством П.Г. Смиловича, руководящего

этой культурной работой. Продолжение северного морского пути значительно подымет благосостояние этих народностей.

Итак, «северо-восточный проход», помимо его огромного теоретического интереса, представляет крупную практическую проблему. Сначала были освоены крайние участки северного морского пути, примыкающие к Атлантическому и Тихому океанам. Первые достижения устьев Оби и Енисея относятся еще к XIX веку; однако, это дело заглохло. В 1913 г. Нансен прошел в устье Енисея и затем, поднявшись по этой реке, стал горячим сторонником идеи регулярного морского сообщения с запада к устьям этих рек. Эта идея была осуществлена уже после мировой войны при Советской власти.

Уже более 10 лет совершают свою регулярную работу, так называемые, «Карские экспедиции». Караваны морских судов под предводительством мощного ледокола проходят из Англии, Норвегии и других стран через Карское море к устьям Оби и Енисея, откуда вывозится, главным образом, строительный лес. На почве этой операции в нижнем Енисее вырос порт Игарка, до которого доходят океанские пароходы. Город Игарка заложен всего лишь в 1929 г., а в настоящее время его население уже превосходит 20 тыс. человек. С восточной стороны рейсы пароходов идут из Владивостока в Чукотское море, доходя до устья реки Колымы.

Успехи научной работы на севере, успехи советского мореплавания и в особенности упомянутая выше кооперация между ледокольным флотом и авиацией, дали возможность поставить, а затем и разрешить, проблему прохода «северо-восточным проходом» в одну навигацию без зимовки.

После моих первых ледокольных экспедиций в 1929–1930 гг., я, совместно с проф. В. Визе, поставил перед Правительством вопрос о «северо-восточном проходе» без зимовки. Правительство широко пошло нам навстречу и в 1932 г. на пароходе «Сибиряков» северо-восточный путь был пройден в два месяца без зимовки. Об этой экспедиции и явившейся ее повторением экспедиции на «Челюскине» я ниже сообщу подробнее.

Северный морской путь является основным стержнем для еще более мощного развития научной и хозяйственной работы. Для концентрации этого дела и возможного его ускорения Советским Правительством организовано особое учреждение – Главное управление Северного морского пути (начальник Управления – О.Ю. Шмидт), которому переданы все ледоколы, а также радиостанции, самолеты и т.д., работающие на севере. Одним из первых мероприятий этого учреждения явилось расширение морских сообщений до устья реки Лены. В 1933 году первые океанские пароходы появились в устье Лены и выгрузили груз. В настоящем году операция повторяется.

IV

Особенно большая роль предстоит в Арктике авиации. Аэропланы летают над всеми морями, примыкающими к северному побережью СССР, осу-

шествляют разведку льда и указывают ледоколам и пароходам наиболее выгодные пути. Они же связывают материк с островами, создают ускоренный транспорт по сибирским рекам и между пунктами побережья. Уже в 1925 году совершили большие перелеты летчики Чухновский и Кальвиц. Всем памятно участие Чухновского и Бабушкина в экспедициях ледоколов «Красин» и «Малыгин» в 1928 году во время операции по спасению экспедиции Нобиле. В это же время Красинский летал на остров Врангеля. Летчики Алексеев, Слепнев, Доронин, Галышев, Молоков, Леваневский и др. осваивали один участок далекого севера за другим. Огромные достижения советской авиации на севере стали широко известны всему миру во время блестяще проведенной операции по спасению экспедиции после гибели «Челюскина». Уже имеется несколько регулярных линий на севере и в ближайшие годы все побережье севера и все сибирские реки будут покрыты регулярно действующими авиалиниями.

Авиация участвует также непосредственно в научной работе. На северных полярных станциях, как, например, Земле Франца Иосифа, мысе Челюскин, мысе Северном и других, круглый год стационарованы аэропланы, совершающие полеты для регулярного, систематического определения передвижек льда, изучения атмосферы и т.д., а также для картографических работ. Так например, в 1932–1933 гг. проф. Обручевым и геодезистом Салищевым по наблюдениям и съемкам с аэроплана составлена первая карта Чукотского полуострова. О размере исследовательской работы на аэропланах дает представление хотя бы такой пример: в 1934 г. остаются на зимовку на северной оконечности Азии у мыса Челюскин шесть аэропланов в помощь имеющийся там научной обсерватории.

Чрезвычайно интересный полет воздушного корабля «Граф Цеппелин» в 1931 г. в районе новой Земли, Земли Франца Иосифа и Северной Земли, на котором научные работы проходили под руководством проф. Р. Самойловича и при участии проф. Молчанова, показали большие возможности дирижабля, как орудия арктического исследования. Этой работе, несомненно, в будущем будет уделено внимание.