

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УДК 913+94

Поступила 28 января 2014 г.

**ПОХОД «ЧЕЛЮСКИНА» — НАЧАЛО НОВОГО ЭТАПА
ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ (К 80-ЛЕТИЮ СОБЫТИЙ)***д-р геогр. наук Л.М. САВАТЮГИН¹, канд. геогр. наук И.Н. СОКРАТОВА^{1,2,3}**1 — ГНЦ РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, Санкт-Петербург, e-mail: savat@aari.ru**2 — Российская академия наук, г. Москва, e-mail: sokratova@geodep.ras.ru**3 — Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, г. Москва*

13 апреля 1934 г. успешно завершилась «Челюскинская эпопея», ставшая важной вехой в освоении Северного морского пути. В 1930-е гг., как и сейчас, перед нашей страной остро стоял вопрос отстаивания приоритета в Арктике и доказательства прав на обширные территории в Северном Ледовитом океане (СЛО). Для этого необходимо было убедительно доказать, что СССР в состоянии решить задачу освоения побережья и островов СЛО и наладить навигацию по Северному морскому пути (СМП). После экспедиции на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» (1932 г.), впервые в истории мореплавания прошедшей по всей трассе СМП от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию, 12 декабря 1932 г. при Совете народных комиссаров СССР было организовано Главное управление Северного морского пути (ГУ СМП) (Белов, 1969; Визе, 1948; Жуков, 2008). Первым начальником ГУ СМП стал инициатор его создания О.Ю. Шмидт, один из наиболее энергичных и неординарных научных и политических деятелей XX века. На Управление была возложена задача «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить

безопасность плавания по этому пути» (Белов, 1969). Следующая экспедиция была запланирована на 1933 г. О.Ю. Шмидту, как главе нового ведомства, необходимо было обеспечить судоходство по трассе СМП в максимально короткие сроки. Многие принятые О.Ю. Шмидтом решения по организации экспедиции ряд современников и исследователей объясняют его честолюбием (или даже авантюризмом) (Корякин, 2011; Фрейдгейм, 2005 и др.). Он, как и в 1932 г., возглавил экспедицию. Шмидту с трудом удалось добиться передачи в распоряжение ГУ СМП нового грузопассажирского судна «Лена», построенного в Дании на верфях компании «Бурмейстер и Вайн». Корабль не был ледокольным пароходом, он был «усиленным для навигации во льдах», поскольку создавался по заказу советских внешнеторговых организаций для плавания в Охотском море (Белов, 1969; Корякин, 2008). 19 июня 1933 г. «Лена» была переименована в «Челюскин», капитаном «Челюскина» не без колебаний согласился стать знаменитый полярный капитан В.И. Воронин, который в силу ряда причин не смог отказать О.Ю. Шмидту (Ермолаев, 2001; Отто Юльевич Шмидт. 120 лет со дня рождения, 2011). Экспедиция на «Челюскине» была запланирована как комплексная.

«Челюскин» должен был пройти из Мурманска во Владивосток, отрабатывая схему доставки грузов по трассе СМП и укрепив опыт плавания «Сибирякова». Необходимо было проверить, в каких пределах возможно плавание на Севере грузовых пароходов и каким образом организовать совместную работу этих судов и ледоколов на всем пути. В ходе экспедиции планировалось сменить зимовщиков острова Врангеля и расширить полярную станцию. Научная программа, составленная Всесоюзным арктическим институтом, включала сбор материалов по океанографии (гидрографические, гидрологические, геофизические, геодезические работы); промысловые исследования; специальные наблюдения (Гаккель, 1959; Лаппо, 1980). Предстояло изучить ряд еще недостаточно известных участков Северного Ледовитого океана. По плану экспедиция должна была завершиться 1 октября 1933 г. Предполагалось, что пароход, ввиду его непригодности к плаванию во льдах, будет сопровождать ледокол «Красин».

«Челюскин» вышел из Ленинградского порта 16 июля 1933 г. со значительным отставанием от графика и направился в Копенгаген (Белов, 1969; Поход «Челюскина», 1934; Фрейдгейм, 2005), где судостроители устранили выявленные дефекты. Затем он совершил переход в Мурманск, где произошла еще одна задержка: между 2 и 10 августа было закончено комплектование экипажа, получены продукты и дополнительное оборудование на весь рейс, в Мурманске же на борт поднялись пассажиры, следовавшие на остров Врангеля.

Ход плавания «Челюскина» подробно описан в ряде публикаций (Белов, 1969; Корякин, 2011; Поход «Челюскина», 1934; Фрейдгейм, 2005 и др.). В них рассмотрены причины, приведшие к гибели судна, которая произошла 13 февраля 1934 г. В результате сильного

Карта дрейфа л/п «Челюскин».



Е.В. Войшвилло, Б.М. Стародубцев.
Пароход «Челюскин». 1987 г.

сжатия льдами пароход был раздавлен и затонул в Чукотском море, в 155 милях от мыса Северный и в 144 милях от мыса Уэлен. Поскольку такой исход был вполне ожидаем, эвакуация на льдину была проведена оперативно, в течение 2 часов. На лед удалось перенести все необходимое для создания лагеря, единственной жертвой стал завхоз экспедиции Б.Г. Могилевич. В результате катастрофы на льду оказалось 104 человека. Сначала на льдине был разбит палаточный лагерь, затем были построены бараки, камбуз, сигнальная вышка; быт наладился. Шмидт обеспечил поддержание



оптимистичного настроения в лагере, каждый вечер устраивая собрания, на которых информировал о том, что предпринимается на Большой земле для их спасения, читал общеобразовательные лекции. Участники экспедиции выпускали стенгазету «Не сдаемся!». Не прекращались научные наблюдения, включая сбор данных о поведении льдов в зависимости от ветра, морских течений и приливов (Гаккель, 1959; Лаппо, 1980). Был создан и поддерживался в рабочем состоянии ледовый аэродром.

По инициативе И.В. Сталина на следующий день после трагедии была создана правительственная комиссия по оказанию помощи челюскинцам. Операция по спасению разрабатывалась с поистине глобальным размахом (при этом в возможность спасения верили далеко не все специалисты) (Как мы спасали челюскинцев, 1934; Корякин, 2011). Весь мир следил за судьбой полярной экспедиции.

Главную роль в спасении полярников сыграла полярная авиация (Как мы спасали челюскинцев, 1934; Каманин, 1971). Спасти удалось всех людей, 2 месяца проведенных на льдине в условиях полярной зимы. 13 апреля 1934 г. из ледового лагеря были вывезены последние участники экспедиции.

16 апреля 1934 г. Указом ВЦИК СССР была учреждена высшая степень отличия — звание Героя Советского Союза, и первыми Героями стали семь летчиков, эвакуировавших челюскинцев со льдины. Остальные участники спасательной операции также были отмечены орденами и медалями. Все «челюскинцы» были награждены орденами Красной Звезды (Каманин, 1971; Корякин, 2011).

Триумфальное возвращение участников экспедиции стало логическим продолжением того беспрецедентного внимания, с которым освещался ход спасательной операции, — это было доселе невиданное ликование нации, едва ли не впервые почувствовавшей себя единой и сильной. Апофеозом встречи стал парад на Красной площади (Героическая эпопея, 1935; Корякин, 2011; Новиков, 1956).



Капитан В.И. Воронин и О.Ю. Шмидт.

Существуют различные оценки итогов экспедиции «Челюскина». Опубликованы работы, в которых рассматриваются вопросы, был ли поход авантюрой О.Ю. Шмидта или закономерным событием в освоении Арктики; мог ли Советский Союз в тридцатые годы позволить себе серьезно подготовленную арктическую экспедицию; насколько важна была в то время разведка Северного морского пути (Белов, 1969; Жуков, 2008; Корякин, 2011; Фрейдгейм, 2005).

О значении экспедиции на «Челюскине» можно говорить в общеполитическом плане и с точки зрения выполнения программы работ. На официальном уровне было заявлено, что плавание «Челюскина» доказало реальность полного освоения Северного морского пути. При этом не афишировалось, что катастрофа «Челюскина» как раз доказала всю сложность этой задачи. Так, В.Ю. Визе подробно описывает ход экспедиции и спасение челюскинцев, но избегает любых оценок (Визе, 1948). В. Новиков отмечает общеполитическое значение экспедиции (Новиков, 1956). Я.Я. Гаккель (Гаккель, 1959) и С.Д. Лаппо (Лаппо, 1980) дают оценку влияния научных работ на «Челюскине» на последующий ход научного изучения Арктики, В.С. Корякин поднимает проблему реальных и мнимых заслуг участников событий (Корякин, 2011).

Существует мнение, что экспедиция не справилась с основным заданием — пройти Северным морским путем так, чтобы ни у кого не осталось сомнений в пригодности этой трассы в смысле ее транспортной эксплуатации. Но, с другой стороны, это был эксперимент (пусть крайне дорогой и



Первые Герои Советского Союза:

А.Д. Ляпидевский, С.А. Леваневский, М.Т. Слепнёв,
В.С. Молоков, Н.П. Каманин, М.В. Водопьянов, И.В. Доронин.

на людях — вполне в духе советских экспериментов того времени), который должен был ответить на вопрос: смогут ли неледokolные, в том числе боевые, корабли за одно лето проходить Северным морским путем во Владивосток без ледокольной проводки, или нужно создавать мощный ледокольный флот?

Опыт похода «Челюскина» показал необходимость ледокольной проводки транспортных судов. С 1935 г. стало обязательным нахождение линейных ледоколов на западном и восточном участках трассы. Была отработана проводка ледоколами грузовых судов в тяжелых льдах. Перед Великой Отечественной войной на Дальний Восток пришли новые ледоколы: «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Анастас Микоян» и «Лазарь Каганович» мощностью по 10000 л.с. Долгое время они обеспечивали ледовые проводки судов. Бесспорно влияние похода «Челюскина» на общий ход арктического судостроения и в особенности ледоколостроения. В Ленинграде было образовано ЦКБЛ — конструкторское бюро для проектирования судов ледового плавания. По его проектам, преимущественно на отечественных заводах, было построено много ледокольно-транспортных судов и ледоколов.

В 1936 г. военные корабли, эсминцы «Сталин» и «Войков», впервые прошли по «Челюскинскому маршруту». Для защиты их корпусов, не предназначенных для плавания во льдах, были применены так называемые «шубы» из деревянных бру-

сьев, закрепленных в районе ватерлинии. Опыт плавания по СМП боевых кораблей, не имеющих ледовых подкреплений, был позже неоднократно использован. В 1942 г. по СМП были переведены из Владивостока на Северный флот корабли: лидер «Баку» и три эсминца — «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный» в составе экспедиции особого назначения (ЭОН-18) для обеспечения проводки ка-

раванов; они также имели «шубы». Прошли благополучно и подводные лодки Д-1, Д-2 и Д-3 (Жуков, 2008).

Большую ценность представляли проведенные во время экспедиции и дрейфа на льдине научные наблюдения (Гаккель, 1959; Лаппо, 1980). Полученная информация была использована для развития океанографии и полярной навигации.

В 1937 г. была воплощена возникшая именно во время дрейфа челюскинцев на льдине идея создания дрейфующих научных станций «Северный полюс». Не случайно среди четырех сотрудников станции «Северный полюс-1» были двое челюскинцев: радист Э.Т. Кренкель и гидробиолог П.П. Ширишов.

В результате «Челюскинской эпопеи» очевидной стала необходимость создания особой полярной авиации, которую позже организовали в системе ГУСМП.

Экспедиция «Челюскина» имела важное политическое значение. Успешная спасательная операция продемонстрировала миру высокий моральный дух советского народа, возможности полярной авиации. Это отразилось на атмосфере дальнейшего отношения международного политического сообщества к Советскому Союзу. Так, вскоре США установили дипломатические отношения с СССР.

В целом «Челюскинская эпопея» ознаменовала новый этап освоения Арктики. Она стала важным шагом в изучении условий плавания в СЛО, способствовала дальнейшему освоению Северного морско-

го пути, островов и побережья Северного Ледовитого океана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. Л.: Гидрометеорологическое издательство, 1969. 616 с.

Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. 396 с.

Гаккель Я.Я. Во льдах Чукотского моря // Водный транспорт. 1959. 14 апр.

Героическая эпопея: Альбом фотодокументов. М.: Правда, 1935. 160 с.

Ермолаев М.М. Воспоминания. СПб.: Гидрометеоздат, 2001. 260 с.

Жуков Ю.Н. Сталин: арктический щит. М.: Вагриус, 2008. 720 с.

Как мы спасали челюскинцев / Под общей редакцией О.Ю. Шмидта, И.Л. Баевского, Л.З. Мехлиса. М.: Изд. ред. газ. «Правда», 1934. 408 с.

Каманин Н.П. Спасение челюскинцев // Летчики и космонавты. М.: Политиздат, 1971. 448 с.

Корякин В.С. Челюскинская эпопея. М.: Вече, 2011. 320 с.

Ланно С.Д. Научные исследования экспедиции на «Челюскине» // Известия Всесоюзного географического общества. 1980. Т. 92. Вып. 4.

Новиков В. Из истории освоения Советской Арктики. М., 1956. 216 с.

Отто Юльевич Шмидт. 120 лет со дня рождения. М.: Изд-во «РМП», 2011. 255 с.

Поход «Челюскина»: Героическая эпопея: В 2 т. М.: Изд. ред. газ. «Правда», 1934. Т. 1. 472 с. Т. 2. 464 с.

Фрейдгейм Л. Домыслы и правда об экспедиции «Челюскина» // Промышленные ведомости. 2005. № 6.