

## 90 ЛЕТ СКВОЗНОМУ РЕЙСУ «СИБИРЯКОВА»

1 октября 2022 года исполнилось 90 лет с окончания сквозного рейса ледокольного парохода «А. Сибиряков» по Северному морскому пути (СМП) за одну морскую навигацию. Экспедиция проходила по программе Второго международного полярного года и стала поворотной. После нее окончательно было решено превратить трассу Севморпути в полноценный водный маршрут с развитой инфраструктурой для развития торговли, морского сообщения с удаленными районами СССР и укрепления обороны страны. После этой экспедиции завершились дискуссии об альтернативных маршрутах в виде Великого северного железнодорожного пути, и государство сконцентрировалось на освоении морской трассы. В целом был обеспечен поворот от освоения и использования флангов СМП, как это было ранее, в пользу всего маршрута. Однако требуется некоторая предыстория.

В дореволюционные годы и эпоху 1920-х значительная часть арктического судоходства была связана с развитием торговли, в том числе международной. Карские рейсы периода 1920-х годов стали примером налаживания торгового сообщения между Западной Сибирью и странами Европы (Англией, Норвегией, Германией и др.). Еще одной попыткой соединить разные концы страны были дальневосточные Колымские рейсы, по маршруту Владивосток — устье Колымы. Они были направлены на внутреннюю торговлю и северный завоз продуктов и товаров к удаленным участкам страны. Немаловажную роль в этих рейсах играло территориальное закрепление участков суши в этом регионе за СССР. Например, островов Врангеля и Геральда.

В 1928 году страна приступила к выполнению первого пятилетнего плана. Северо-восточная часть СССР оставалась неосвоенной, почти лишенной транспортного сообщения и полярных станций. Требовалось соединить отсталый край с индустриально развитыми районами страны. Севморпуть планировался в качестве «красной линии» с ответвлениями в виде сибирских рек и должен был служить водной артерией на Дальний Восток для решения торговых, обменных и оборонительных задач.

К 1930-м годам необходимость генерального пути стала очевидна, однако существовало несколько точек зрения на то, каким он должен быть. Морским или железнодорожным? К 1920-м годам Севморпуть как единая трасса вызывал скепсис. Слова легендарных покорителей Арктики многими еще считались актуальными. Адольф Эрик Норденшюльд считал, что только западный и восточный фланги СМП годятся для торгового и активного транспортного сообщения, а Фритъоф Нансен вовсе категорично заявлял, что Севморпуть пригодным для торговли не станет никогда.

С 1919 года профессор В.М. Воблый и художник А.А. Борисов выдвигали идею Великого северного

пути, который бы соединил Обь и Мурманск. В конце 1920-х годов эту идею переработали, и по новому проекту железная дорога должна была доходить до Дальнего Востока. Однако в 1931 году проект был признан сверхдорогим и свернут. Предпочтение отдали развитию Северного морского пути.

Важной причиной для организации экспедиции был Второй международный полярный год, проведенный в 1932 году в честь 50-летия Первого МПГ. Программа предусматривала скоординированную работу ученых из 44 стран, работавших на полярных станциях. Во время плавания на «А. Сибирякове» был выполнен комплекс научных задач, на борту находились ученые Всесоюзного арктического института (ВАИ).

Задача сквозного прохода по Севморпути за одну навигацию была возложена на ВАИ, в чье распоряжение был предоставлен «А. Сибиряков». Судно было построено по заказу Канады

в Шотландии и изначально называлось Bellaventure. Подобные суда Канада использовала для зимних навигаций и зверобойного промысла. В Россию ледокольный пароход попал в годы Первой мировой войны, когда был куплен у канадцев для обеспечения морской навигации на Белом море. Позже судно переименовали в «Александр Сибиряков» в честь сибирского золотопромышленника, который вложил свои средства



Ледокольный пароход «А. Сибиряков».  
Фото Л.И. Леонова

в организацию экспедиции Адольфа Норденшюльда — первопроходца Севморпути, а также в исследования водных путей Сибири.

Начальником экспедиции был назначен директор ВАИ Отто Юльевич Шмидт, за научную часть экспедиции отвечал его заместитель Владимир Юльевич Визе. Капитаном судна был Владимир Иванович Воронин, выходец из Поморья и самый известный полярный капитан СССР 1930-х годов. Все они были знакомы и даже принимали совместное участие в полярных экспедициях на ледокольном пароходе «Г. Седов». Также на борту находился студент ВХУТЕИНа Федор Павлович Решетников, в будущем известный художник. Всего на борту трудились 66 человек.

Суматоха при снаряжении экспедиции была очень большой — на борт не успели погрузить самолет для ледовой разведки. Тяжело было все предусмотреть, почти невозможно. В.Ю. Визе сетовал даже на такой курьез: «Как, например, организовывая экспедицию на «Сибирякове», можно было учесть, что железнодорожные умники перепутают Архангельск с Астраханью и направят заказанные нами в Одессе овощи на Каспий?»

28 июля 1932 года «А. Сибиряков» вышел из Архангельска и направился к Маточкиному Шару, через который 31 июля вышел в Карское море.

Подходя к архипелагу Северная Земля, у острова Домашний, сибиряковцы приняли на борт четверку



Капитан «А. Сибирякова» В.И. Воронин и начальник экспедиции О.Ю. Шмидт на борту судна. 1932 год

участников Североземельской экспедиции. Николай Урванцев предоставил сибиряковцам копию карты Северной Земли, составленной им собственноручно, и после ее рассмотрения В.И. Воронин принял решение обойти архипелаг с севера.

«А. Сибиряков» уже 15 августа смог обогнуть Северную Землю с севера, чего еще никому не удавалось. Далее встречались более коварные льды толщиной до 3 метров. Только 24 августа «А. Сибиряков» вышел в море Лаптевых, здесь льды были тяжелее — в итоге была обломана лопасть винта.

К устью Лены, в бухту Тикси, «Сибиряков» подошел 26 августа. Тут экспедиция повстречала пароход «Лена», который в 1877 году дошел до этих мест с «Вегой» Норденшюльда. В устье Колымы произошла встреча с командой ледореза «Ф. Литке» и начальником особой Северо-восточной экспедиции Н.И. Евгеновым. Известный гидрограф, начальник многих Карских товарообменных экспедиций, сообщил, что Чукотское море забито тяжелыми льдами.

Все осложнялось отсутствием самолета на борту, поэтому идти капитану приходилось вслепую. В итоге в Чукотском море у «А. Сибирякова» случились две большие беды с винтом. У острова Колючин одна лопасть была срезана, другие обломаны. С 10 по 16 сентября команда занималась устранением поломки. Водолаза на борту не было, поэтому нашлось оригинальное решение — нагрузить нос так, чтобы поднялась корма. Этот момент Федор Решетников запечатлел на карти-

Выступление самодеятельного оркестра на палубе «А. Сибирякова» после смены сломанных лопастей винта. Фото П.К. Новицкого



«А. Сибиряков» медленно продвигается под парусами. Чукотское море. Фото П.К. Новицкого

не. Однако буквально через два дня гребной вал вместе с винтом обвалился в воду и судно начало дрейфовать, оставшись без хода.

Первые три дня дрейф был очень благоприятным, и пароход приблизился к мысу Дежнева. 27 сентября ветер вновь стал попутным, и было принято второе оригинальное решение: взять брезент с угольных отсеков и шлюпок, сделать из них импровизированные паруса. Часть парусов была черной от угольной пыли, поэтому «А. Сибиряков» вышел в Берингово море похожим на «Летучего голландца». На 66-е сутки пути, 1 октября 1932 года, «А. Сибиряков» вошел в Берингов пролив.

«А. Сибиряков» был отбуксирован в Петропавловск-Камчатский, Владивосток и — 4 ноября — в японскую Иокогаму, где прошел ремонт. В начале 1933 года ледокольный пароход отшвартовался в Мурманске. Маршрут походил на обратный путь «Веги» до Стокгольма — через Иокогаму, Суэц и Южную Европу.

Значение этой экспедиции действительно сложно переоценить. Плавание на «А. Сибирякове» открыло череду невероятных экспедиций 1930-х годов, пароход совершил первое сквозное плавание по Севморпути за одну навигацию. Наконец-то появилось доказательство того, что трасса может использоваться на всем протяжении. После героического рейса было создано Главное управление Севморпути для комплексного решения поставленных задач, а научные наблюдения внесли весомый вклад в изучение Советской Арктики.

*И.А. Рудь (РГМАА).*

*Фото и иллюстрации из фондов РГМАА*

«Починка винта л/п «А. Сибиряков» в Чукотском море. Сентябрь 1932 г.». Картина Ф.П. Решетникова

