

Карские операции 1920–1930-х годов

СБОРНИК ДОКУМЕНТОВ
ИЗ АРХИВА КОМПАНИИ «СОВФРАХТ»

Авторы-составители
М. Емелина, М. Савинов, П. Филин



Paulsen
Москва 2019

УДК 930.253
ББК 63.3(2)611

*Спасибо коллективу и ветеранам ПАО «Совфрахт»
за предоставленные материалы
и помощь при издании книги*



Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт». Авторы-составители М. Емелина, М. Савинов, П. Филин. – М.: Паулсен, 2019. – 296 с.

ISBN 978-5-98797-219-9

Карские экспедиции – интересная и малоизученная часть истории освоения Северного морского пути и Арктики в целом. Начавшиеся как сугубо торговые, эти экспедиции внесли огромный вклад в изучение Карского моря, формирование квалифицированных кадров, работающих в арктических морях, в строительство новых портов и поселков в Заполярье.

Они положили начало лидерству России в освоении Арктики: уникальные люди, которые самоотверженно трудились в годы, когда не было ни современных материалов, ни интернет-технологий, ни своего флота, благодаря самоорганизации и профессионализму смогли наладить арктическую логистику так, что могут позавидовать многие современные компании. Редкие документы из архива «Совфрахта» рассказывают о том, что послужило основой современных арктических компетенций российских компаний при использовании последних достижений науки.

Благодарим за предоставленные фотографии
Арктический и антарктический научно-исследовательский институт
(Отдел фонда данных и научно-технической информации и лично В. Ю. Замятина),
Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол „Красин“»
(Отдел фондов и лично Н. В. Федотову), А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

ISBN 978-5-98797-219-9

© М. Емелина, М. Савинов, П. Филин, 2019
© Издательство «Паулсен», 2019

Сегодня Арктика – это уже не только и не столько место подвигов первопроходцев, но и индустриальный, важнейший в сфере транспорта, добычи углеводородов, в стратегическом и экологическом плане регион.

Развитие науки дало возможность лучше изучить природу и географию Севера, уточнить карты, прогнозы погоды, информацию о ледовой обстановке и в конечном итоге способствовало развитию торгового судоходства.

С древнейших времен Северный морской путь – самая короткая морская дорога между Европой и торговыми портами Тихого океана – был необычайно востребован. Уникальный ресурсный и транзитный потенциал Арктики и сибирских рек привлекал деловых людей, инвестировавших средства в новые научные экспедиции, постройку современных судов, оборудование портов и т. п.

В результате арктические проекты, реализация которых еще в начале XX века казалась фантастикой, стали воплощаться в жизнь. «Совфрахт» был одной из компаний, стоявших у истоков хозяйственного освоения Арктики. С 1930-х годов он фрахтовал и агентировал иностранные суда (советского тоннажа не хватало) для экспедиций по западной части Северного морского пути, чтобы обеспечить товарообмен между Сибирью и Европейской Россией. Маршрут проходил через Карское море, вследствие чего экспедиции остались в истории под названием Карских операций. Разумеется, «совфрахтовцев», которые в те годы обеспечивали проход судов через Карские Ворота, уже не осталось в живых. Но связь «Совфрахта» с Арктикой прошла сквозь десятилетия, пережив даже те годы, когда интерес к Севморпути был практически утрачен.

До сих пор не написана полномасштабная история Карских операций, эта работа еще ждет своего часа. Именно потому всяческой поддержки достоин труд «Совфрахта», бережно и с ува-

жением сохраняющего информацию о торговом мореплавании по Севморпути. В этой книге представлены архивные материалы «Совфрахта» – документы, письма, отчеты, связанные с Карскими операциями 1920–1930-х годов. Они впервые вводятся в научный оборот. Книга снабжена историческим очерком и большим иллюстративным материалом, в т. ч. ранее не публиковавшимися фотографиями.

Надеюсь, что книга будет интересна широкому кругу читателей не только как одна из страниц истории торгового судоходства, но и как яркая ретроспектива эпохи и важная страница в освоении Российской Арктики.

А. Н. Чилингаров,
представитель Президента РФ
по вопросам Арктики и Антарктики,
член-корреспондент РАН,
Герой Советского Союза, Герой России

ВВЕДЕНИЕ

Опыт неподвластен стихиям

Книга «Карские операции» рассказывает об освоении Арктики, о людях, которые выполняли эту сложнейшую задачу, и о системе, которая таких людей объединяла. Составной частью этой системы, успешно работающей и спустя 90 лет, является ПАО «Совфрахт».

Формирование «Совфрахта» совпало со временем становления СССР и с теми амбициозными задачами, которые его руководство ставило. Так, ввиду роста объемов советской внешней торговли необходимо было решить задачу вывоза грузов морским транспортом. За годы Гражданской войны наша страна лишилась почти всего торгового флота. Для оптимизации затрат, в связи с увеличением потребности во фрахтовании иностранного тоннажа, молодому коллективу, объединившемуся 8 марта 1929 года под руководством акционерного общества «Совфрахт», было поручено осуществлять координацию всех фрахтовых операций в стране, фрахтовать иностранный и отечественный тоннаж, а также агентировать суда в портах СССР и за границей.

Разрозненные фрахтовые ячейки были объединены в единый центр, максимально снизились фрахтовые ставки, экспортно-импортные операции страны получили надежного оператора. Более того, регламенты и финансовые отчеты, подготовленные сотрудниками «Совфрахта» в 1930–1940-х годах, в силу своей лаконичности и точности до сих пор не потеряли актуальности и могут служить основой при подготовке документов, регламентирующих проведение логистических операций. При этом примечателен тот факт, что критика действий специалистов «Совфрахта» работниками пароходств (приведена и в архивных материалах книги) сопровождала всю историю компании и особенно ярко проявилась в годы приватизации – в начале 1990-х. Отказ от политики координации действий на внешнем рынке привел к гибели Черноморского и Балтийского морских пароходств. Но эта тема – для другой книги.

Практически сразу после основания в 1929 году «Совфрахту» было поручено решение сложнейшей исторической задачи – проложить транспортную артерию на крайний европейский север России.

Во время координации Карских операций именно «Совфрахт» впервые применил новую, групповую схему движения судов; были уточнены методы работы ледоколов при проводке судов; получен ценный опыт работы с иностранными капитанами в северных морях.

Результатом самоотверженной работы коллектива «Совфрахта» стало резкое увеличение объема перевозок на север страны (при этом более 80 % составили экспортные грузы). В начале 1930-х годов была создана сеть фрахтовых организаций «Совфрахта», появилась первая регулярная линия для перевозки массовых грузов из черноморских портов в порты Адриатического и Тирренского морей.

Сотрудникам «Совфрахта» всегда приходилось принимать решения в условиях информационного и временного дефицита, не говоря уже о противодействии со стороны иностранных компаний и государств. Фактически «Совфрахт» всегда находился в состоянии повышенной готовности, но именно такие обстоятельства, во многом созвучные с сегодняшними реалиями, позволили коллективу накопить исключительный опыт и знания, которые применимы и сейчас.

Современному «Совфрахту» присущи новаторство, умение активно внедрять в свою деятельность передовые технологии организации грузоперевозок, принципиальное стремление вести свою коммерческую работу с учетом национальных интересов России. Так, например, в условиях санкций 1920–1930-х годов «Совфрахт» смог приобрести необходимые для нужд страны ледоколы у Адмиралтейства Великобритании, для решения текущих задач арендовал иностранный флот, а в составе команд работали иностранные граждане. Аналогичную задачу «Совфрахт» решил в период 2014–2018 годов, когда необходимо было наладить транспортное обеспечение Крыма.

Арктика – регион, в котором позиции России и ее компетенции неизмеримо выше, чем у иностранных государств и компаний. Издание подобных книг может стать одним из мотивирующих факторов для молодых людей, выбирающих профессию, связанную с Арктикой и Севером.

*Д. Ю. Пурим,
председатель Правления ПАО «Совфрахт»*

Карские операции

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

В наши дни колоссальное значение Северного морского пути (как экономическое, так и геополитическое) не вызывает сомнений. История изучения арктических морей и их освоения как трассы для перевозок грузов (в том числе экспортно-импортных) неотделима от истории страны. Развитие морского судоходства в данном регионе – это и поиски оптимальных управленческих решений, и становление науки об Арктике, развитие ледоколостроения и создание необходимой инфраструктуры, дипломатическая борьба и военно-морские операции...

В истории Северного морского пути особое место занимает эпоха Карских экспедиций (1920–1930-е гг.). Именно в ходе операций по вывозу сибирской продукции на запад складывались те практики арктического судоходства, которые позднее получили развитие уже в системе Главсевморпути, – работа ледокола с караванами грузовых судов, ледовая авиаразведка, работа научных групп и Бюро погоды. В Карских экспедициях приняли участие многие выдающиеся полярные капитаны, чьи имена в наши дни носят мощные ледоколы (например, «Капитан Николаев» и «Капитан Сорокин»).

В 1931 г. выдающийся исследователь Арктики В. Ю. Визе писал об итогах Карских экспедиций: *«Западная часть Северо-Восточного прохода – путь из Европы к устьям западносибирских рек – уже завоевана. Она завоевана советским ледоколом, советской авиацией и советской наукой...»*¹

В то же время надо отметить, что полная история Карских экспедиций еще не написана: не введены в научный оборот многие документы, ряд оценок не пересматривался с советского времени и несет на себе неизбежный отпечаток идеологии тех лет. Не до конца освещены роль Карских экспедиций как международного проекта, их место в структуре международных отношений раннего СССР.

¹ Визе В. Ю. Международный полярный год. Л., 1932 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=52&t=1605&p=12678#p12678> (дата обращения: 24.11.2018).

Предыстория

В середине – второй половине XIX в., с расширением производства и индустриальным развитием Сибири, остро встал вопрос о вывозе продукции, в т. ч. Северным морским путем. Когда представители деловых кругов Российской империи в последней четверти XIX в. использовали термин «Северный морской путь», они подразумевали в первую очередь морскую трассу, соединявшую европейские порты с устьями сибирских рек, впадающих в Карское море.

В деле освоения этой трассы большую роль сыграли начинания русского предпринимателя Михаила Константиновича Сидорова (1823–1887), автора целого ряда проектов организации сообщения между Сибирью и Европейской Россией. Разрабатывая сибирские полезные ископаемые (графит, каменный уголь) и лесные ресурсы, М. К. Сидоров ясно сознавал роль серьезных географических исследований (в первую очередь в устьях Оби и Енисея) для эффективного вывоза продукции. Проекты Сидорова не ограничивались вопросами транспортировки, они предусматривали комплексное развитие Севера и Сибири – прокладку железных и шоссейных дорог, обеспечение привилегий русским торговым морякам, премии и налоговые льготы для вновь создаваемых предприятий, поддержку переселенцев и многое другое².

М. К. Сидоров выступил организатором и спонсором целого ряда плаваний через Карское море – как из Европы в Сибирь, так и в обратном направлении. Для походов использовали парусные и паровые суда. Большинство попыток оказалось неудачными. Наиболее ярким успехом стало плавание шхуны «Утренняя заря» под командованием Д. А. Шваненберга из устья Енисея в Санкт-Петербург. Небольшому парусному судну в августе 1877 г. удалось пересечь Карское море, а потом и обойти Скандинавию.

М. К. Сидоров широко пропагандировал идею Северного морского пути не только в Российской империи, но и за ее пределами. Инициативы предпринимателя вызвали интерес как в промышленных, так и в научных кругах Европы. В Великобритании организацией плаваний в Карском море деятельно занялся Дж. Уиггинс, а в Швеции – А. Э. Норденшёльд, которому удалось успешно достичь устья Енисея в 1875 г. на пароходе «Прёвен», а в 1876 г. – на пароходе «Имер»³.

Другим предпринимателем, немало сделавшим для организации морского сообщения с Сибирью, стал золотопромышленник А. М. Си-

² Жилинский А. А. Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М. К. Сидорова). Архангельск, 1918. С. 10–12.

³ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1962. Т. 2. С. 78–81.

биряков (1849–1933). Он частично финансировал две экспедиции А. Э. Норденшёльда – на «Имере» в 1876 г. и на «Веге» в 1878–1880 гг. Как известно, в ходе второй экспедиции Северный морской путь был впервые пройден полностью с запада на восток с одной зимовкой за две навигации. В рамках поддержки этой экспедиции А. М. Сибиряков заказал в Швеции пароход «А. Е. Норденшёльд», приспособленный для плавания в Арктике (обшивка судна была набрана из трех слоев дерева, набор корпуса – стальной)⁴. Предполагалось, что экипажу «Веги» может понадобиться помощь (зимой 1878–1879 гг. от экспедиции долгое время не было известий). Пароход в 1879 г. направился к Берингову проливу, имея на борту научную группу, включавшую члена Императорского Русского географического общества А. В. Григорьева и представителя Берлинского географического общества А. фон Данкельмана, но по пути потерпел аварию у берегов Японии. К этому времени уже было известно о вполне благополучном ходе экспедиции Норденшёльда. Позднее, в 1882–1886 гг., именно этот пароход А. М. Сибирякова несколько раз пытался пройти из Баренцева моря через новоземельские проливы к устью Енисея, но осуществить это так и не удалось⁵.

Арктические плавания, организованные М. К. Сидоровым и А. М. Сибиряковым, действительно дали ряд новых сведений о ледовом режиме Карского моря, но преследовали в первую очередь практическую цель – освоение морской трассы между Сибирью и Европой, что вызывало наибольший интерес в Великобритании. Капитан Джозеф Уиггинс, работая в «Английской морской экспедиции Ф. Л. Попхэма», а затем в так называемом Англо-Сибирском синдикате, организовал плавания на торговых судах к устьям Оби и Енисея в 1876, 1878, 1888, 1889, 1890, 1893 и 1894 гг.⁶, последнее из которых завершилось катастрофой. Пароход Уиггинса *Sternen* потерпел крушение в Карском море, в 6 милях восточнее входа в пролив Югорский Шар, и был оставлен экипажем. Для спасения британских моряков организовали две поисковые партии: одна начала движение из Норвегии, другая – от устья Енисея. По подписке для потерпевших собрали 5000 руб. (впоследствии эта сумма была передана англичанам на путевые расходы).

Однако гораздо раньше партий группу моряков на льду обнаружил пустозерский предприниматель Иван Александрович Кожевин, который сумел быстро организовать эвакуацию экипажа Уиггинса (в составе 49 человек на оленьих упряжках в Пустозерск). Позднее И. А. Кожевин

⁴ Андриенко В. Г. Арктические пароходы А. М. Сибирякова // Эра пароходов. История парового судоходства и судостроения. К 200-летию первого русского парохода и столетию ледокола «Красин». СПб., 2017. С. 91.

⁵ Пинхенсон Д. М. Указ. соч. С. 97.

⁶ Виггинс И. Морской путь в Сибирь Карским морем. СПб., 1895.

получил за эту операцию наградную медаль от правительства Великобритании⁷.

К началу XX в. число успешных коммерческих рейсов через Карское море исчислялось уже многими десятками. В 1904 г. исследователь Севера Л. Л. Брейтфус собрал статистику по плаваниям к устьям Оби и Енисея за период 1874–1904 гг. По его данным, из 129 (вместе с обратными рейсами) плаваний, предпринятых между Европой и Сибирью, без серьезных происшествий окончились 96 (74 %), количество же погибших судов составило 11 единиц, т. е. около 8 %⁸. В то же время неудачная навигация 1899 г. (из пяти судов, направленных в Карское море, ни одно не достигло цели) вызвала довольно длительный перерыв в коммерческих рейсах.

В 1900–10-х гг. сибирские деловые круги не раз обращались в правительство с различными проектами вывоза экспортных грузов карским путем. Проявляли интерес к освоению сибирских рынков и западные предприниматели, пытавшиеся добиться различных льгот и привилегий. Наиболее активным сторонником использования карского пути на Западе стал норвежский предприниматель Йонас Лид, основавший в 1912 г. «Сибирскую компанию», которая занималась доставкой в Сибирь европейских грузов, а также лесопильными работами. В 1913 г. Лид организовал успешно завершившееся плавание в устье Енисея на пароходе «Коррект». Эта экспедиция стала широко известна благодаря участию в ней легендарного полярного путешественника Фритьофа Нансена⁹.

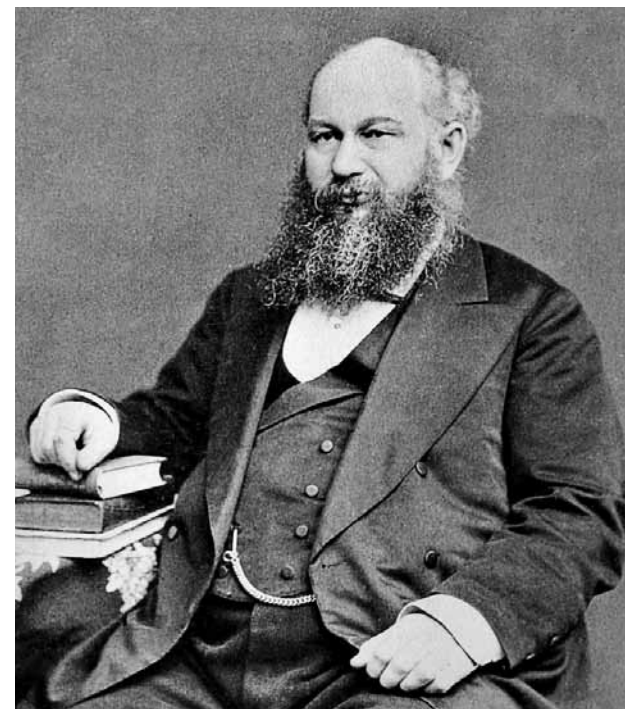
Всего в период 1901–1919 гг. было осуществлено 42 плавания к устьям Оби и Енисея, из которых успешными оказались 37¹⁰. Использование трассы сдерживалось отрывочными и неполными сведениями о ледовом режиме Карского моря. Среди ученых и моряков-практиков не было единства даже по вопросу о том, каждый ли год можно пройти к устьям сибирских рек. Необходимая инфраструктура – речные пристани, метео- и радиостанции – только начинала появляться. Тем не менее, все осознавали важность морской трассы, активно делали шаги в ее освоении. Можно уверенно говорить о том, что советские Карские экспедиции начали работу на достаточно серьезном фундаменте.

⁷ Пинхенсон Д. М. Указ. соч. С. 308 (в труде Д. М. Пинхенсона И. А. Кожевин ошибочно назван «Кочериным»); Воробей П. А. Кожевин Иван Александрович – пустозерц и герой своего времени [Электронный ресурс]. URL: <http://pustozersk-nao.ru/index.php/ru/konkursi/20-purgerkovskie-cteniya> (дата обращения: 25.10.2018).

⁸ Брейтфус Л. Л. Морской сибирский путь на Дальний Восток. Краткая история плаваний Карским морем и Сибирским Ледовитым океаном. СПб., 1904. С. 17–18.

⁹ Пинхенсон Д. М. Указ. соч. С. 411.

¹⁰ Там же. С. 420.



Михаил Константинович Сидоров
(1823–1887)



Александр Михайлович Сибиряков
(1849–1933)

В годы Гражданской войны

В тяжелые послереволюционные годы к идее доставки сибирских грузов Карским путем на запад – в европейскую часть страны или сразу за границу – обращались как Советская Россия, так и Белое движение. К этому же времени относятся первые опыты создания специализированных организаций, которые занимались бы перевозками и развитием инфраструктуры морского пути.

Весной 1918 г., в условиях продовольственного кризиса, Архангельский губернский продовольственный комитет молодой Советской республики развернул подготовку хлебной экспедиции в Сибирь. Предполагалось задействовать все имевшиеся на тот момент в Архангельске ледокольные пароходы: «Дежнёв», «В. Русанов», «А. Сибиряков», «Соловей Будимирович» и «Г. Седов». Начальником экспедиции назначили полярного капитана Н. К. Мукалова. В свою очередь, в Сибири советские организации начали заготовку хлеба. Однако летом 1918 г. и в Архангельске, и в Сибири произошла смена власти. После антибольшевистского переворота в Архангельске (2 августа 1918 г.) выход судов в море был отменен.

В сентябре 1918 г. часть подготовленного сибирского продовольствия (7000 пудов) все же доставили в Архангельск. Пароход «Соломбала» под командованием А. А. Ларионова был направлен на Обь для доставки французской радиостанции в Обдорск (начальником этой экспедиции был полковник Корпуса гидрографов Д. Ф. Котельников). Судно выполнило задачу и благополучно вернулось обратно¹¹.

После прихода к власти в Сибири 18 ноября 1918 г. адмирала А. В. Колчака – участника дореволюционных полярных экспедиций – деятельность по освоению Карского пути получила новый импульс. В январе 1919 г. была создана Дирекция маяков и лоций Северного морского пути, район действия которой охватывал Карское море от ново-земельских проливов до Диксона¹². А 23 апреля 1919 г. постановлением Совета министров Временного Сибирского правительства был образован Комитет Северного морского пути (КСМП). Его председателем стал генерал-майор А. В. Попов, а затем – сибирский золотопромышленник и полярный исследователь С. В. Востротин. Главной задачей Комитета являлось создание устойчивой морской связи Сибири с портами стран Западной Европы по Северному Ледовитому океану для развития внешней торговли. Началась подготовка Карской экспедиции 1919 г. – первой в полном смысле крупной товарообменной экспедиции на Карском

¹¹ Кузнецов Н. А. Белые в Арктике. Год 1918-й // Звезда. 2018. № 7. С. 181–183.

¹² Там же. С. 187.

пути¹³. Для правительства Колчака организация Карской экспедиции была делом военно-стратегической важности, связанной с ресурсным обеспечением установленного режима.

Замысел похода предусматривал завоз в Сибирь экспортных грузов из-за границы (на двух пароходах – английском «Байминго» и шведском «Холвар») и вывоз сибирской продукции (главным образом хлеба, а также уральской меди), сосредоточенной в устье Оби. Кроме того, правительство генерала Е. К. Миллера направило в Сибирь оружие и военное обмундирование. Начальником экспедиции, выдвинувшейся из Архангельска, стал полярный исследователь, первооткрыватель Северной Земли Б. А. Вилькицкий. Вместе с грузовыми пароходами на восток шел отряд гидрографических судов, на которых предполагалось продолжить исследования северных морей. Прибытие судов экспедиции на Обь в сентябре 1919 г. совпало с началом поражения армии А. В. Колчака. Суда пришлось срочно перебрасывать на Енисей, а вскоре после их возвращения в Архангельск началось наступление Красной армии на Севере, закончившееся падением режима генерала Миллера¹⁴.

Сразу же после разгрома Белого движения в Сибири и на Севере в начале 1920 г. правительство РСФСР, в свою очередь, обратилось к идее очередной Карской экспедиции.

Если неудавшаяся советская экспедиция 1918 г. была направлена только для снабжения хлебом севера Европейской России, то проект 1920 г. сразу же был ориентирован на внешний (конкретно – на английский) рынок. В Лондоне советская делегация пыталась установить отношения с английскими предпринимателями, а на страницах правительственной газеты «Известия» обсуждалась важность Карского пути для экспорта в Англию (с примерами удачных плаваний XIX в.)¹⁵. 2 апреля 1920 г. был сделан важный шаг для централизации управления морскими перевозками на Севере – при Сибирском революционном комитете был основан Комитет Северного морского пути (Комсеверпуть), в сущности, опиравшийся на опыт своего «колчаковского» предшественника. На комитет возложили задачи по всестороннему оборудованию, усовершенствованию и изучению СМП для превращения его в постоянную транспортную артерию, технической организации и товарообмена с границей через устья р. Оби, Енисея, Лены и Колымы, а также транспортировке этим путем

¹³ Подробнее о Карской экспедиции 1919 г. см., напр.: Николаев А. Из Ливерпульской гавани в Обскую губу // Родина. 2015. С. 63–65; Гончаров А. Е., Карелин Н. М., Медников Д. М. Карская экспедиция 1919 г.: к вопросу об экспорте и импорте // Гражданская война на востоке России: взгляд сквозь документальное наследие. Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Омск, 2017. С. 71–78.

¹⁴ Вилькицкий Б. А. Когда, как и кому я служил под большевиками. Архангельск, 2001. С. 20.

¹⁵ Фронт труда. О Северном морском пути // Известия ВЦИК. 1920. 3 апреля. С. 1.

грузов из Европейской России. Именно Комсеверпуть будет непосредственно заниматься Карскими экспедициями до 1932 г.

Тем не менее английские деловые круги в 1919 г., в условиях продолжавшейся в России Гражданской войны, не были готовы к сотрудничеству с «большевистским» правительством. Переговоры в Великобритании зашли в тупик. Карская экспедиция 1920 г. из международной товарообменной превратилась в Сибирскую хлебную, целью которой стала доставка сибирского продовольствия в Архангельск. Для этого сформировали два отряда судов, каждый из которых включал по два ледокольных парохода (первый – «Г. Седов» и «В. Русанов», второй – «Малыгин» и «А. Сибиряков»), несколько обычных пароходов (первый отряд – четыре, второй – три) и по два лихтера. Начальником экспедиции назначили капитана М. В. Николаева.

Несмотря на опоздание речных судов Обь-Иртышского каравана (что привело к простоям морских пароходов) и сложную метеорологическую обстановку на обратном пути, экспедиция в целом оказалась успешной. Общий объем вывезенных продуктов и товаров составил 628 961 пуд¹⁶ (около 10 000 т).

В то же время в своем отчете М. В. Николаев отмечал целый ряд проблем, которые необходимо было учитывать при дальнейшей организации подобных экспедиций, и прежде всего – разнотипность судов, вынуждавшую «в плавании равнять по худшему из них», что привело к неоправданным задержкам при грузовых операциях. Кроме того, очень большой проблемой было отсутствие радиосвязи в бухте Находка¹⁷.

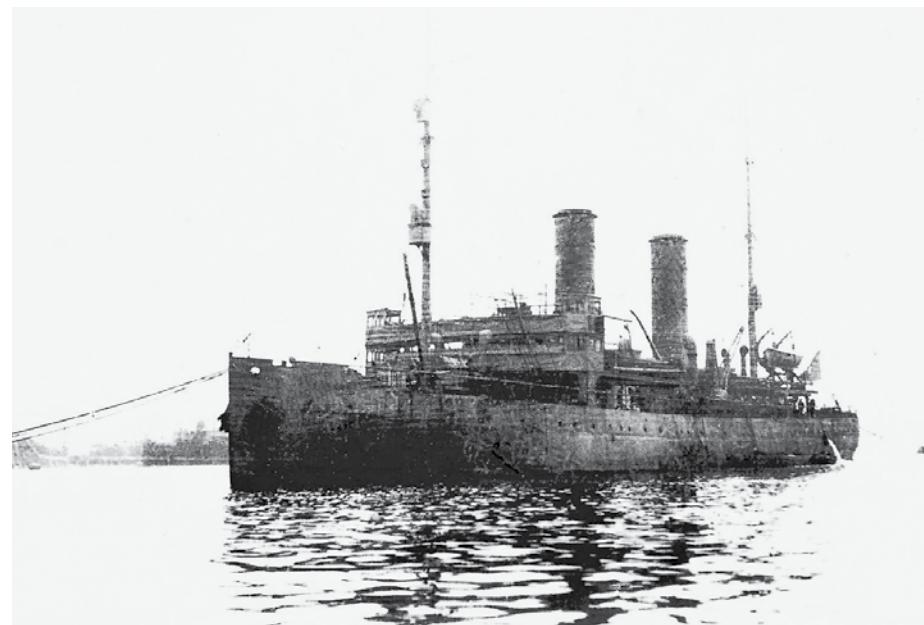
Тяжелые годы Гражданской войны, когда грузовые рейсы через Карское море из экзотического коммерческого проекта стали насущной необходимостью, инициировали организационные решения, развитие которых продолжилось уже в советское время. Многие полярные специалисты старой школы (в том числе служившие при Колчаке) – ученые, капитаны, военные гидрографы – поставили свои знания и умения на службу новой стране.

Карские экспедиции 1921–1928 гг.

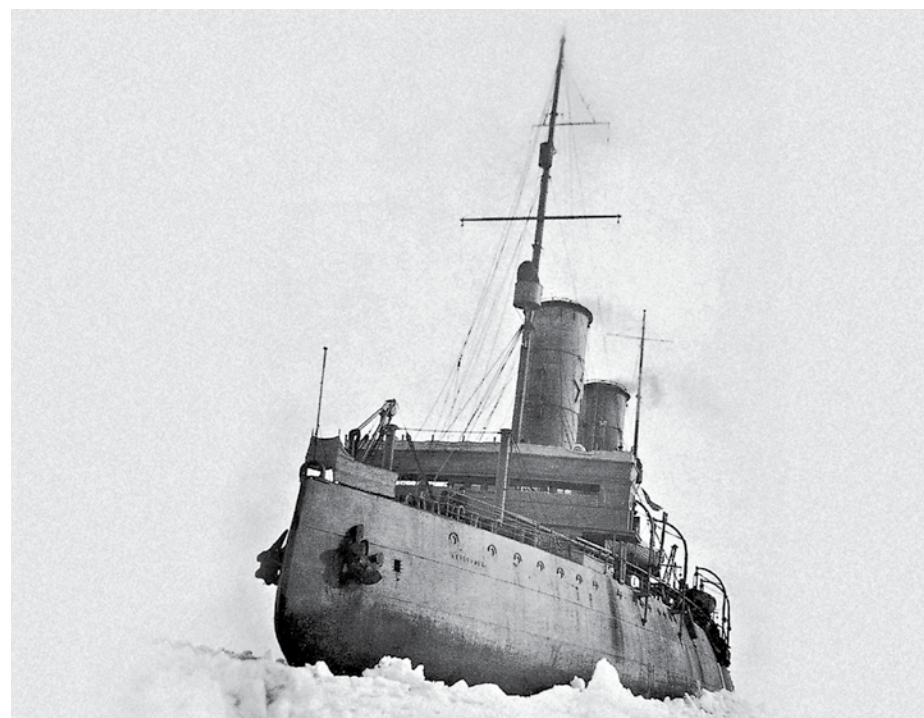
В 1921 г. политическая обстановка позволила наконец сделать советскую Карскую экспедицию международной. В марте было заключено торговое соглашение между СССР и Великобританией, а также подписан советско-

¹⁶ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 77.

¹⁷ Фонды Арктического и антарктического научно-исследовательского института (далее – Фонды ААНИИ). Д. Р-1773. Л. 43–44.



Лидер Карских операций – ледокол «Ленин». 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Ледокол «Святогор» с почтовой карточки, выпущенной в 1920-е гг.

норвежский торговый договор. В июне 1920 г. в Лондоне было создано советское акционерное общество АРКОС (*All-Russian Cooperative Society*), взявшее на себя работу с иностранными компаниями.

В советской литературе название «Карские экспедиции» закрепилось именно за международными товарообменными экспедициями 1921–1932 гг. В свою очередь, этот этап можно условно разделить на две части – период 1921–1928 гг. и период 1929–1932 гг. Для 1929–1932 гг. характерно значительное увеличение объема перевозок, связанное с использованием линейных ледоколов.

Ледокольное обеспечение большинства Карских экспедиций 1921–1928 гг. осуществляли относительно маломощные ледокольные пароходы, приобретенные в годы Первой мировой войны, среди которых наиболее активно использовали «В. Русанов», «Г. Седов» и «Малыгин». В то же время уже при организации Карской экспедиции 1921 г. встал вопрос об использовании мощного линейного ледокола. Тогда по решению правительства задействовали «Ленин», только что выкупленный у Великобритании. Ледокол принял участие в экспедициях 1921 и 1922 гг., однако затем руководство Комсеверпути посчитало его использование нерентабельным¹⁸. Отметим, что уже в начале 1922 г. на межведомственном совещании по вопросам Северного морского пути высказывалось предложение задействовать в Карском море и самый мощный в то время ледокол «Святогор» – в качестве базы для гидроаэропланов ледовой разведки¹⁹.

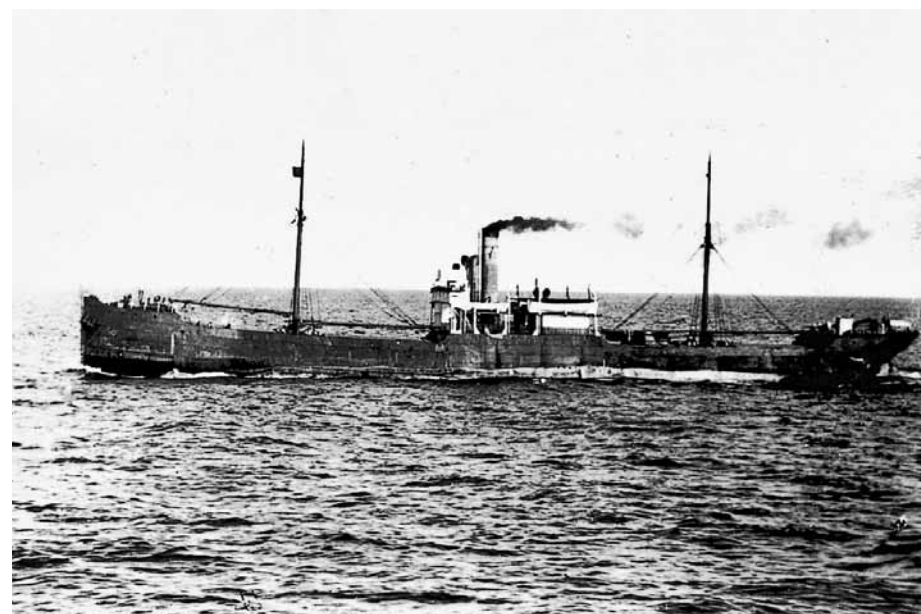
Схема организации экспедиций 1920-х гг. уходила корнями в опыт предшествующих лет и предусматривала работу нескольких морских и речных отрядов судов. В задачи морских отрядов входили перевозка грузов из зарубежных портов и Архангельска в устья Оби и Енисея и обратная доставка сибирской продукции. В задачи речных отрядов (Обь-Иртышского и Енисейского) – подвоз грузов вниз по Оби и Енисею к пунктам перегрузки.

В институциональном плане ключевую роль в организации экспедиций играли Наркомвнешторг (главным образом в лице АРКОС) и Комсеверпуть, который занимался разработкой планов экспедиций и графика движения судов.

В 1921 г. планировали сформировать два морских отряда – Заграничный и Архангельский. Только что созданный АРКОС слишком поздно подключился к работе по Карской экспедиции, что вызвало трудности при формировании Заграничного отряда. Многие фирмы отказывали в поставках товаров, переговоры пришлось вести сразу в нескольких



Полярные капитаны И. Э. Рекстин (заместитель начальника Карской экспедиции 1922 г.) и Н. К. Мукалов. Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Пароход «Яков Свердлов». Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

¹⁸ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 185.

¹⁹ Там же. С. 175.

странах. За рубежом закупали и часть пароходов (хотя поначалу предполагалось обойтись только силами советского флота) – морские суда, намеченные для заграничного плавания, не могли выйти из Архангельска из-за обмеления бара Северной Двины. Приобретенные АРКОС транспорты получили советские названия: «Л. Красин», «Аркос», «Андре Марти», «Я. Свердлов» и «Внешторг» и позднее не раз участвовали в плаваниях Карским морем²⁰.

Начальником экспедиции назначили опытейшего полярного капитана норвежца Отто Свердруп, помощником которого стал советский капитан И. Э. Рекстин²¹.

Основу экспортных грузов Карской экспедиции 1921 г. составили различные сельскохозяйственные машины и инвентарь. Для вывоза за границу предназначалось также различное сырье – асбест, графит, шерсть, кожа. Вывоз хлеба на экспорт ввиду продовольственного кризиса не предполагался, но суда экспедиции взяли в Сибири значительный груз хлеба для Архангельска.

Архангельский отряд прошел пролив Югорский Шар 15–16 августа, Заграничный – 18 августа. Пунктами перегрузки стали бухта Новый Порт на Оби и Усть-Енисейский порт на Енисее. В обратный путь суда выходили в разное время, 14 сентября соединились в море и тремя группами под проводкой «Ленина» двинулись на запад.

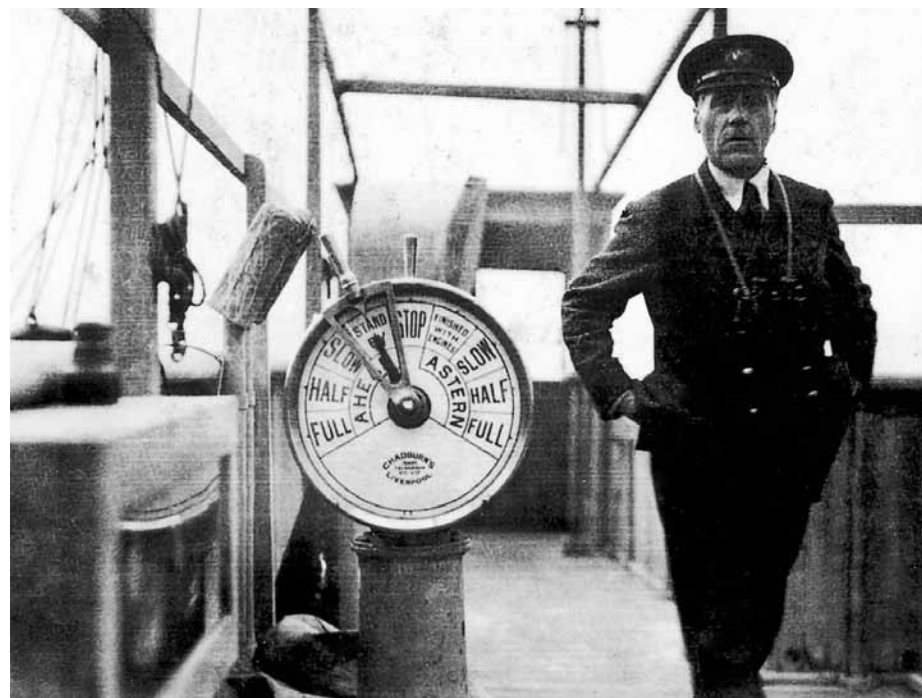
Кроме линейного ледокола, в экспедиции работали ледокольные пароходы «Г. Седов», «В. Русанов» и «Малыгин», которые при необходимости буксировали суда во льдах, а также выполняли спасательные операции. Экспедиция на обратном пути потеряла два парохода – «Енисей» и «Обь». Оба судна погибли в результате повреждений, полученных при столкновении со льдом, экипажи приняли на ледокольные пароходы, но почти весь груз утонул вместе с пароходами.

Суда, направлявшиеся в Архангельск, пришли в порт 25 сентября, суда Заграничного отряда 29 сентября достигли Мурманска. В целом экспедицию можно было признать успешной – стоимость экспортных грузов покрывала стоимость импорта. В то же время имелись организационные просчеты. Так, многие суда были не приспособлены для плавания во льдах, важная информация задерживалась из-за нечеткой работы радиосвязи, но самой крупной неудачей экспедиции 1921 г. стала гибель «Оби» и «Енисея».

К организационным новшествам Карской экспедиции 1921 г. необходимо отнести создание в Мурманске службы погоды, подчинявшейся

²⁰ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936. С. 66.

²¹ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 165.



Начальник экспедиции капитан М. В. Николаев на борту парохода «Аркос» к северу от о. Белый. 1922 г. Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Группа капитанов судов Карской экспедиции. Третий слева – М. В. Николаев. Борт парохода «Аркос». 12 августа 1922 г. Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

руководству экспедиции, собиравшей данные со всех арктических метеостанций и передававшей их на суда каравана.

Перед следующей Карской экспедицией, организованной в 1922 г., стояла основная задача ввоза грузов из-за границы. Пять судов, снаряженных АРКОС, направлялись на Обь, тогда как операции на Енисее в этот раз не проводили вообще. Начальником экспедиции стал М. В. Николаев, его помощником – И. Э. Рекстин. Как и в предыдущем году, в экспедиции задействовали ледокол «Ленин».

Морские суда вышли из портов Великобритании в первые дни августа, затем соединились в один караван в Тромсё и 19 августа прибыли в Югорский Шар. Не встретив льдов ни в проливе, ни в Карском море, они 22 августа достигли Обской губы, а 24-го числа прибыли в Новый Порт. После окончания перегрузочных работ 20 сентября морской отряд под проводкой «Ленина» направился в обратный путь. Ледовая обстановка снова оказалась благоприятной, и суда уже 28 сентября прибыли в Тромсё, а между 4 и 9 октября достигли портов Великобритании²².

В условиях легкой по ледовым условиям навигации 1922 г. использование дорогого в эксплуатации линейного ледокола оказалось малоэффективным. Дополнительным аргументом против его участия в последующих проводках мощных ледоколов послужила катастрофа 1921 г. – участие в экспедиции «Ленина» не предотвратило гибель «Оби» и «Енисея». Поэтому в 1923–1928 гг. линейные ледоколы в Карские экспедиции не направляли.

Комсеверпуть в 1922 г. осуществлял лишь самое общее руководство экспедицией, а задачу организации речного отряда судов Сибревком делегировал Сибирскому округу путей сообщения. Это решение оказалось крайне неудачным. Именно в речной части сосредоточились основные просчеты и неудачи – плохое техническое состояние речных судов, отсутствие на них радиосвязи. В Новый Порт приехало недостаточное число грузчиков (среди которых к тому же было мало квалифицированных рабочих), что привело к задержке работ на семь дней против плана. Обратное продвижение каравана речных судов вверх по Оби было очень медленным (из-за недостатка топлива и отсутствия лоцманов), что привело к зимовке части барж в городе Тара и значительным убыткам²³.

Несмотря на неудачу экспедиции 1922 г. и разгоревшиеся в Сибревкоме серьезные дискуссии о целесообразности северных морских перевозок вообще, 6 марта 1923 г. вышло постановление СНК СССР о новой Карской экспедиции, общая ответственность за проведение которой возлагалась на Наркомвнешторг. Развернулись подготовительные



Начальник Карской экспедиции 1923 г. Б. А. Вилькицкий.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Начальник экспедиции М. В. Николаев (крайний слева) на борту ледокола «Ленин». 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

²² Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 180.

²³ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 69.

работы, однако затем в дело вмешалась высокая политика. В мае 1923 г., после предъявления «ультиматума Керзона»²⁴, отношения между Великобританией и СССР резко ухудшились. Полноценная экспортно-импортная экспедиция стала невозможной, но кооперативным организациям разрешили организовать закупку и вывоз небольшой партии товаров.

Начальником Карской экспедиции 1923 г. стал Б. А. Вилькицкий, который до этого на протяжении двух лет не соглашался на сотрудничество с новой властью, но в 1923 г. все-таки решил возглавить экспедицию²⁵.

В задачи плавания 1923 г. входила не только перевозка грузов, но и проводка на Енисей судов речного флота – буксира «Кооператор», построенного по советскому заказу, и лихтера «Друг», приобретенного Б. А. Вилькицким у британского Адмиралтейства. Эти суда шли из Англии в сопровождении ледокольного парохода «В. Русанов». Импортные грузы были сосредоточены на единственном пароходе «Андре Марти».

Суда экспедиции собрались вместе в Тромсё, откуда 15 августа двинулись на Енисей. Переход оказался исключительно благоприятным по ледовой обстановке. Миновал Югорский Шар 19 августа, караван прибыл в Усть-Енисейский порт 26-го числа, а 5 сентября «В. Русанов» и «Андре Марти» с грузами Сибирского Центросоюза (шерсть и графит) двинулись в обратный путь и, не встретив на своем пути льдов, 13 сентября прибыли в Архангельск.

Экспедиция 1923 г. стала самой маленькой по объему грузов и самой непродолжительной по времени пребывания судов в Карском море.

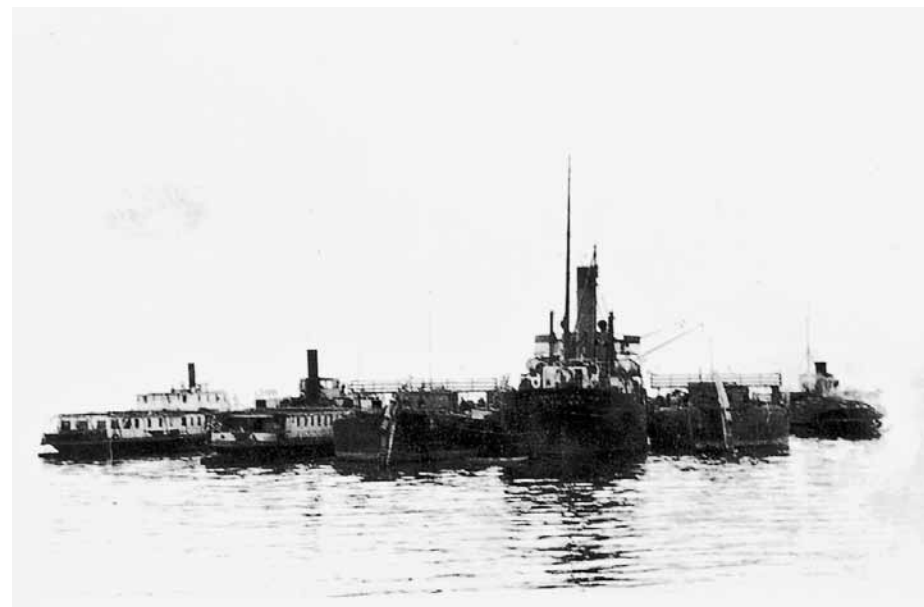
В 1924 г. политическая обстановка заметно улучшилась. Очередная Карская экспедиция должна была превысить все предыдущие по объемам грузов. Внедрили ряд новшеств, среди которых на первое место следует поставить использование данных ледовой авиаразведки и появление в составе экспедиции научной группы. За морскую часть вновь отвечал Б. А. Вилькицкий, чей авторитет в области арктического мореплавания способствовал снижению ставок за страховку судов и грузов²⁶.

Именно в 1924 г. в составе экспортных грузов Карской экспедиции впервые появился лес, который в дальнейшем займет центральное место среди вывозимых из Сибири товаров. Важность вывоза сибирского леса через Север еще в 1922 г., в ходе дискуссий о будущем Карских экспедиций

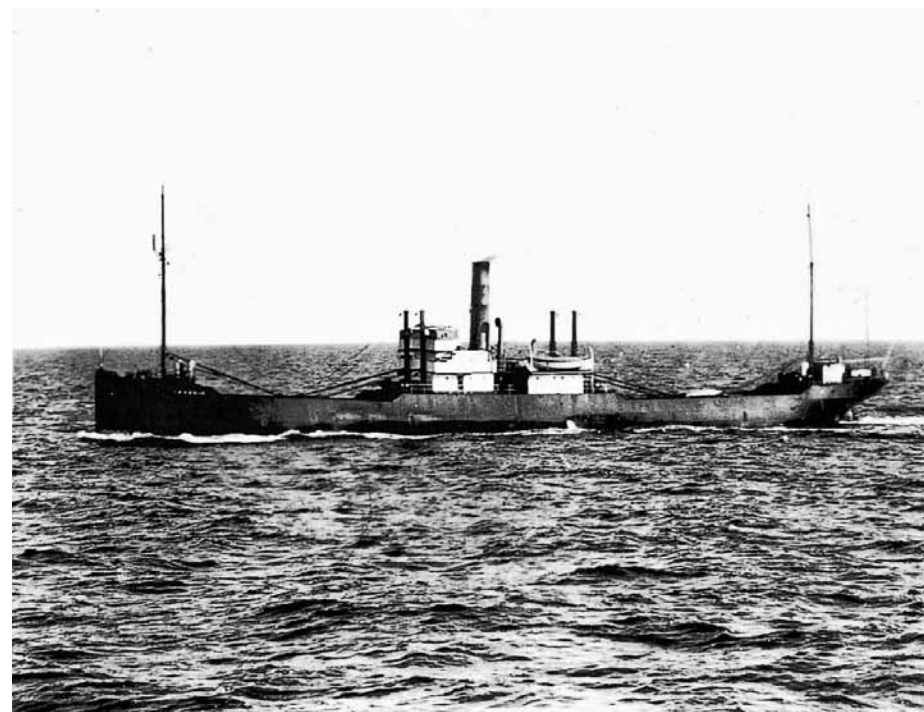
²⁴ Нота правительства Великобритании, приведшая к политической и торговой конфронтации между Великобританией и Советской Россией.

²⁵ Вилькицкий Б. А. Указ. соч. С. 28–29.

²⁶ Там же. С. 34.



Пароход «Леонид Красин» и речные суда экспедиции. 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Пароход «Леонид Красин». 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

обосновывал Р. И. Эйхе, в ту пору – председатель Сибирского продовольственного комитета²⁷.

В составе Карской экспедиции 1924 г. было три парохода – «Аркос», «Л. Красин» и «Лус». Ледовую проводку обеспечивал «Малыгин», на флагманском судне впервые в истории Карских экспедиций работали гидрологическая и биологическая научные группы²⁸. Сроки плавания, рассчитанные в Комсеверпути, были в целом выдержаны, несмотря на некоторое ухудшение ледовых условий по сравнению с предыдущим годом.

Авиационную ледовую разведку Карского моря в 1924 г. выполнял Б. Г. Чухновский на самолете «Юнкерс» Ju20 с поплавковым шасси. Полеты вдоль восточного берега Новой Земли осуществлялись в рамках работ Северной гидрографической экспедиции Главного гидрографического управления ВМС РККА. Базой для самолета служила новоземельская обсерватория Маточкин Шар. В качестве ледового наблюдателя в одном из полетов Б. Г. Чухновского (22 августа) принял участие будущий начальник Карских экспедиций 1926–1931 гг. Н. И. Евгенов²⁹. Данные полетов использовали при выборе трассы для движения судов в обратном направлении.

В 1925 г. Северная гидрографическая экспедиция вновь задействовала гидропланы на Новой Земле. Теперь на период проводки судов Карской экспедиции самолеты поступали в распоряжение начальника экспедиционной ледовой разведки. Эту должность в 1925 г. занимал Н. И. Евгенов, он же руководил гидрографической партией. Начальником Карской экспедиции 1925 г. был назначен М. В. Николаев. Как и в предыдущем году, суда сопровождал ледокольный пароход «Малыгин» (капитан Д. Т. Чертков).

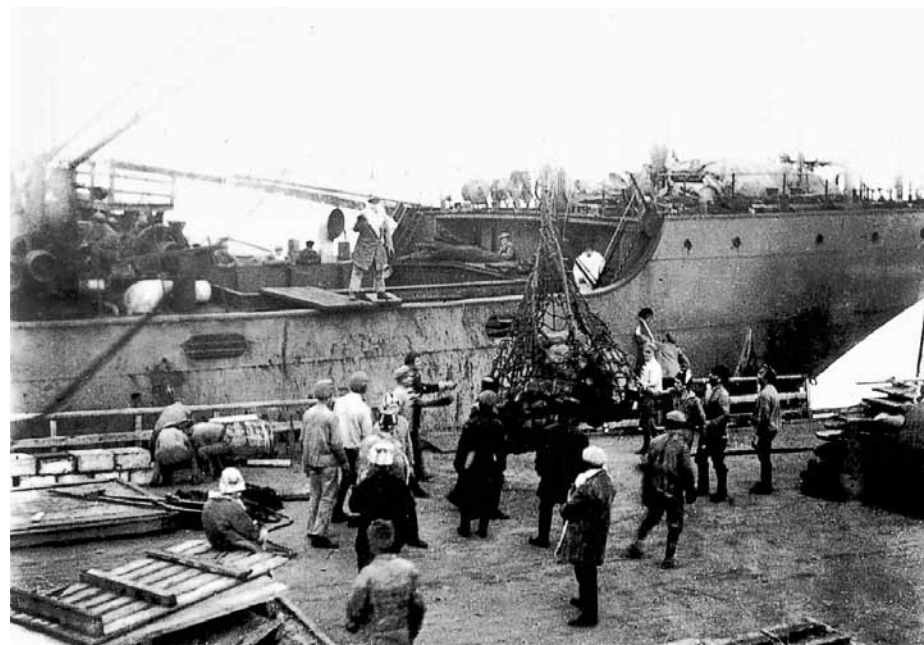
Судовую ледовую разведку осуществляли «Малыгин» и гидрографическое судно «Иней», работавшее в районе от о. Диксон до о. Белый. В экспедиции участвовали четыре парохода – «Л. Красин», «Я. Свердлов», «Андре Марти» и «Аркос».

Ледовая обстановка в Карском море в 1925 г. оказалась значительно более сложной. Весь путь на участке от Югорского Шара до о. Белый проходил во льдах. Суда экспедиции вынуждены были либо выжидать разрежения льдов, либо пытаться под проводкой «Малыгина» форсировать ледовые перемычки. И все же, несмотря на серьезное отставание

²⁷ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 70–71.

²⁸ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 190. Позднее именно с Карскими экспедициями 1924–1925 гг. специалисты связывали начало становления научно-оперативного обслуживания морских рейсов в арктических морях. См., напр.: XXV лет научной деятельности Арктического института. М.; Л., 1945. С. 87.

²⁹ Самойлович Р. Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 20.



Разгрузочные работы.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Отдых во время перегрузочных работ.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

морских судов от графика движения речных караванов, экспедиция завершилась успешно.

Еще более сложными оказались ледовые условия в период проведения Карской экспедиции 1926 г. Пять пароходов, работавших в этом году, – «Вага», «Северолес», «Синглтон Эбби» (*Singleton Abbey*), «Хиллкрафт» (*Hillcraft*) и «Ульмус» (*Ulmus*) – подошли к Югорскому Шару 13 августа, но только 3 сентября, после нескольких неудачных разведок, смогли выйти в Карское море через пролив Маточкин Шар. Из-за задержки ремонта «Малыгина» в экспедиции работал несколько менее мощный ледокольный пароход «Г. Седов», на котором находился начальник ледовой разведки А. М. Лавров, а с 15 августа и начальник экспедиции Н. И. Евгенов. Как и в 1925 г., гидрографическое судно «Иней» вело разведку в районе о. Белый, где условия были более благоприятны.

На запрос зампреда Комсеверпути Ф. А. Шольца о целесообразности посылки из Ленинграда линейного ледокола руководство экспедиции после совещания решило, что «мощный ледокол для проводки вперед вызывать поздно», но он «может понадобиться в случае тяжелого льда на обратном пути»³⁰. Однако и при возвращении экспедиции удалось справиться с ситуацией своими силами, хотя Енисейская группа судов («Ульмус» и «Вага») проходила Карское море уже в начале октября, в период интенсивного образования молодого льда.

В ходе подготовки следующей Карской экспедиции произошло резкое осложнение политической обстановки – разгром конторы АРКОС лондонской полицией и последовавший разрыв дипломатических отношений между СССР и Великобританией вынудили передать руководство заграничной частью экспедиции советскому торговому представительству в Берлине. Несмотря на все трудности, к концу июля 1927 г. был сформирован морской отряд из шести судов; некоторые из них («Северолес» и «Синглтон Эбби») принимали участие в предыдущей экспедиции. Для обслуживания морской операции зафрахтовали ледокольный пароход «Малыгин». Поход вновь возглавил Н. И. Евгенов.

Существенным новшеством 1927 г. стало экспедиционное бюро погоды во главе с метеорологом Э. П. Пуйше. Бюро находилось на ледокольном пароходе и составляло прогнозы для судов, основываясь на собственных наблюдениях и данных 14 радиостанций, работавших на побережьях Карского моря, а также на Оби и Енисее. Организационную модель, в соответствии с которой начальник экспедиции находился на ледоколе и оттуда руководил движением каравана, можно считать прообразом будущих штабов морских операций ГУСМП, первоначально также работавших на борту линейных ледоколов.

³⁰ Дневник А. М. Лаврова 1926 г.: РГАЭ. Ф. 247. Оп. 3. Д. 45. Л. 24.



Новый Порт. Митинг. 1922 г.

Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Почетное знамя экспедиции «Прологателям путей будущего Сибири». 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)