



Александр Зайцев

По Северному морскому пути

На протяжении нескольких веков мореплаватели России и Европы пытались найти кратчайший путь из Атлантического океана в Тихий. Одни экспедиции отправлялись на восток, вдоль берегов Европы и Азии, другие — на запад, вдоль побережья Северной Америки. В историю географии эти экспедиции вошли под названием поисков Северо-восточного и Северо-западного проходов. Со временем первый превратился в Северный морской путь.

В поисках Арктики без льда

Трудно себе представить, что еще сто с небольшим лет назад огромная часть Арктики была для человека белым пятном. Воображение послушно рисовало там неведомые острова и моря, окруженные ледяными берегами. И были счастливчики, ко-

торые видели эти острова или уводящие далеко к полюсу водные просторы.

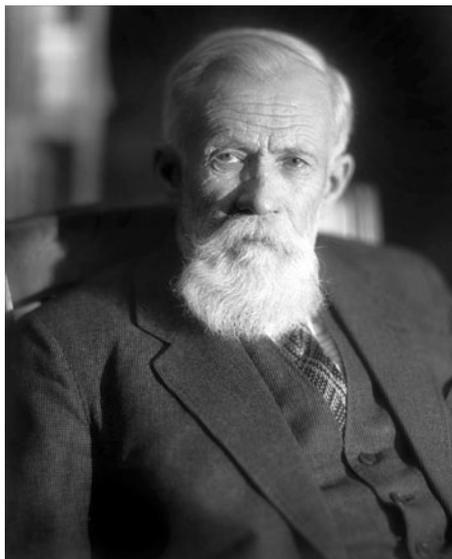
Вера перерастала в уверенность и окрыляла путешественников, пускавшихся в опасные поиски. Смерть и надежда соседствовали в этих экспедициях.

Последуем же за покорителями Арктики и начнем пробиваться к желанной цели, отправившись в плавание с восточной окраины Российской империи.

...Эта гипотеза знакома многим с детства — с замечательной повести В. А. Обручева «Земля Санникова» и одноименного фильма, снятого по ее мотивам.

В начале XIX века русский промышленник и путешественник Яков Санников увидел в стороне от острова Котельного — одного из Новосибирских островов — большую землю. Однако путь к ней преградили огромные полыньи.

Уроженец Таллина, геолог Э. В. Толль задался целью отыскать эту землю. В 1885—1886 он был помощником русского ученого А. А. Бунге в экспедиции, организованной Российской Академией наук для «исследования прибрежья Ледовитого моря в Восточной



Владимир Афанасьевич Обручев, известный русский и советский писатель и ученый



Участники русской полярной экспедиции на шхуне «Заря». Среди них — руководитель экспедиции барон Эдуард Васильевич Толль, русский ученый-исследователь (третий слева в среднем ряду), и ученый-исследователь, будущий адмирал и политический деятель Александр Васильевич Колчак (третий слева в верхнем ряду). Внизу: само экспедиционное судно

Сибири». 13 августа 1886 года Толль записал в дневнике, что «при совершенно чистом горизонте мы ясно увидели... контуры четырех столовых гор... Сообщение Санникова подтвердилось полностью». Через семь лет состоялась вторая экспедиция Толля. Теперь уже он руководил ею. Весной 1893-го он достиг остро-



ва Котельного и опять видел Землю Санникова.

В 1900 году Толль был назначен начальником академической экспедиции, организованной по его настоянию для поисков Земли Санникова. Осенью 1901 года китобойная яхта «Заря», которой он командовал, обогнув мыс Челюскин и пройдя от Таймыра почти по чистой воде, напрасно искала Землю Санникова близ Новосибирских островов. На вторую зимовку он остался у западного берега острова Котельного. Подойти к Земле Санникова из-за льдов было невозможно. Надеясь все-таки нанести на карту эту землю-призрак, Толль 5 июня 1902 с тремя спутниками отправился в путь на собачьих упряжках. Вернуться им было не суждено.

Сегодня ученые полагают, что Земля Санникова все же существовала, но на рубеже XIX—XX веков была разрушена морем. По крайней мере, им известны сложенные из ископаемого льда острова в Северном Ледовитом океане, которые ждала та же участь, например, некоторые из Новосибирских островов (Пасильевский и Семгиовский острова).

...В XIX веке в Западной Европе так же истово верили в то, что в окрестности Северного полюса, за обширным поясом льдов, открывается незамерзающее море и надо лишь найти туда путь.

Задолго до этого, когда мореплаватели только начали продвигаться в северные воды, они были уверены, что всю Арктику можно пересечь морским путем. Именно эта вера поддерживала голландского капитана Виллема Баренца и англичанина Генри Гудзона в их отчаянной, самоубийственной попытке найти кратчайшие пути, которые ведут из Старого Света в Тихий и далее в Индийский океан, к берегам Китая, Индии и Перу — Северо-Восточный и Северо-Западный проходы.

Так, в 1594 году Баренц, дойдя до Новой Земли, взял курс прямо на север, надеясь найти там свободное ото льдов море. Однако дорогу ему преградили льды. Он остановился на от-

метке 73°21' северной широты. В 1607 году Гудзон установил рекорд, продвинувшись в районе Шпицбергена до 80°23' северной широты.

Постепенно воцарилось мнение, что повсюду на пути к Северному полюсу высятся непреодолимые горы льда. Однако к середине XIX века новые экспедиции возродили надежду. Лейтенант флота США Илайша Кент Кейн, обследовавший окрестности Гренландии и ее ледники, а также лейтенант американского флота Джордж Делонг, трагически погибший близ Новосибирских островов, продвинулись далеко на север и видели там открытое море — огромные поляны, свободные ото льда.

Кейн даже наметил маршрут, которым следовало бы двигаться, чтобы миновать ледяной лабиринт и достичь полюса. Надо было пройти пролив Кеннеди, а затем пролив Робсона, отделяющие остров Элсмир от Гренландии и соединяющие море Баффина с морем Линкольна. Однако ранняя смерть помешала ему совершить это плавание.

Совсем иной план предлагал русский путешественник Матвей Геденштром (в 1808—1810 годах он руководил экспедицией, которая занималась «съемкой и исследованием» Новосибирских островов). Ему казалось, что, если, отправившись от берегов Сибири, плыть от поляны к поляне по направлению к северу, можно достичь полюса.

Заметим, что здесь две истории сходятся. Ведь Яков Санников участвовал в экспедиции М. М. Геденштрома, а тот в марте 1810 года, проверяя рассказ Санникова, лично увидел землю, которую все будут искать до тех пор, пока в 1937—1938 годах советские летчики и моряки убедятся в том, что, если эта ледяная земля и была там, где ее видели, то теперь ее нет. Сохранилась лишь запись Геденштрома о ней: *«Мнимая земля претворилась в гряду высочайших ледяных громад 15 и более саженей высоты, отстоящих одна от другой в 2 и 3 верстах. Они в отдаленности, как обыкновенно, казались нам сплошным берегом».*



Зарубежные исследователи Арктики Фритъоф Нансен (слева) и Роберт Пири (справа)



Обманчив был и маршрут, намеченный Геденштромом. Пройти им можно было, лишь полагаясь на мощь современных ледоколов. Отважных путешественников могла ободрить разве что опровергнутая позже теория, говорившая, что морской лед образуется у берегов материка и близ островов, замерзая на сушу — подобно тому, как зимой он замерзает на уличные предметы. И как нет даже в лютой мороз застывшей корки льда в воздухе, так нет и быть не может льда на извечно переливающихся волнах.

Еще один, казалось бы, важный довод привели два известных ученых, исследовавших морские течения в Северном полушарии (Гольфстрим и Курсио) — американец Мэтью Мори и немец Август Петерман. Они предположили, что теплые массы воды, переносимые этими течениями, близ полюса поднимаются к поверхности моря и не дают ему замерзнуть. Способствует таянию льдов в высоких широтах и то, что Солнце там месяцами не заходит за горизонт — длится полярный день.

Пошатнул эту убежденность британский полярный исследователь Джордж Нэрс. В 1870-е годы он впервые сумел пройти маршрутом, который наметил Кейн (сегодня проливы Кеннеди и Робсона считаются частью пролива, который носит имя Нэрса). Добравшись до моря Линкольна, он убедился, что льда там еще больше, чем в начале пути.

Окончательно опроверг эту веру знаменитый норвежский путешественник Фритъоф Нансен. В 1893 году на специально построенном для этого судне «Фрам» он отплыл из Норвегии. Пройдя Карское море и обогнув мыс Челюскин, он вморозил судно в дрейфующие льды к северу от Новосибирских островов, надеясь, что течение и льды унесут «Фрам» в центр Арктики. Когда же выяснилось, что корабль неминуемо пройдет южнее полюса, Нансен решил достичь его на лыжах и собачьих упряжках. 14 марта 1895 года вместе со штурманом Яльмаром Йогансеном он покинул «Фрам», который в то время находился на 84° северной широты, и направился к полюсу. Они прошли около 200 километров и поднялись к широте 86°14', однако из-за



Арктика советская — Иван Дмитриевич Папанин

погодных условий вынуждены были вернуться обратно к Земле Франца-Иосифа. В 1896 году экспедиция завершилась.

Нансена стали называть «полярником номер один». Но теперь становится ясно, что «королевского пути» к полюсу нет. Его будущему покорителю придется пробиваться туда сквозь бескрайнюю ледяную пустыню. В 1909 году так и поступил американский полярный путешественник Роберт Пири. С шестой попытки он на собачьих упряжках достиг района Северного полюса.

В последние годы ученые пересмотрели свое отношение к этому развенчанному мифу. В не столь уж далеком

будущем Северный Ледовитый океан хотя бы часть времени в году станет почти свободен ото льда.

В 2013 году Лоренс Смит и Скотт Стивенсон из Калифорнийского университета опубликовали свою картину будущего Арктики на страницах журнала «Proceedings of the National Academy of Sciences». Они показали, что к середине нынешнего столетия площадь ледяного покрова в Арктике к началу осени сократится настолько, что корабли при поддержке ледоколов получат возможность миновать Северный океан напрямик — чуть ли не через полюс. Ведь даже в самой осторожной модели толщина морского льда в окрестности полюса после 2040 года составит менее 1,2 метра.

Так вследствие наблюдаемых сейчас климатических изменений Арктика без льда может стать явью.

Будни Севморпути

Северный морской путь стал важной транспортной магистралью уже в годы Великой Отечественной войны. По нему боевые корабли перебрасывались с Дальнего Востока в Баренцево море, осуществлялись грузовые перевозки. Через северные порты (Нарьян-Мар, Игарка, Диксон, Тикси) флот снабжался углем, вывозились никель, медь, лес.

За четыре года войны по Северному морскому пути прошли сотни судов, из них около 170 — в конвоях, защищавших советские корабли от противника. Яркой страницей войны в Арктике стало сражение в августе 1942 года против тяжелого крейсера «Адмирал Шеер». Советские ледокольные пароходы «Сибиряков», «Дежнёв» и береговая артиллерия порта Диксон дали отпор врагу. Всего за годы Великой Отечественной войны по Северному морскому пути было перевезено свыше 4 миллионов тонн различных грузов. Большой вклад в развитие арктического транспортного флота внес тогдашний начальник Главсевморпути И. Д. Папанин.

В послевоенное время появление атомного ледокольного флота акти-

визировало жизнь Северного морского пути. Первым вошел в строй атомный ледокол «Ленин», сооруженный в 1959 году. Начиная с 1974 года, в строй стали входить ледоколы семейства «Арктика».

После распада СССР Северный морской путь был открыт для международного судоходства. Уже в 2009 году наши европейские партнеры опробовали новый перспективный маршрут. В первые дни осени в Мурманск из Владивостока прибыли два немецких грузовых судна «Beluga Fraternity» и «Beluga Foresight». Это — первые западные грузовые суда, которым удалось пройти Северным морским путем за одну летнюю навигацию. Как заявил директор судоходной компании «Beluga Shipping», Нильс Штольберг, оценивая результаты плавания своих кораблей, экономия составила около 350 тысяч долларов в расчете на каждое судно. Не менее важное преимущество — безопасность морского пути. Ненецкие оленеводы — не чета сомалийским пиратам. Для того же Штольберга этот аспект был особенно значим потому, что ему уже доводилось за очень большую сумму выкупать собственное судно, захваченное пиратами.

В принципе, этот морской путь чрезвычайно выгоден для стран ЕС, Японии, Кореи и Китая. Он позволяет снизить расходы на перевозку товаров из Восточной Азии в Европу (и наоборот), значительно сократить время их доставки, а еще открывает ворота в «кладовую России» — Сибирь. Покупать сырьевые ресурсы в России станет выгоднее. Пока же грузовые суда, направляющиеся из Азии в Европу, вынуждены совершать длительное путешествие, минуя Индийский океан, Красное море и Суэцкий канал.

После 2009 года полярным маршрутом, через северные воды России, проследовали многие десятки судов. Пока эти цифры незначительны. Ведь каждый год, например, тот же Суэцкий канал минует около 18 тысяч кораблей. Однако в перспективе по Северному морскому пути, как ожидается, может проходить за год несколько тысяч судов.

Сегодня основными пользователями Северного морского пути в России являются крупнейшие отечественные компании — такие, как «Газпром», «Роснефть», «Лукойл», «Росшельф», «Норникель», а также важнейшие хозяйственные территории: республика Саха (Якутия), Красноярский край, Чукотский автономный округ. В Русской Арктике ведется добыча важнейших полезных ископаемых, которые вывозятся отсюда именно Северным морским путем.

В 1990-е годы Севморпуть, как и вся Россия, переживал трудные времена. Лишь в 2016 году объем перевезенных здесь грузов, наконец, превзошел показатели 1980-х годов и достиг 7,26 миллиона тонн.

Ранее, в 2012 году, состоялась первая в мире перевозка природного сжиженного газа по Северному морскому пути. Танкер-газовоз «Ob River» перевез 134 500 кубических метров газа из Норвегии в Японию.

В перспективе же грузопоток по Севморпути может значительно возрасти и достичь 50 миллионов тонн в год. Как отмечают российские ученые Л. Г. Цой, Н. А. Высоцкая и Ю. В. Глебо, «при прочих равных затратах, связанных с себестоимостью обработки судов в портах, транспортировка грузов по Северному морскому пути может конкурировать с доставкой по традиционному южному маршруту, обеспечивая в среднем за год меньшие затраты по перевозке контейнеров». Несомненно, Русскую Арктику ждут славные времена.

В 1991 году, после распада СССР, Северный морской путь был открыт новыми властями страны для бесплатного и свободного международного судоходства

