

36. Hrdlička A. The Aleutian and Commander islands and their inhabitants. Philadelphia: The Wistar Institute of Anatomy and Biology, 1945. 630 p.

37. Krupnik I. The Surveyor of the 'Bridge': Interview with William S. Laughlin // To The Aleutians and Beyond. The Anthropology of William S. Laughlin / Eds. B. Frohlich, A. B. Harper, R. Gilberg (Publications of The National Museum of Denmark. Ethnographical Series, Volume 20). Copenhagen: Department of Ethnography. The National Museum of Denmark, 2002. P. 207–226.

О. А. Красникова
И. П. ТОЛМАЧЁВ И ЕГО РАБОТЫ
О СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

*...и правительству, и обществу нужно помнить
об основной научной миссии России на севере
и нужно стремиться, чтобы Россия
была во главе этого исследования,
как она и стояла до сих пор.*
И. П. Толмачёв (11)

Истории поисков, исследования и освоения Северного морского пути (СМП) посвящен громадный массив научной, научно-популярной, популярной и художественной литературы. Чтобы не повторяться и сразу перейти к делу, обратимся к Википедии и процитируем данное там определение СМП: «**Се́верный морско́й путь, Се́верный морско́й коридо́р** – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком; законодательством РФ определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). Северный морской путь ограничен западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, и на востоке в Беринговом проливе параллелью 66° с. ш. и меридианом 168°58'37" з. д. Длина Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения около 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км (через Суэцкий канал – свыше 23 тыс. км)» (<http://ru.wikipedia.org>).

Среди основных этапов практического освоения СМП выделим следующие, важные для нашего повествования:

1878–1879 гг. – экспедиция А. Норденшёльда на барке «Вега», отправленная на средства шведского короля Оскара II, банкира экспедиции О. Диксона и российского промышленника и мецената А. М. Сибирякова, впервые прошла весь маршрут СМП с запада на восток с одной зимовкой.

Первое сквозное плавание в направлении с востока на запад с зимовкой у п-ва Таймыр совершила Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под руководством А. И. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914–1915 гг.

Впервые за одну навигацию СМП был пройден экспедицией О. Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» в 1932 г.

СМП – уникальный трансконтинентальный маршрут, всегда представлявший интерес для экономики многих стран мира, а для России он имел чрезвычайно важную роль и в стратегическом отношении. Это неопровержимо показали события Русско-японской войны 1904–1905 гг., когда из-за отсутствия транспортного сообщения с отечественным Дальним Востоком оказалось почти невероятным доставить сюда какие-либо грузы. Российский геолог, исследователь Севера И. П. Толмачёв писал об этом так: «Как известно, действующая армия базировалась на однокорейской Сибирской железной дороге. Каждый солдат, каждая пуля, которую он выпускал на поле битвы, каждый бинт, которым перевязывались его раны, все доставлялось по железной дороге из Европейской России. Железная дорога была перегружена до последней возможности военными грузами...» (11, с. 218–219). Необходимо было заняться вплотную Северным морским путем, но гидрографические работы Морского ведомства в Северном Ледовитом океане, начавшиеся в 1894 г. и охватившие пространство от Кольского полуострова до устья р. Енисей, именно из-за начавшейся Русско-японской войны остановились. О возобновлении их в Морском ведомстве заговорили уже в 1906 г., а вскоре вопрос о содействии мореплаванию вдоль северного побережья Сибири обсуждался в Совете мини-

стров. Еще в 1905 г. с целью разгрузить железную дорогу Министерство путей сообщения снарядило экспедицию под начальством полковника И. С. Сергеева и общим руководством генерал-майора А. И. Вилькицкого из 26 судов, 22 из которых дошли до р. Енисей, доставив туда около 600 тыс. пудов разных грузов. Однако проход судов даже в этой, исследованной, части Северного Ледовитого океана оказался сопряжен с определенными трудностями, прежде всего потому, что в России не оказалось необходимого числа торговых судов, которые пришлось спешно закупать за границей, и там же нанимать часть команды... Следовало наладить регулярные и безопасные пароходные рейсы, а для этого требовалось изучить условия плавания вдоль еще не обследованного северного побережья Восточной Сибири, создать вдоль него ряд станций или опорных пунктов со складами продовольствия и необходимым инвентарем, для чего необходимо было изучить побережье на громадном протяжении арктических берегов Верхоянского и Колымского округов и провести съемку берега от устья р. Лены до Берингова пролива. Основным итогом экспедиции Норденшельда 1878–1879 гг. стало доказательство того факта, что все омывающие Сибирь арктические моря доступны для плавания на пароходах в определенный период года. Именно так еще в декабре 1880 г. оценил значение плавания на «Веге» П. П. Семёнов в докладе на собрании членов ИРГО в честь А. Норденшельда. Он полагал, что Северный путь нельзя еще считать окончательно установленным, но вопрос о возможности сообщения между Европой и устьями сибирских рек «может считаться вполне решенным в утвердительном смысле» (5, с. 129; 13).

Задача исследования арктических берегов Восточной Сибири была выполнена сотрудниками двух отрядов Чукотской экспедиции 1909–1910 гг. под руководством И. П. Толмачёва – Ленско-Колымского и Чукотского, организованной Министерством торговли и промышленности (10; 6, с. 134–139), а сведения о гидрографических условиях в устье р. Колымы привезла экспедиция 1909 г. Морского министерства под руководством Г. Я. Седова (9; 7, с. 93–105). Толмачёв писал об этом так: «Эти самостоятельные сухопутные и морские исследования весьма ценно дополняют друг друга, и можно сказать, что по крайней мере до Колымы морской путь теперь известен довольно хорошо, и его доступность аттестуется с наилучшей стороны...» (11, с. 238). Исходя из своего богатого опыта, он замечал: «Детали описи берега часто легче даются сухопутной экспедиции, и моряку не придется тратить дорогое время на съемку отдельных проливов, глубоко врезающихся бухт и т. п., раз это все уже снято или снимается сухопутными путешественниками» (Там же, с. 239). Результаты всех этих работ были высоко оценены как российским правительством, так и научным сообществом. Полученные участниками Чукотской экспедиции географические и метеорологические сведения позволили сделать вывод о возможности плавания вдоль восточной части побережья Северного Ледовитого океана, в том числе из Владивостока до устья р. Колымы, и первые практические результаты не заставили себя ждать. Уже в 1911 г., с 16 июля по 17 сентября, состоялся первый рейс на Колыму из Владивостока. Контр-адмирал П. Л. Троян совершил, по поручению Министерства торговли и промышленности, рейс из Владивостока в устье р. Колымы на обыкновенном купеческом транспорте «Колыма», принадлежавшем Добровольному флоту (14), доставив туда около 40 т казенного груза, съестных припасов и продуктов первой необходимости.

Эти события были настолько важны, что 3 декабря 1911 г. в Главном Гидрографическом управлении, в библиотеке Морского министерства состоялось торжественное заседание, посвященное Северному морскому пути, на котором присутствовал морской министр, министр торговли и промышленности, а также их товарищи (заместители), члены Государственного совета и Государственной думы. По сообщениям в прессе, большой библиотечный зал был переполнен. Заседание открыл А. И. Вилькицкий с докладом, в котором обрисовал историю плаваний в Северном Ледовитом океане с XVI в. и появление первых карт, относящихся к Северному морскому пути (4), затем прозвучал доклад Толмачёва, в котором он подчеркнул значение Чукотской экспедиции, прямо связав ее с работами Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана по отысканию Северного морского пути (1), и следом – доклады контр-адмирала П. А. Траяна о плавании транспорта «Колыма» и лейтенанта Б. Б. Давыдова о гидрографических работах «Таймыра» и «Вайгача». 8 марта 1912 г. Толмачёв докладывал об итогах экспедиции на общем собрании Общества для содействия русской промышленности и торговле (11).

Доклады Толмачёва, посвященные Северному морскому пути, как и все его работы, отличало глубокое знание предмета, историзм и взгляд на перспективу. Работавший в Хатангском крае, прошедший лично все побережье Северного Ледовитого океана от устья р. Колымы до м. Дежнёва, Толмачёв в то время был, несомненно, лучшим и наиболее знающим специалистом среди российских исследователей Севера. Основная мысль, которую Толмачёв хотел донести до слушателей: ос-

воение и использование СМП для России – это путь к развитию экономики, серьезному повышению благосостояния жителей Сибири и усилению безопасности России. Рассказывая об этом, хотелось бы просто полностью опубликовать эти доклады, но заинтересованные читатели смогут обратиться к их полным текстам, а здесь придется ограничиться лишь несколькими цитатами, иногда довольно пространными.

Прежде всего, Толмачёв указывал на то, что «...русские плавания по Ледовитому океану ведут свое начало с очень далекого времени. В новгородских преданиях можно вычитать, что новгородцы уже в 11-м столетии ходили до Карского моря и, возможно, проходили и в Югорский шар. Можно себе представить, в каких ужасных условиях совершались тогда эти плавания и какова была тогда предприимчивость русского человека» (10, с. 220; 3, с. 33–98.). Однако запрет ходить русским и иностранным кораблям по северному пути в г. Мангазея, через который шла интенсивная торговля, последовавший в первой четверти XVII в., привело к тому, что «район, тяготевший к Мангазее и в свое время известный по тогдашнему состоянию географии не хуже оживленного торгового района вследствие близорукой политики 17-го столетия обратился в совершенную пустыню» (11, с. 225). Что же касается мореплавания, то тут Толмачёв отмечает еще более серьезный регресс: «Еще, однако, большее значение – отрицательного характера – имело для государства самое закрытие морского пути, что правильно мы можем оценить только теперь. Путь, развивавшийся несколько столетий, был погублен в несколько десятков лет. Исчезла бесследно вся выучка, приобретенная тяжелым опытом многих поколений, лоцмана, которых нанимали раньше немецкие люди, никому не передали своих знаний и, что хуже всего, исчезла самая привычка и потребность к плаванию. Постепенно море, которое становилось вполне доступным, стало считаться мало-помалу совершенно недоступным, и уже не в силу тяготеющего над ним запрета, а в силу, якобы, своих физико-географических условий, и совершенно последовательно с течением времени начали считать, что здесь нельзя плавать, потому что этого не позволяет море. Этот взгляд, который сделался общепринятым, был неизбежным психологическим следствием закрытия морского пути. На Ледовитый океан перестали смотреть, как на средство сообщения, а скорее как на какую-то помеху для сообщений, которая, на наше несчастье, имеется у нас на севере. Насколько велика отвычка края, целой нации от известных промыслов и занятий показывает то, что работы Великой Северной экспедиции в царствование Анны Иоанновны – сто лет спустя после закрытия северного пути – не имели для России того значения, которое они могли бы иметь без этих репрессий» (Там же, с. 225–226).

Повествуя первоначально об истории и состоянии мореплавания на севере Западной Сибири, Толмачёв, переходя к Восточной Сибири, видит особенное положение, особый статус и особые проблемы этих земель: «Обратимся теперь к дальнему северо-востоку Азии, к местности, тяготеющей к Тихому океану, откуда плаванья могут направляться в устья рек Колымы и Лены. Край этот много более, чем север западной Сибири, отрезанный от Европейской России и вообще от культурных стран, жил и живет настолько самостоятельной жизнью, что те мероприятия, о которых говорилось выше, совершенно естественно здесь не отразились вовсе. Во время закрытия северного пути в начале 17-го столетия московское правительство не имело никакого представления об этой местности, а при воскрешении северного пути в конце 19-го столетия здесь не было вообще торгового плаванья... Но, несмотря на все это, закрытие морского пути на западе в древние времена странным образом сказалось и здесь, несмотря на колоссальные расстояния... Мы знаем, что колымские казаки и, вообще, колымчане в 17-м столетии были настоящими моряками... В настоящее же время население всего побережья Ледовитого океана, от Таймырского полуострова до м. Дежнева, за исключением лишь чукчей, живущих, вообще, совершенно особою жизнью и являющихся прекрасными моряками, от моря совершенно отвыкло, не имеет сколько-нибудь приличных лодок, и если ездит в море на промыслы, то исключительно по льду – на санях... Несомненно, что для этой части Сибири значение морского пути может быть еще крупнее, чем для севера западной Сибири, что в особенности относится к местности, тяготеющей к Колыме. Земледельческой культуры здесь нет совершенно, и все хлебные, например, припасы получаютс я гужевым путем, с уплатой за пуд груза от Якутска до Средне-Колымска, в лучшем случае, 8 рублей, и даже из портов Охотского моря доставка пуда туда же обходится еще 4 рубля... Хуже всего то, что привозных средств, несмотря на такие цены, недостаточно, и колымчане издавна недополучают всего необходимого им количества продуктов первой необходимости и стараются просто обходиться без таких продуктов, как, напр., мука... морская доставка товаров вызовет резкую депрессию цен и будет иметь тем большее значение, что именно летом к берегу океана стягиваются все северные инородцы-оленьеводы. Для всех них и, конечно, и для вымиравшего русского населения северный путь – благодетель. Но это

население измеряется только десятками тысяч человек, и, конечно, всегда найдутся люди, утверждающие, что для государства нечего особенно хлопотать об этих несчастных тысячах людей, когда у него есть другие, более важные задачи, другие местности, более обещающие от приложения труда и капитала. ... Но уже те запросы, которые выдвинулись по отношению к морскому пути, показали, что его значение далеко не только местное. Не так давно еще мы смотрели на Сибирь, как на страну, где мы неуязвимы, как находящуюся в тылу наших сил при всякого рода возможных осложнениях. Японская война совершенно изменила все построение и распределение наших сил... Возможность пользоваться, хотя бы в известное время года, речными артериями, прорезающими Сибирь и связанными с Европой Ледовитым океаном, окажется весьма ценной. Но, кроме этого, общегосударственное значение северного морского пути за последнее время лежит и в другом, и, помимо местных нужд и военных целей, открытие северного морского пути является настоятельной необходимостью для России и Сибири. Сибирь в настоящее время деятельно заселяется... Сотни тысяч переселенцев ежегодно идут в Сибирь, часть возвращается, но большинство оседает на новых местах. Все это люди земледельческой культуры, и развитие ее неизбежно ведет к тому, что в ближайшем будущем Сибирь будет производить громадные количества хлеба, который уже и теперь отчасти поступает на мировые рынки... Несомненно, что для этого хлеба необходимо создать выход. ...если еще очень недавно Северная Сибирь, хлопоча о северном морском пути, думала главным образом о дешевом ввозе, то сейчас к этому пути предъявляются требования для вывоза в больших количествах сибирского сырья, и без удовлетворения этого требования Сибирь не сможет правильно развивать своего хозяйства, а с будущностью Сибири тесно связано и благосостояние всей России» (11, с. 233–235).

В последней части доклада Толмачёв остановился на практических шагах, уже осуществляемых правительством для технического оборудования северного пути – так, например, в Государственную думу был внесен законопроект об отпуске средств для устройства четырех станций беспроволочного телеграфа, которые должны были облегчить проход судов в Карское море. Завершая доклад, Толмачёв высказал ряд пожеланий, которые способствовали бы развитию Северного морского пути и его использованию, и прежде всего, чтобы Морское министерство, с таким успехом исследовавшее путь из Европы к устьям Енисея и между Беринговым проливом и устьем Лены, «продолжило бы свои исследования и на оставшуюся еще неосвещенной часть между устьями реки Лены и Енисея – вокруг Таймырского полуострова» (11, с. 245). Кроме того, он полагал необходимым осуществление ряда мер по оборудованию Северного морского пути наблюдательными знаками, станциями и пр., продолжение работ по исследованию северных рек, в т. ч. Колымы, начатых Министерством путей сообщения, правильную организацию торговых рейсов в устья главных сибирских рек и льгот для таких судов, что способствовало бы развитию мировой торговли.

Значительно позднее, уже находясь во Владивостоке, где он в течение непродолжительного времени (до своего отъезда в США) работал в Дальневосточном геологическом комитете, Толмачёв опубликовал еще одну работу о СМП (12).

И все же Толмачёв не оставлял мыслей о завершении работы. Уже во время работы в Питтсбурге, в Музее Карнеги, ему удалось договориться о подготовке и высылке ему машинописной копии его экспедиционного дневника, один из этих экземпляров также сохранился в СФП АРАН (2). Эти материалы легли в основу книги, ставшей итогом его многолетней научной и практической деятельности, замысел которой он вынашивал многие годы: «Siberian Passage: An Explorer's Search Into the Russian Arctic» (16). Судя по сведениям, приведенным в некрологе И. П. Толмачёва (15), книга стала его завершающей публикацией. С возобновлением в последние годы активного интереса к Арктике, «Siberian Passage» Толмачёва снова оказался на пике читательского интереса – в 2011 г. книга была переиздана: «Siberian Passage – An Explorer's Search Into the Russian Arctic» (17). Об этом переиздании мне любезно сообщил Л. Р. Колбанцев.

1. СПФ АРАН. Ф. 269. Оп. 3. № 6. Сообщение И. П. Толмачёва в библиотеке Морского министерства 3 декабря 1911 г.

2. СПФ АРАН. Ф. 1053. Оп. 2. № 1. Экспедиционный дневник И. П. Толмачёва. 1909. IV.7-1910.III.1.

3. Буцинский П. Н. К истории Сибири: Мангазея и мангазейский уезд (1601–1645 гг.) // Записки Императорского Харьковского университета, 1893. В. I. С. 33–98.

4. Вилькицкий А. И. Краткий исторический обзор гидрографических работ по исследованию берегов Северного Ледовитого океана. (Сообщение ген.-лейт. А. И. Вилькицкого 3 дек. 1911 г.). СПб., 1911. [6] с.

5. Известия ИРГО. 1881. Т. XVII. Вып. 1. С. 129.

6. Красникова О. А. Геолог и палеонтолог И. П. Толмачёв и Чукотская экспедиция 1909–1910 гг. // Люди великого долга : мат-лы XXVI Крашенинниковских чтений. Петропавловск-Камчатский, 2009. С. 134–139.

7. Красникова О. А. Колымская экспедиция Г. Я Седова // Наука из первых рук. 2012. № 4 (46). С. 93–105.
8. Северный морской путь // Википедия <http://ru.wikipedia.org> (последнее обращение 5.05.2014).
9. Седов Г. Я. Путешествие на Колыму в 1909 г. // Записки по гидрографии. Т. XLI, вып. 2–3. Петроград, 1917.
10. Толмачёв И. П. По Чукотскому побережью Ледовитого океана: предварительный отчет начальника экспедиции по исследованию побережья Ледовитого океана от устья Колымы до Берингова пролива, снаряженной в 1909 году Отделом торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности: с отдельной картою, 11 таблицами и 1 картою в тексте. СПб.: Экономическая типогр., 1911.
11. Толмачёв И. П. Северный морской путь // Тр. О-ва для содействия русской промышленности и торговли. Ч. 30. 1913. Отд. III. С. 217–247.
12. Толмачёв И. Северный морской путь // Русский Дальний Восток. Токио, 1921. № 4. С. 1–26.
13. Ус Л. Б. Международные научные связи Сибири (конец XIX – начало XX в.) / отв. ред. д. и. н. М. В. Шиловский. Новосибирск, 2005. <http://history.nsc.ru/kapital/project/us/1-2-2.html> (последнее обращение 5.05.2014)
14. Яровой В. В. «Колыма» // Добровольный флот. СПб., 2010. С. 98–100. (Сер. «Пароходные общества России»).
15. Johnson H. Memorial to Innokenty Pavlovich Tolmachoff (1872–1950) // Proceedings volume of the Geological society of America. Annual report for 1962. June, 1963. P. 147–154.
16. Tolmachoff I. P. Siberian Passage: An Explorer's Search Into the Russian Arctic (New Brunswick: Published by Rutgers University Press, 1949. 238 p.
17. Tolmachoff I. P. Siberian Passage – An Explorer's Search Into the Russian Arctic. – Read Books Design, 2011. 248 p.

А. Ю. Лапшов

ФЕНОМЕН ОТЛОЖЕННОЙ ЖИЗНИ – КАК ЖИЗНЕННЫЙ СЦЕНАРИЙ ЛИЧНОСТИ В СОВРЕМЕННОМ ОБЩЕСТВЕ

*На свете есть только две трагедии.
Первая – не получить то, чего хочешь.
Вторая – получить это.
Оскар Уайльд*

Феномен отложенной жизни... Что это – новая болезнь, современный способ мышления или очередная «модная фишка»?

В любом случае это признак времени. Новый для России, он не так уж безызвестен в Европе, да и за океаном.

В английских учебниках по психологии описан следующий хрестоматийный пример, типичный для жителей Туманного Альбиона: среднестатистический англичанин связывает все свои надежды с покупкой домика в живописном месте. «Вот тогда и заживу!» – думает он. Так Р. Киплинг мечтал о маленьком кусочке собственности, по которому он мог бы гулять с любимой собакой. Среднестатистический американец мечтает: «Вот выплачу кредит и вздохну!» Так и получается, что их жизнь теряется где-то на отрезке «между прошлым и будущим».

Этот феномен существует и в России и в настоящее время охватывает все большее количество населения. Нестабильная экономическая ситуация, неуверенность в завтрашнем дне, непреодолимая потребность выживать, а не жить – все это создает благоприятные условия для прогрессирования «модной болезни».

Жизнь, отложенная «на потом». Желание начать все заново и по-настоящему ПОСЛЕ – переезда, развода, смены работы. В итоге – существование, похожее на черновик; несовпадение желаний и реальности, образа мира и образа жизни.

Данная идея была разработана В. П. Серкиным и была связана с анализом «северного невроза», «временщичества», «отложенной жизни», «северного сценария», «северного мифа». Им был сделан анализ психологии временщичества и синдрома «отложенной жизни» у северян – людей, годами живущих идеей переезда и считающих, что настоящая жизнь начнется у них когда-то потом (3).

К сожалению, это явление у нас в стране широкое распространение получило не только на Севере, в провинции, но и в больших городах тоже, когда люди еще не живут, а считают, что после