



Великий морской путь

К 500-летию Северного морского пути

Великий Северный путь

*В бескрайность от плёса до плёса
Под сенью седых облаков
К путям вековым эскимосов,
К ветрам ледяных берегов!*

*Туда, где морозная вечность
Куёт ледяные мосты,
И в сердце живёт бесконечность,
Не пряча души красоты.*

*Где каждая песня – легенда,
А сказка похожа на быль,
И на вековых монументах
Сверкает алмазная пыль!*

Николай Чернов

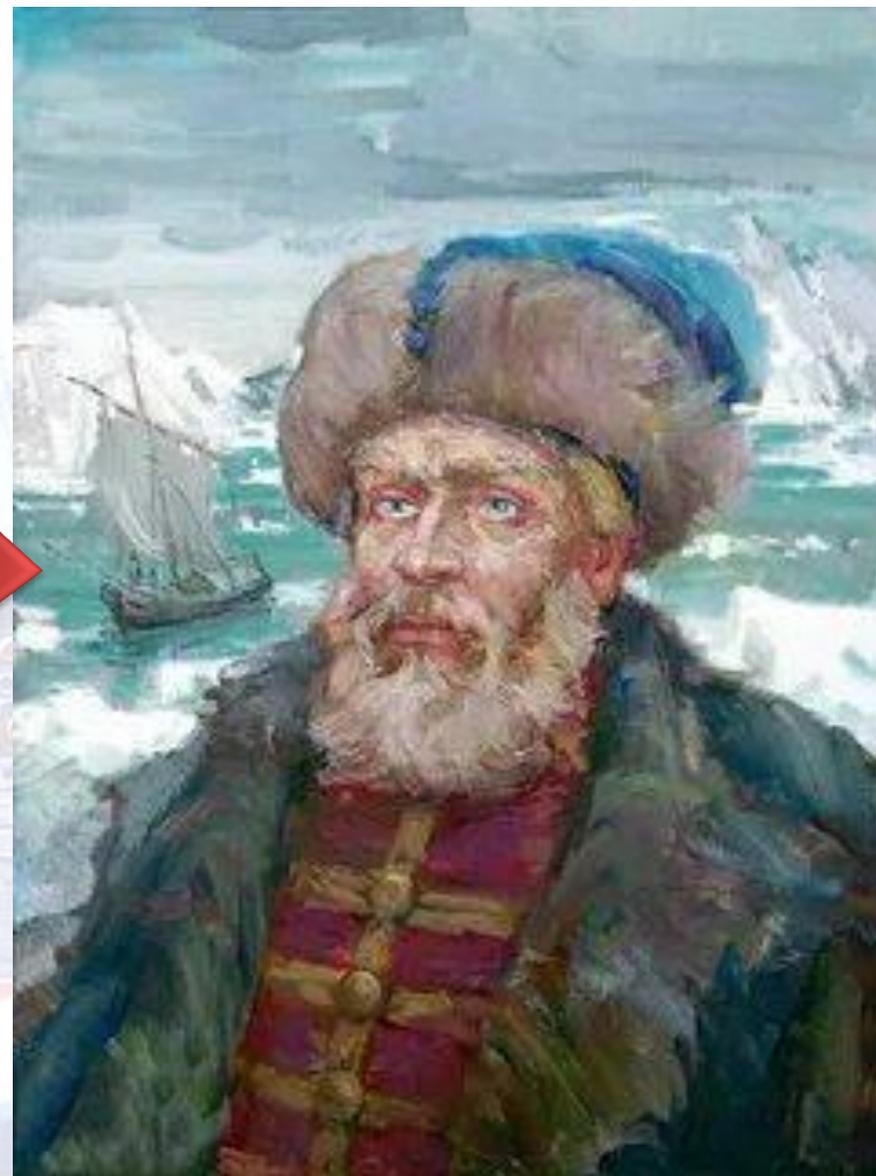
В 2025 году исполняется 500 лет с начала истории освоения Россией Северного морского пути. Первое упоминание о нём датируется 1525 годом, когда русский дипломат и учёный Дмитрий Герасимов высказал предположение о возможности пройти через Северный Ледовитый океан из Европы в Китай.

Это не просто морской коридор, а настоящее испытание на мужественность, выдержку и силу духа. Первыми осваивать арктические воды начали поморы еще в XI-XIII веках. Они строили кочи, способные проходить среди льдов, и отправлялись в походы за пушниной, рыбой, моржовой костью. Поскольку у первых путешественников не было навигационных приборов и карт, они двигались только вдоль побережья.

В декабре 1525 года русским дипломатом Дмитрием Герасимовым была выдвинута гипотеза о возможности добраться из Европейской части в Китай через Северный Ледовитый океан. Хотя сам термин «Северный морской путь» появился значительно позже, и серьезно осваивать маршрут начали только в XX веке, именно эта дата считается отправной точкой в изучении арктических вод для навигации.

Первым же испытателем, кто прошел Берингов пролив в 1648 году и доказал, что Америка и Азия разделены, стал Семен Дежнев. Этот момент можно назвать начальным для исследования Арктики и прокладывания новых морских путей.

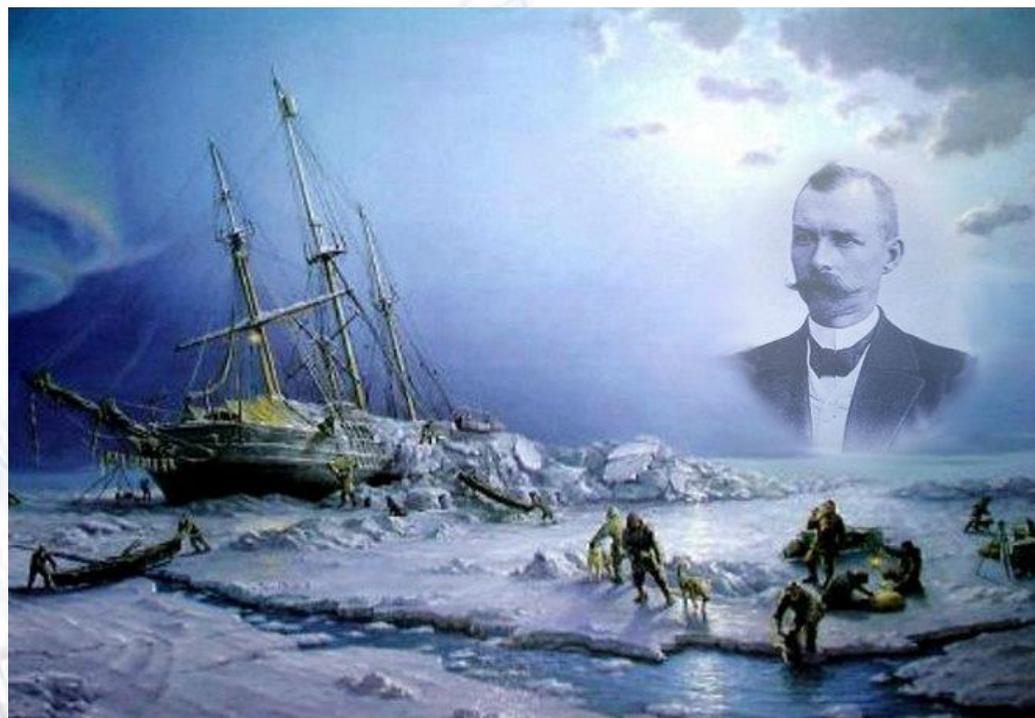
В XVIII и XIX веках российские экспедиции заложили основы для будущего освоения СМП. Такие известные исследователи, как Витус Беринг, Федор Литке, Семен Челюскин составляли карты, изучали течения и льды, искали более короткие пути из Европы на Восток. Особое место в истории занимает экспедиция Эдуарда Толля, который в конце XIX века искал легендарную Землю Санникова. Его труды стали частью культурно-просветительского наследия России.



Эдуард Толль

19 августа 1901 года «Заря» достигла мыса Челюскин – самой северной точкой Евразии. Затем экспедиция поднялась в море так далеко на север, как не заходило в этом регионе ещё ни одно судно. В районе архипелага Новосибирские острова (расположен между морем Лаптевых и Восточно-Сибирским морем) подошли к неизвестному острову (Беннета), но окружавшие сушу льды не позволили высадиться на него.

Непогода остановила поход, и полярникам пришлось встать на вторую зимовку на о. Котельный. Шторма были такой силы, что в кают-компании даже перевернулся огромный дубовый стол!



Шхуна «Заря» экспедиции Толля

«Во всех руководствах по физической географии можно встретить имя Э. В. Толля как основоположника учения о формировании ископаемых льдов – учения, ставшего классическим».

В. А. Обручев

Всего Э.В. Толль принял участие в трёх полярных экспедициях Академии наук на Новосибирские острова. В ходе трёх экспедиций с участием Эдуарда Толля на карту были нанесены более двухсот новых географических названий, собраны ценные материалы по географии, геологии, палеонтологии, зоологии, ботанике, метеорологии, астрономии, гидрологии, орнитологии, сделаны магнитные определения.

Эдуард Толль пропал без вести вместе со своей командой в 1902 году. Толль пожертвовал жизнью ради открытия неизвестной суши, когда-то увиденной зорким Санниковым.

В своих поисках он был не одинок. Многие выдающиеся исследователи Арктики искренне верили в существование этой земли. Они стали ярким примером беззаветного служения Родине. Судьба Эдуарда Толля и легендарная Земля Санникова так и остаются загадкой для нас. Часть тайны, правда, очень художественную, приоткрывает роман «Земля Санникова», написанный в 1926 году замечательным русским писателем и учёным Владимиром Афанасьевичем Обручевым.

Острова «Семеновский» и «Васильевский» были нанесены на карту в начале XIX века. На площади в несколько тысяч квадратных километров ученые находили бивни мамонтов и овцебыков, а через сто лет на месте земли осталась небольшая песчаная коса, которая окончательно скрылась под водой.

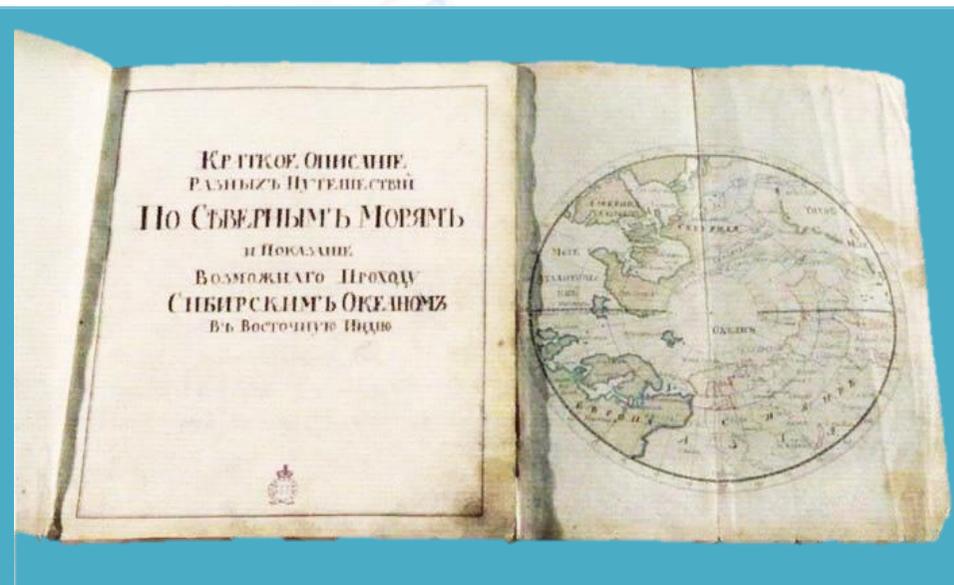
Установлено, что подобные территории – это остатки древнего шельфового ледника, покрытые минеральным слоем. Время их не жалеет – морская вода и подводные течения из года в год подтачивают основание ненадежных островов, пока в один миг «между прошлым и будущим» они не разваливаются.

Сейчас к северо-востоку от Новосибирских островов находится обширное мелководье глубиной пару десятков метров, получившее название «Банка Санникова».



Великая Северная экспедиция и Михаил Васильевич Ломоносов

Михаил Васильевич Ломоносов первым высказался в пользу необходимости комплексного изучения Северного морского пути с тем, чтобы максимально развивать торговое мореплавание и обеспечение безопасности русских дальневосточных владений. Ломоносов опубликовал целый ряд материалов, в которых исследовал закономерности образования и дрейфа льдов, перемещения вод в Северном Ледовитом океане, особенности природы Арктики. Ломоносов предполагал, что плавание возможно и в более высоких широтах, и даже успел составить план их исследования.



Академик задумал организовать ещё одну экспедицию. В 1765 году из порта Кола вышла новая северная экспедиция на трёх кораблях. Она должна была пройти к Камчатке и Северной Америки, проверив заодно теорию Ломоносова о том, что солнце в полярный день освобождает океан вокруг полюса ото льда. Выдающийся учёный вскоре скончался и так и не узнал, что его догадка не подтвердилась – впрочем, в истории экспедиции 1765 и 1766 годов всё равно остались, поскольку на тот момент это было максимальное продвижение кораблей на север, какое знала мировая история мореплавания. Именно во время них впервые была описана флора и фауна Шпицбергена, выполнен целый ряд важнейших исследований.

Но техническая оснащённость тогдашнего флота ещё не предоставляла возможностей для полноценного обследования Арктических районов. Всё ещё было впереди.

Российский Колумб



100 лет назад, 16 сентября 1915 года, суда «Таймыр» и «Вайгач» вернулись в Архангельск, пройдя впервые в истории арктического мореплавания Северный морской путь от Берингова до Белого моря.

Во главе экспедиции стоял 28-летний капитан Борис Вилькицкий, потомственный мореплаватель, смельчак, прославившийся как «Российский Колумб».

Сегодня фамилия Вилькицких девять раз встречается на карте Арктики. Семь раз этой чести удостоен Андрей Ипполитович Вилькицкий и два раза его сын – Борис Андреевич. Именами путешественников назван залив в Баренцевом море, два мыса и ледник на острове Новая Земля, четыре острова (в Енисейском заливе, среди островов Де-Лонга, в заливе Терезы Клавенес и в архипелаге Норденшельда) и, наконец, знаменитый пролив между морями Карским и Лаптевых.

На всем пути моряки и специалисты-гидрографы не прекращали вести исследовательские работы. Экспедиция вела наблюдения за ветрами, течениями, толщиной и состоянием льдов, их перемещением, глубинами северных морей, составила описи нескольких мысов, уточнила координаты пунктов южного побережья архипелага Северная земля. Между Карским морем и морем Лаптевых был открыт пролив, названный в честь Бориса Вилькицкого. Впервые в истории авиации в условиях Арктики испытатели пытались использовать самолет, но воздушное судно вышло из строя при первом же запуске.

Основные вехи освоения СМП

1525 г. – первое официальное заявление о возможности прохода через Северный Ледовитый океан;

1648 г. – поход Семена Дежнева, который доказал, что есть путь морем между Америкой и Азией;

1913 г. – Георгий Брусилов и Владимир Русанов исследуют Арктику и прокладывают новые маршруты.

1932 г. – первое сквозное прохождение СМП за одну навигацию;

1935 г. – создание Главсевморпути;

1977 г. – атомный ледокол «Арктика» достигает Северного полюса

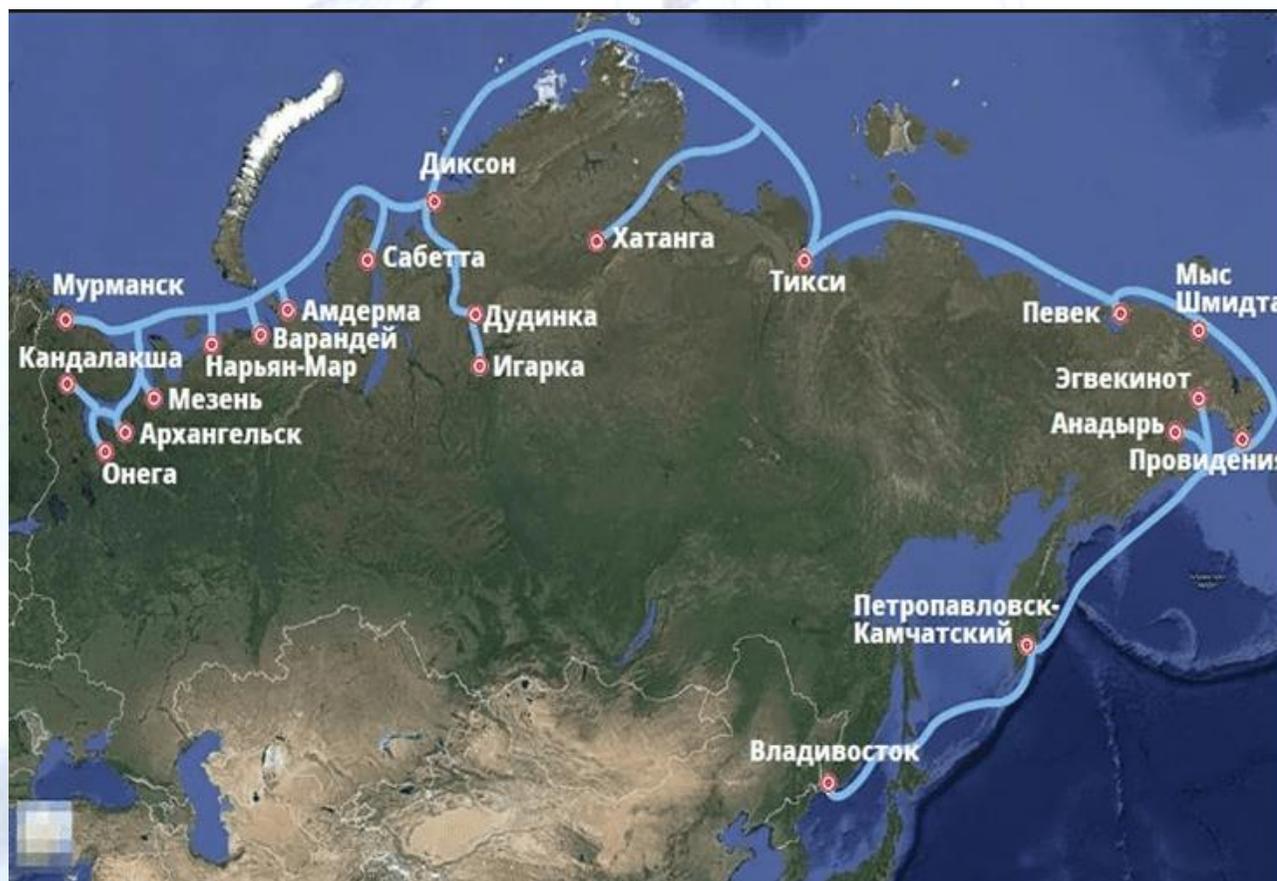


В 1932 году советский ледокольный пароход «Александр Сибиряков» смог пройти Северный морской путь за одну навигацию. Хотя надо признать, что только счастливое стечение обстоятельств позволило добиться исторического достижения.

В Чукотском море пароход потерял часть гребного винта. Сообразительность команды, сумевшей смастерить самодельные паруса, да попутный ветер позволили «Александр Сибирякову» выйти к Берингову проливу, откуда пароход отбуксировали в Петропавловск-Камчатский, который до сего дня остается восточными морскими воротами Арктики.

О мореплавании через льды Арктики говорил еще М.В. Ломоносов, но первая транспортная поставка через Северный морской путь была произведена лишь в 1935 году из Ленинграда во Владивосток.

Северный морской путь начинается от незамерзающего порта Мурманск и далее проходит через Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море вплоть до бухты Провидения с одноименным портом.



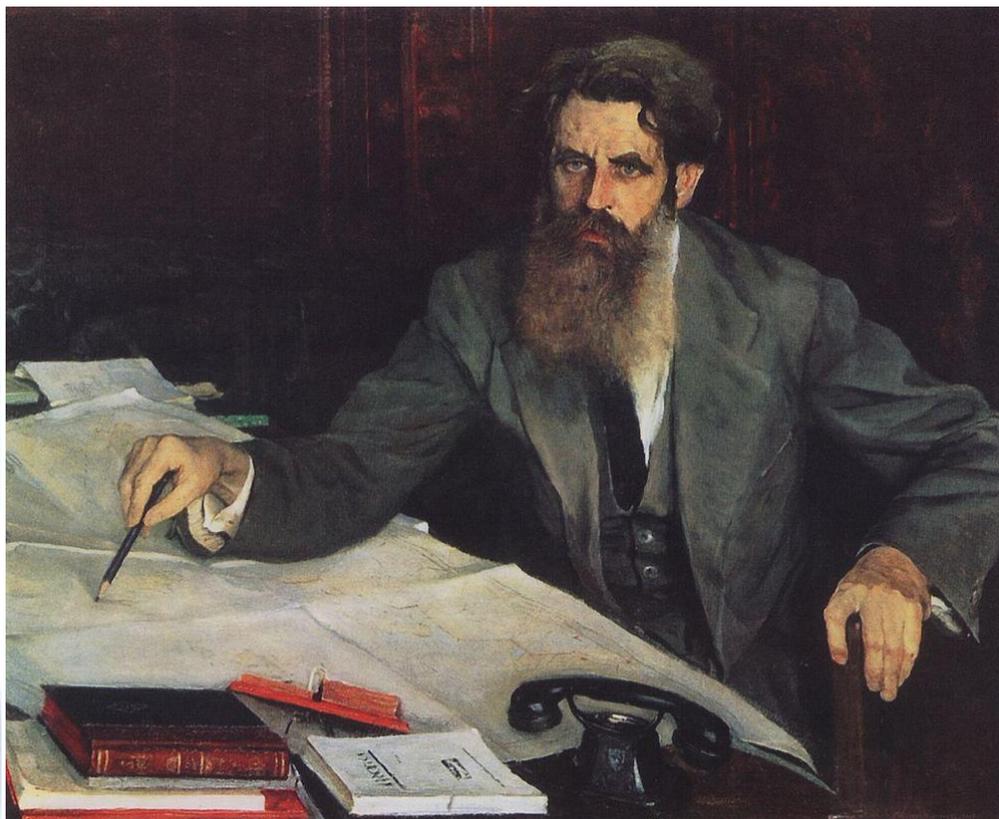
Северный морской путь на карте России

Всего на пути следования судов идущих Северным морским путем встречается порядка 70 перевалочных пунктов и портов, некоторые из них расположены не прямо у берега, а в глубине континента вверх по реке (например, Дудинка и Игарка расположены на Енисее в нескольких сотнях километров от берега Карского моря, порт Хатанга – аналогично на реке Хатанга).

С июля по октябрь (то есть 3-4 месяца в году) навигация осуществляется беспрепятственно. Остальное время – только в сопровождении атомных ледоколов.



Успех воодушевил советских руководителей, которые по итогам плавания приняли решение создать Главное управление Северного морского пути. В задачу управления входила окончательная подготовка и обустройство Северного морского пути для его промышленной эксплуатации. Начальником Главсевморпути стал Отто Шмидт.



В 1933 году Шмидт решил доказать, что по Северному морскому пути могут проходить не только ледокольные и специально подготовленные суда, а и обычные тяжёлые сухогрузы. Для показательного перехода Мурманск – Владивосток был выбран только что построенный в Дании транспортный пароход «Челюскин». 2 августа 1933 г. судно вышло из Мурманска и уже 15 августа, при первой встрече с тяжёлыми льдами, повредило корпус. На помощь был вызван ледокол «Красин», который провёл судно на практически открытую воду. Движение на восток продолжилось, пока в середине октября «Челюскин» не был блокирован многолетними льдами Чукотского моря. Блокировка не позволила выгрузить на остров Врангеля людей, снаряжение и оборудование, как планировалось. К 4 ноября судно в пассивном дрейфе достигло Берингова пролива и, когда до открытой воды оставалось несколько км, не приняло предложение ледореза «Литке», капитан которого предлагал помощь в выходе из льдов. Затем дрейф сменил направление, «Челюскин» опять попал в район многолетних льдов, началась героическая зимовка (с гибелью судна), о которой так много уже написано.

**Анна Ахматова
Севморпуть**

*Чей разум угадал сквозь льды
Давно желанный путь,
Куда ничьи не шли следы,
Где замерзает ртуть,
Там каждый миг и каждый час
Всему конец готов,
Но чуток слух и зорек глаз
Советских моряков.
Под северным сиянием,
Когда цветут снега,
Под злобным завыванием,
Когда летит пурга, –
Опаснейшей из всех дорог
Корабль доверив свой,
Не ослабел, не изнемог
Тот разум огневой!*



Великая Отечественная война

В годы войны начальником Главсевморпути стал Иван Дмитриевич Папанин – один из самых знаменитых полярников в истории.

В годы Великой Отечественной войны «Главсевморпуть» качественно перестроил свою повседневную работу. Проводки ледоколами караванов судов продолжали проводиться в оба направления. «Главсевморпуть» располагал мощными ледоколами – «Иосиф Сталин», «Ленин», «Сибиряков», «Георгий Седов», «Садко», «Красин», «Микоян», «Каганович», «Северный ветер».



Все они были укомплектованы солидным вооружением и опытными военными командами. Именно эти суда проводили через северные моря арктические конвои союзников. В навигацию 1945 года «Главсевморпуть» обеспечивал переброску войск и техники на Дальний Восток наряду с материковыми железными дорогами. Проводилось это в преддверии начала боевых действий против Японии.

Советские и американские корабли гибли от их торпед и возле Аляски, и возле Камчатки, и возле пролива Лаперуза, и у Алеутских островов, за многие тысячи миль от района открытых боёв. Здесь, в дальних морских районах, бушевала своя война, не очевидная, но от этого не менее опасная. Много моряков, и наших, и наших союзников, навсегда осталось на дне арктических морей вместе со своими кораблями – сегодня в память о них стоит немало памятников в северных городах нашей страны, которых они так и не увидели в конце своего пути...

Ледокольный флот России

Россия на 2023 год – единственная страна в мире обладающая атомным ледокольным флотом. Суда такого класса позволяют проходить льды практически любой толщины. Очень символично, что одним из самых ярких моментов Олимпиады в Сочи-2014 стало появление огромного ледокола «Мир» во время открытия Паралимпийских Зимних Игр. Вот и указание на новый вектор развития: ломая лед, мы идем в Арктику.



В состав ледокольного флота России входит 42 профильных ледокола класса Агсб и выше, из них 22 отечественного производства.

Это больше, чем у США, Канады, Финляндии, Дании, Швеции и Китая вместе взятых. Сегодня более 50% грузопотока Северного морского пути составляет сжиженный природный газ, и в этом смысле наличие мощного ледокольного флота в освоении СМП критически важно. Без мощных ледоколов грузовые терминалы и морские порты, газовозы и танкеры смогли бы работать в году только пару месяцев.

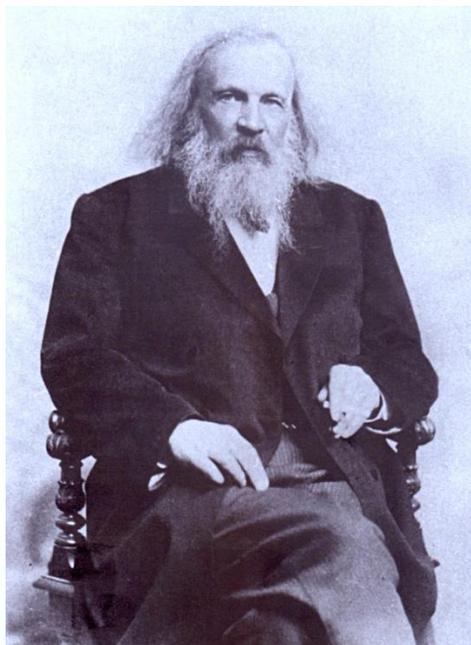
Север

*Как бронтозавры каменного века,
Они прошли, созданья человека,
Плавучие вместилища чудес,
Бия винтами, льдам наперерез.*

*И вся природа мертвыми руками
Простерлась к ним, но брошенная вспять,
Горой отчаянья легла над берегами
И не посмела головы поднять*

Н. Заболоцкий.





Гениальный и разносторонний учёный Дмитрий Иванович Менделеев, как известно, опубликовал 36 работ, посвящённых проблемам Арктики.

Изучая полярные путешествия и особенно сведения, полученные от Норденшельда, Менделеев пришёл к выводу, что решительное преодоление полярных льдов возможно лишь **«...при помощи соответственных для того приспособлений и, главное, – ясного понимания сил, до сих пор препятствовавших кораблям проникнуть в неведомую околополюсную область...».**



В качестве приспособлений учёный рассматривал собственно ледокол, а также разрушение торосов взрывами смеси «жидкого воздуха» с угольной пылью. Менделеев горячо поддержал проект своего друга, адмирала и учёного Степана Осиповича Макарова, о конструкции мощного ледокола. Проект получил одобрение правительства России, и в 1899 году первый арктический ледокол «Ермак» был построен в Ньюкасле (Англия) и прибыл для работ в Россию.

Два великих ученых сформулировали известный тезис о том, что «Россия лежит у подножия Ледовитого океана, изливая в него обширнейшую систему рек... Это обстоятельство прямо указывает нам здесь на морской путь как на самый удобный и естественный. Притом необходимый государству не только в экономическом, но в некоторых случаях, и в стратегическом отношении, ибо путь этот лежит в наших территориальных водах, и является кратчайшим между северными портами Атлантического и Тихого океанов».

Самый первый ледокол

Первый в мире мощный ледокол арктического класса был построен в 1899 году в Англии по заказу правительства России. Этот факт не должен вводить в заблуждение: инициатором идеи и главой императорской комиссии по разработке технических условий был русский вице-адмирал Степан Макаров. Кстати, помогал ему в продвижении этого проекта по государственным кабинетам, а также в плане некоторых технических усовершенствований химик Дмитрий Менделеев. Передача заказа иностранной верфи объяснялась нежеланием дополнительно загружать отечественные судостроительные заводы, которые были заняты строительством военных кораблей для русского флота.



Корабль получил имя «Ермак» – в честь знаменитого покорителя и исследователя Сибири.

В первый период войны библиотека выполняла роль центрального органа библиографической и фактографической информации. В справочно-библиографическом секторе было введено круглосуточное дежурство, так как по многим запросам требовались немедленные ответы.

В первую же навигацию «Ермак» спас на Балтике застрявшие во льдах корабли, а затем обеспечивал зимнюю проводку судов рядом с Санкт-Петербургом, так что затраченные на него 1,5 миллиона царских рублей (то есть несколько миллиардов рублей современных) окупились достаточно быстро.

Современное значение

Сейчас СМП получает все большее внимание благодаря потеплению климата, которое уменьшает площадь морского льда и открывает новые возможности для судоходства. Согласно прогнозам, открытие этого маршрута может сократить путь между Европой и Азией на 30% по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал. Это привлекает интерес не только российских, но и международных судоходных компаний.



На протяжении большей части года СМП покрыт льдом, однако в последние годы навигационный сезон значительно увеличился. В 2021 году сезон навигации длился почти 120 дней.

Для обеспечения безопасности навигации и мониторинга условий на маршруте активно используются спутниковые технологии. Это позволяет по-настоящему эффективно отслеживать ледовые условия и минимизировать риски для судов.

Путь открыт

*Далеко за полярным кругом
(И не верится,
что октябрьским днем!)
Мы идем по зеленым застругам
Северным Морским путем.*

*Лед растаял и море чисто.
И ветер предельно чист.
– Я его не сменю на душистый
Черноморский розовый бриз.*

*Ветер и солнце.
И стандарты леса
На солнце – теплой янтаря...
Наш курс на запад.
Остров «Агнеса»
На траверсе к югу.
– All right!*

В. Итин



Северный Морской Путь Николай Печёнкин

*Солёное море, большой океан,
На Севере нашей страны,
Полярный там спрятался меридиан,
За ликом молочной Луны.*

*Пройтись по морским и опасным путям,
К Востоку на встречу поплыть
Лишь сильным по силам, сегодня, пока,
Мечтою полярной «блажить».*

*Парадной одеждой лежит белый снег,
Тюлени, медведи, моржи,
Бесценный подарок России с небес,
Ведь он нам хранит рубежи.*

*Туманы полярные можно держать
В просоленных сильных руках,
Июньский покров ледяной пробивать,
Стальным ледоколом «Ермак».*



*Морозною ночью шептала звезда
Один на один – для меня,
Полярные тайны, благие места,
Большим изумрудом звенят.*

*Закрытые вечными льдами моря,
Как стражи страну сторожат,
Льдяным серебром на грунте якоря
У Полюса жизни лежат.*

*Зимой там Сияние в небе горит
Своим разноцветным огнём,
А солнышко летом полгода не спит,
Лишь гладит рукой горизонт.*

*Не плавает в море мохнатый кокос,
На солнце не греют тела,
Одна благодать, наш российский мороз
Закутанный в белых снегах.*

*Чистейшей, сибирской водой рукава
Касаются льда у морей,
Останется море с тобой навсегда
Во вкусе ржаных сухарей.*

*Не многим дано Крайний Север наш зреть,
За Кругом Полярным проплыть,
Стоять на ветру и от счастья хмелеть
На краешке нашей Земли.*



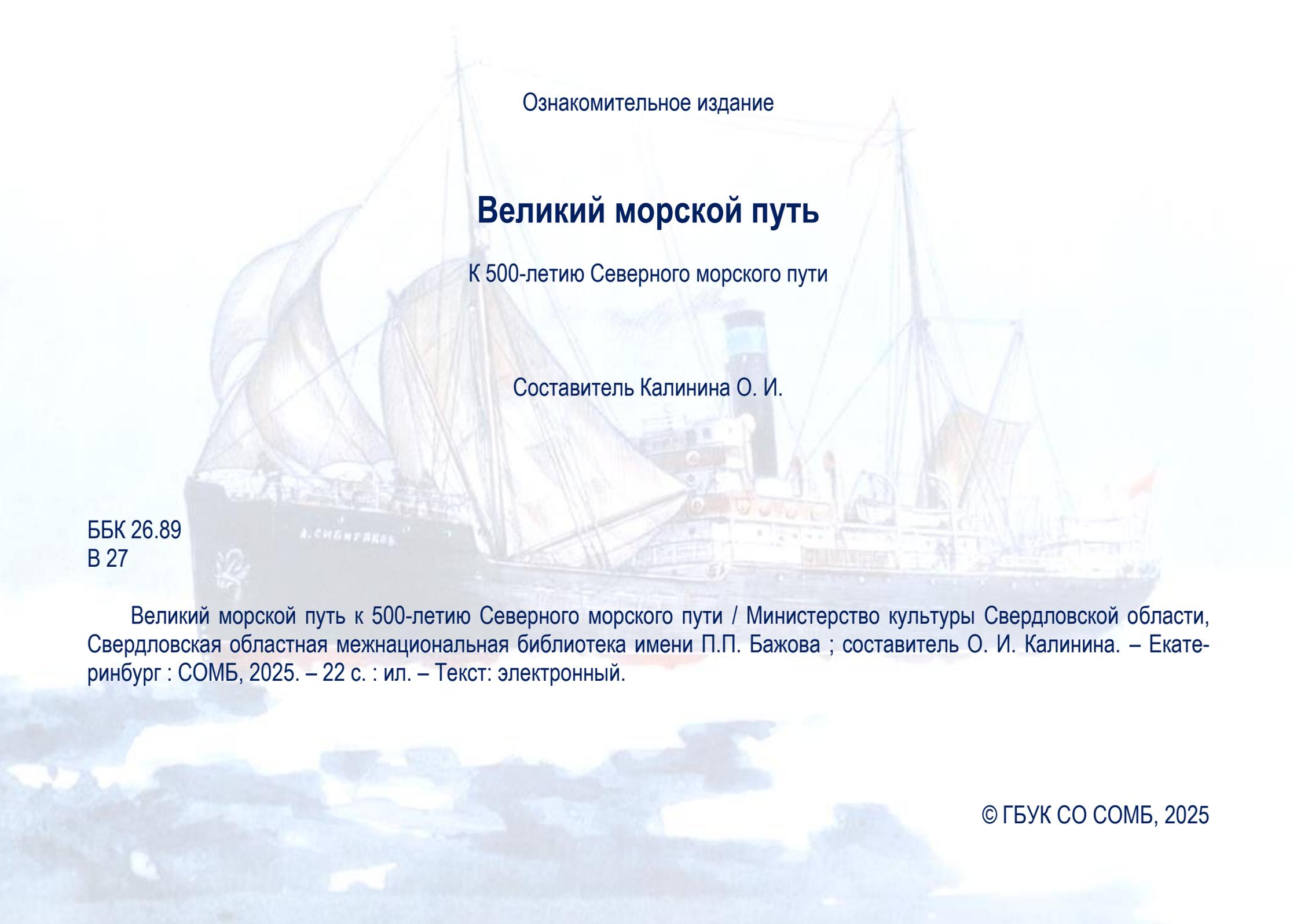
В мире существует много океанских путей, но Северный морской путь выделяется среди них. Северный морской путь продолжает оставаться самым коротким и безопасным маршрутом между Европой и Азией.

Мощный арктический флот позволяет обеспечивать освоение природных арктических богатств. Здесь продолжают работать научные экспедиции, полярные станции, а в последнее время даже определённое развитие получил туризм в виде круизов на заповедные необитаемые острова и архипелаги и к Северному полюсу.

Специалисты в один голос утверждают, что перспективы у развития Северного морского пути невероятные, и, глядя на успехи последнего десятилетия, с этим вполне можно согласиться.

***Колумбы Русские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток.
И наша достигнет в Америку держава.
М.В. Ломоносов***





Ознакомительное издание

Великий морской путь

К 500-летию Северного морского пути

Составитель Калинина О. И.

ББК 26.89
В 27

Великий морской путь к 500-летию Северного морского пути / Министерство культуры Свердловской области, Свердловская областная межнациональная библиотека имени П.П. Бажова ; составитель О. И. Калинина. – Екатеринбург : СОМБ, 2025. – 22 с. : ил. – Текст: электронный.

© ГБУК СО СОМБ, 2025



СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ
МЕЖНАЦИОНАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА им. П.П. БАЖОВА