

«Повивальная бабка ледоходного самотека»: о проекте Г.Д.Красинского по искусственному ускорению разрушения и выноса льда из устьев рек и судоходных проливов Арктики (1944)



Имя Георгия Давидовича Красинского (1890-1955) в настоящее время известно преимущественно историкам, хотя на протяжении первого десятилетия существования Советской власти он играл заметную роль в освоении отечественной Арктики. Будучи уполномоченным Совета труда и обороны РСФСР по Сибири и Уралу, а затем и по вопросам Северного морского пути, Г.Д.Красинский участвовал в ряде знаковых экспедиций периода 1920х гг., положивших начало регулярному судоходству вдоль арктического побережья Евразии. Еще более значителен вклад Г.Д.Красинского в организацию первых постоянных полярных станций на островах Советской

Арктики – Северной Земле, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа, – что позволило эффективно закрепить за СССР его самые удаленные территории. Соответствующее предложение в Управление делами Совета народных комиссаров (СНК) СССР и Наркомат иностранных дел было внесено Г.Д.Красинским в ноябре 1922 г., сразу по возвращении из долгой поездки на Крайний Север. Хотя аналогичные предложения в отношении Новой Земли поступали начиная с 1910 г., именно Г. Д. Красинскому удалось сдвинуть дело с мертвой точки. В августе-октябре 1923 г. первая советская полярная станция была построена у восточного входа в пролив Маточкин Шар (Новая Земля).¹

По мере усиления интереса высших эшелонов власти к проблемам Арктики, предложение получило одобрение Госплана СССР и, наряду с другими факторами, привело к принятию 31 июля 1928 г. постановления «Об усилении советских научно-исследовательских работ в Арктике» и формирования особого органа для координации этих работ – Арктической комиссии при СНК СССР. Разработанный ею пятилетний план полярных исследований позволил сделать первые конкретные шаги на пути создания широкой сети «радио-метеорологических станций» на всем протяжении Северного морского пути и в самых

отдаленных уголках Советской Арктики.² Активность на полярном поприще позволила Г.Д. Красинскому приобрести репутацию специалиста по Арктике. В 1924 г. он участвовал в экспедиции на ледоколе «Красный Октябрь», восстановившей суверенитет СССР над о. Врангеля. Спустя два года он же рассматривался как вероятный кандидат на замещение должности первого начальника вновь организуемой советской колонии на том же острове. На тот момент 36-летний, Красинский уже не отличался крепким здоровьем, в связи с чем на о.Врангеля отправился Г.А.Ушаков. Это не помешало Г.Д.Красинскому возглавить воздушную экспедицию Осоавиахима и 17 июля 1927 г. впервые установить воздушное сообщение между островом и побережьем Чукотки.³

Преемник Г.А.Ушакова, А.И.Минеев, впоследствии вспоминал Г.Д.Красинского при обстоятельствах, заставляющих усомниться в полярной компетентности последнего:

«До поездки на остров Врангеля большинство зимовщиков, в том числе и я, не имели даже приблизительного представления о наших полярных районах и условиях работы и жизни в них... Людей, из бесед с которыми мы могли бы почерпнуть хоть что-либо в этом отношении, тоже не было, если не считать кратковременной беседы с Г.Д. Красинским. На основании его советов мы не запаслись удобной болотной обувью, так как он утверждал, что обычные болотные кожаные сапоги на севере непригодны, что там можно ходить только в местной обуви – торбозах. Позже, живя на острове и испытав на себе все последствия этого «совета», мы усердно ругали себя за легковерие, сильно помешавшее нам в наших летних работах».⁴

Еще один инцидент произошел в августе-сентябре 1933 г., в самый трудный период долгого пребывания А.И.Минеева на о.Врангеля. Г.Д.Красинский – уже в качестве уполномоченного Главного управления Севморпути при СНК СССР (ГУСМП) – в очередной раз посетил остров на борту самолета СССР Н-4. Движимый наилучшими побуждениями, Красинский попытался сменить Минеева на посту начальника колонии, а когда тот не согласился – усилил поредевший личный состав зимовки механиком Демидовым и радистом Траутманом. Вопреки рекомендации Красинского и оптимистической самооценке, последний оказался совершенно непригоден для обслуживания островной радиостанции и в течение последующих месяцев фактически бы обузой для колонии.⁵

В годы, когда во главе освоения Советской Арктики стоял О.Ю.Шмидт, Г.Д.Красинский принимал активное участие в деятельности ГУСМП, однако в 1937 г. попал в опалу вместе с рядом других ответственных работников ведомства и, по некоторым сведениям,

пережил кратковременный арест. Он удержался в аппарате ГУСМП, где продолжал трудиться до 1941 г., после чего ушел на пенсию и посвятил остаток жизни изучению истории Севера.⁶ Тем не менее, хранящиеся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) и датированные маем 1944 г. послания Г.Д.Красинского на имя заместителя председателя СНК СССР А.И.Микояна свидетельствуют о том, что и после выхода на пенсию полярный функционер продолжал интересоваться практическими аспектами изучения Арктики.ⁱ

Суть обращения ветерана к одному из руководителей Советского государства состояла в предложении «ускорить процесс разрушения, процесс «отжимания» речного и морского льда, с использованием силы течений, как одного из положительных факторов гидрологического комплекса противоречий».⁷ Не будучи ученым и даже не получив сколько-нибудь углубленного формального образования, Красинский делает все, чтобы придать своему проекту «серьезный вид». Не встречающееся в научной практике понятие «гидрологический комплекс противоречий» имеет прямое отношение к диалектическому материализму – основе основ советской науки в 1930х – 1950х гг. В этом Г.Д.Красинский полностью копирует своего бывшего руководителя О.Ю.Шмидта – видного советского философа и яркого пропагандиста диалектического материализма. Даже в 1934 г., в ледовом лагере челюскинцев, руководитель злосчастной экспедиции О.Ю.Шмидт не упускал случая познакомить с основами диамата «кочегаров, машинистов, и матросов, и ученых».⁸ В духе времени Красинский ищет обоснование своих идей в первоисточниках диамата и трудах его виднейшего классика, прежде всего самого И.В.Сталина. Именно в работе последнего «О диалектическом и историческом материализме» автор проекта находит постулат о борьбе противоречий – движущей силе процесса развития «предметов природы».⁹

В чем же заключается практический смысл предложений Г.Д.Красинского? По его убеждению, «если мы –

1. Своевременно установим «критическую фазу» в состоянии льда, когда он по окончании процесса ледообразования начинает терять свою плотность, начинает разъедаться под влиянием положительных температур окружающей сферы;
2. Своевременно установим точки наиболее стойкого сцепления этого льда с береговыми и надводными выступами, отмелями и т.д.

ⁱ Интерес к данной теме не покидал Г.Д.Красинского на протяжении всей его полярной карьеры – достаточно обратиться к его опубликованным работам (в частности, к книге «На советском корабле в Ледовитом океане», М: Литиздат НКВД, 1925) и материалам личного архива, хранящимся в РГАЭ (ф.237)

3. Установим силу и степень воздействия на этот лед соответствующих речных и морских течений;
4. Определим направление и силу человеческого (механического, «теплотворящего») воздействия на лед – В НУЖНОМ МЕСТЕ И В НУЖНОЕ ВРЕМЯ, т.е. именно тогда, когда при начавшемся процессе разрушения и наличия водных заберегов достаточно лишь некоторого толчка, чтобы лед оторвался от задерживающих его выступов и двинулся по течению, продолжая еще интенсивнее разрушаться;
5. Сочетаем намеченные мероприятия с практикуемыми на наших реках (пока частично) способами придания некоей «обтекаемости» наиболее резким береговым выступам;

– мы добьемся того, что речная и североморская навигации будут начинаться у нас заметно раньше существующих ныне сроков».¹⁰

При этом автор проекта полностью сознает, что попытки «человеческого воздействия» на преграды, возводимые льдом, предпринимались и продолжают предприниматься независимо от него. Однако Г.Д.Красинский убежден, что именно ему удалось найти причину неудач, постигавших большинство подобных попыток в прошлом. Заключается она в том, что лед рассматривался его предшественниками изолированно, «без учета сопутствующих физических факторов и процессов» и без попытки использовать в борьбе с ним прочие «положительные факторы», а именно «соответствующие морские течения». Далее автор переключается на современников, бросая им обвинение в ограниченности:

«Мы знаем также о многих случаях взрывания льда на наших реках. Но происходит это обычно лишь при надвигающейся опасности, при наличии или угрозе наводнений, вызванных ледяными заторами, или же при защите сооружений. Делается это в порядке «грянувшего грома», а преследуемые цели – сугубо ограничены, сужены. Между тем, сущность советской, наиболее передовой в наше время общественной системы, характеризуется плановым предвидением, объемлющими масштабами государственного планирования».¹¹

Несмотря на отсутствие конкретных имен, обвинение Г.Д.Красинского носит не отвлеченный, а вполне серьезный политический характер: «ограниченность» борцов со льдом представляется прямым покушением на советскую общественную систему! Применяя подобную тактику для продвижения своих идей, Г.Д.Красинский ничем не отличается от более успешных представителей «партийной науки» того времени – достаточно вспомнить печально знаменитого Т.Д.Лысенко. Более того, рассуждая о предсказуемости процессов «таяния, разрушения, отжима от морского берега и выноса силой течений образовавшихся за зиму льдов», автор видит их столь же закономерными, как «распускание почек, как вегетация овощей, созревание злаков». Отсюда сама собой вытекает параллель между ускорением «ледоходного самотека» и ускорением созревания

овощей и злаков, в котором уже успела добиться заметных успехов советская агротехника!¹²

Письмо Г.Д.Красинского на имя А.И.Микояна сопровождается подробная докладная записка, раскрывающая подробности предлагаемых автором мероприятий.¹³ Красинский концентрирует свое внимание на проливах Вилькицкого и Дмитрия Лаптева – стратегических участках Северного морского пути. По мнению Красинского, «мудрость человека заключается не только в том, чтобы применять технику против стихии «напролом», а в умении при этом сочетать технику с природными же силами, с природными факторами».¹⁴ В свете этого принципиально верного заключения, автор доклада не видит ничего невозможного в том, чтобы ускорить начало навигации на 10-20 дней против обычного в проливе Вилькицкого и на 12-15 дней – в проливе Дмитрия Лаптева. Все, что нужно для этого по мнению автора записки – это дожидаться, пока лед не потерял «часть своей толщины и плотности», а затем нарушить его «сцепленность с береговой чертой» при помощи ледоколов. Красинский не может не отметить одно из любимых им «диалектических противоречий», а именно наличие «вестового» (т.е. направленного с запада на восток) течения в обоих указанных проливах, противоположного общему направлению ледового дрейфа в Северном Ледовитом океане. Автор убежден: «Если бы мы смогли ускорить отрыв уже частично разрушенного льда от удерживающих его береговых выступов, – мы бы тем самым предоставили вестовому течению довершить остальное». Предвидя указания возможных оппонентов на то, что ледовая обстановка в акваториях, лежащих к востоку от пролива Вилькицкого, может воспрепятствовать выносу льда, Красинский осторожно замечает: «...Если же скопление это окажется значительным, а площади чистой воды ограниченными, тогда эффект данного нажима будет проявляться слабее, но сказаться он все же должен».¹⁵

Аналогичным образом подходит Красинский и к проливу Дмитрия Лаптева, хотя в последнем случае сам же отмечает невозможность применения тяжелых ледоколов, чья осадка превышает средние глубины пролива. Упомянув наличие в той же островной группе более северного и более глубоководного пролива Санникова, Красинский, тем не менее, продолжает считать пролив Лаптева более удобным для судоходства в силу более благоприятной «геофизической обстановки». Как и в случае с проливом Вилькицкого, он считает возможным «ускорение процесса выноса льда» и в этой акватории, однако никаких конкретных мер для этого не предлагает.¹⁶

Еще одним положительным «природным фактором», по мнению Красинского, является ветер. В качестве примера он приводит бухту Эмма – центр портовых операций в бухте Провидения (Чукотка). По наблюдениям Красинского, сочетание крупной зыби, «докатывающейся» до этой гавани при ветрах «восточной половины компаса» и взламывающей лед, с «воздушным течением», скатывающимся к бухте Эмма из расположенной к северу от нее ложины, иногда приводило к полному очищению гавани ото льда уже в декабре-январе.¹⁷ Интересно, что отмеченное Красинским преобладание восточных и северо-восточных ветров в летний период в районе пролива Дмитрия Лаптева не представляется ему препятствием для освобождения данного морского пути от взломанного льда: по его личным наблюдениям, «в данном районе создается некая среднедействующая линия движения льда, образующаяся при столкновении восточных ветров и южных речных стоков (последние вливаются в море с юга на север, но отклоняются, в связи с вращением Земли, на северо-восток)».¹⁸

Завершая свое послание на имя А.И.Микояна, Г.Д.Красинский просит последнего передать проект на рассмотрение Института теоретической геофизики Академии Наук СССР с надеждой получить «всестороннее заключение» последнего не позднее, чем через полтора месяца. Однако старого большевика обуревают нетерпение: спустя две недели автор вновь обращается к А.И.Микояну с письмом, в котором оправдывает свою настойчивость ссылкой на классическую работу В.И.Ленина «Лучше меньше да лучше». Явно сознавая недостатки своего проекта (в частности, его предельно общий характер), автор пытается придать ему дополнительную значимость путем изложения своих «общественных позиций». Прежде всего, Красинский предлагает вниманию А.И.Микояна материалы своей предшествующей деятельности «в области освоения Советского Севера», в том числе мандат, собственноручно подписанный В.И.Лениным в августе 1921 г.¹⁹

Г.Д.Красинский старается представить себя борцом против тех, кого он считает противниками единственно верной партийной линии в освоении Арктики. Уже в 1922 г., являясь «особоуполномоченным» Совета труда и обороны по Севморпути, он якобы столкнулся с противодействием «группировки Рыкова-Фрумкина», добившейся в итоге упразднения его должности. Далее автор письма обрушивается на теорию потепления Арктики, зафиксированного в 1920-х гг. Красинский считает данную концепцию противоречащей принципам диалектики, изложенным в уже цитировавшейся им работе И.В.Сталина «О диалектическом и историческом материализме». Кроме того, Красинский

считает своим долгом сигнализировать высокому начальству о «неладном привкусе» ненавистной ему теории, превращающем ее в прямой выпад против успехов Советской власти на Крайнем Севере: «Если «резкое потепление» Арктики началось именно в 1920 году, то что же удивительного в том, что Советскому правительству «удалось» заняться эксплуатацией Севморпути?»²⁰

Красинский завершает письмо на патетической ноте: «Ленинско-сталинская Россия, советский строй, сталинское руководство, – стимулируют и подкрепляют творческие дерзания в любых областях человеческих достижений, в том числе и в сфере борьбы со льдом. Я заранее отдаю себе отчет в том, что выдвигаемая проблема сложная и трудная. Знаю, что будут и частичные срывы. Но разве мы привыкли двигаться только по линии наименьшего сопротивления, по проторенным дорожкам?» Уже не довольствуясь заключением Института теоретической геофизики АН СССР, он настаивает на экспериментальной проверке своих предложений.

Общий характер и чрезмерная политизированность проекта Г.Д.Красинского бросаются в глаза любому читателю цитируемых выше архивных материалов. Несмотря на наличие ряда верных наблюдений, в середине 1940-х годов предложения Красинского вряд ли могли быть сочтены новым словом в изучении ледовитости полярных морей. По всей видимости, это было понятно здравомыслящему А.И.Микояну, отправившему плоды трудов своего корреспондента на рассмотрение ГУСМП. Автору настоящего доклада не удалось выявить какие-либо дополнительные документы, проливающие свет на дальнейшую судьбу проекта Г.Д.Красинского.²¹ В настоящее время он представляет интерес как исторический курьез и пример советской «полярной прожектормании».

¹ Красинский, Г.Д. Письмо в Совнарком СССР от 15 ноября 1922 г., СПб, Госфонд Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ), дело Р-1887, без нумерации стр.; Радиостанция «Маточкин Шар», история организации. СПб, Госфонд ААНИИ, дело Р-1737, л.9-18.

² Ушаков, Г.А. По нехоженой земле. М: Молодая гвардия, 1953, с.39.

³ Красинский, Г.Д. Пути Севера, М: Изд-во Осоавиахима, 1929, с.26.

⁴ Жуков, Ю.Н. Сталин: арктический щит, М: Вагриус, 2008, с.136, 219; Минеев, А.И. Пять лет на острове Врангеля, Л: Молодая гвардия, 1936, с.23.

⁵ Минеев, А.И., указ. соч., с.337-339, 365-367.

⁶ Бовкало, А.А. «Красинские еврейского происхождения», опубликовано: <http://www.petergen.com/bovkalokr1/krasinvel.html>

⁷ Проект Г.Д.Красинского по искусственному ускорению разрушения и выноса льда из устьев рек и судоходных проливов Северного Ледовитого океана. РГАЭ, ф.9570, оп.2, д.374, л.110.

⁸ Поход «Челюскина» (сборник), М: Изд-во «Правды», 1934, т.2, с.142.

⁹ РГАЭ, ф.9570, оп.2, д.374, л.110.

¹⁰ Там же, л.111.

¹¹ Там же.

¹² Там же, л.111-112

¹³ Там же, л.113-117

¹⁴ Там же, л.117

¹⁵ Там же, л.113-114

¹⁶ Там же, л.115-116

¹⁷ Там же, л.116

¹⁸ Там же, л.115

¹⁹ Там же, л.119

²⁰ Там же, л.118-119

²¹ Там же, л.120, 118

Иллюстрация: Г.Д.Красинский в 1927 г. Источник: Красинский, Г.Д. Пути Севера. М:Изд-во Осоавиахима, 1929, с.94