

УДК 94(47).084.3/084.6

О.Н. КАТИОНОВ

**КНИГА С.В. ОБРУЧЕВА «В НЕИЗВЕДАННЫЕ КРАЯ»  
КАК ИСТОЧНИК ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ТРАНСПОРТА  
НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ РОССИИ В 20–30-е гг. XX в.\***

д-р ист. наук,  
Новосибирский гос. пед. ун-т,  
e-mail: iigso@mail.ru

В статье рассматривается значение упомянутой книги С.В. Обручева как источника для изучения традиционных и новейших средств передвижения на северо-востоке Сибири в годы социалистической модернизации. Прослеживаются особенности использования транспортных средств коренными жителями и изыскателями-учеными.

*Ключевые слова:* экспедиции, средства и способы передвижения.

Транспорт, особенно на северо-востоке Сибири, всегда играл важнейшую роль при обеспечении жизнедеятельности коренного и пришлого населения, а также в работе научно-исследовательских экспедиций [1, с. 140–145; 2, с. 178–195].

Сергей Владимирович Обручев, сын известного географа и писателя-фантаста В.А. Обручева, совершил в 1920–1930-е гг. три экспедиции с геологоразведочными целями на северо-восток Сибири. Непосредственный участник и руководитель научных экспедиций оставил замечательный источник о своих путешествиях – книгу с названием «В неизведанные края». Он уделил в ней особое внимание описанию не только традиционных (на лошадях, собаках и оленях, лодках по рекам), но и современных (на моторных плавсредствах и кораблях по морю и аэросанях по суше) способов передвижения по территории Якутии и Чукотки. Время его путешествий – период социальных преобразований, происходивших в стране в эпоху социалистической модернизации. Поэтому путешественник-ученый описывает и древние формы организации транспорта в Сибири, и появление новых.

Итак, традиционные формы передвижения:

- с использованием животных (езда на лошадях и быках с учетом особенностей тех или иных районов Якутии, езда на оленях у якутов, эвенов, юкагиров и чукчей);
- передвижение по рекам на лодках;
- передвижение по морю на шлюпке и чукотских байдарках;
- новые формы:
  - передвижение на аэросанях и моторных лодках;
  - движение по морю на пароходе в условиях льдов;
  - авиаэкспедиции.

С.В. Обручев обратил внимание на использование социального опыта новопришельцев – русских при сохранявшихся традиционных способах организации езды. Например, местные жители в один голос советовали лошадей не ковать: кованая лошадь легче проваливается в болотах, барахтаясь, ранит подковами ноги, что выводит ее из строя. Между тем нужно было сохранить лошадей на четыре месяца и перейти при этом несколько хребтов, из которых Верхоянский очень высокий, с большими галечниками по речкам и с обширными каменными «морями» на перевалах. Опыт предыдущих северных экспедиций по северной тундре был бесполезен. И.Д. Черский, по словам ученого, пользовался наемными лошадьми и за два месяца сменил их три раза. С.В. Обручев приказал ковать всех лошадей. Как оказалось потом, подковы сохранили караван [3, с. 13–14].

Начальник экспедиции проанализировал различные способы навьючивания лошадей. «Вместо потника якуты делают толстый матрац из сена, сверху прикрывают его мешковиной, к которой пристеган шпагатом слой сена». Обручев предоставил русским и якутским рабочим в караване право вьючить коней своей связки удобным для них способом. К концу лета якуты признали преимущество русской обвязки вьюков, а русские убедились, что, например, для тяжелых ящиков очень хорош толстый якутский потник из сена [3, с. 14–16].

Различным был подход к выбору лошадей для связки. Якуты выбирали себе самых диких, зная, что они сильнее и лучше вынесут тяжелую дорогу. Русские рабочие были менее опытны в дальних переездах по горно-таежным местам и брали тех коней, которых легче было вьючить. Необычным был и способ отправления каравана. Каждая связка отправлялась отдельно, так как лошади были дикие, вырывались и убегали [3, с. 17].

Интересны заметки автора об особенностях упряжки и езды на лошадях на Амгинском тракте: «Здесь запрягают

\*Статья подготовлена при поддержке «Программы стратегического развития НГПУ 2012–2016 гг.».

коня в те же олени нарты, приделав к ним оглобли... Особенно легки и изящны легковые санки: они очень коротки, сзади сплетена спинка, а человек сидит спереди, верхом, погрузив ноги в снег, поистине “бразды пушистые взрывая”» [3, с. 95].

Экспедиции 1926–1927 гг. удалось проникнуть в сердце горной страны, где не бывал ни один исследователь, открыть громадный хребет, нанести на карту большие реки. Но на северо-восток простиралась еще огромные неизученные пространства. Надо было исследовать среднее течение Индигирки и почти весь бассейн Колымы (второй поход. – О.К.), а дальше манила таинственная Чукотка (третья экспедиция. – О.К.).

В 1929 г. из Иркутска большая часть экспедиции выехала с грузом на санях по Лене, а руководителю удалось воспользоваться открытой в 1928 г. первой авиалинией, связавшей Якутск с Иркутском. Рейсы совершал «Юнкерс W33с»<sup>1</sup>. Авиалинии внутри Якутии еще только осваивались, местная авиация под названием «Исполкомовской» была создана в Якутии в 1934 г. и начала совершать регулярные рейсы после постройки местных аэродромов только с 1936 г. в близлежащие от Якутска районы в радиусе до 150–200 км<sup>2</sup>.

Серьезное значение С.В. Обручев придавал возможности прокорма в пути животных, так как неурожай трав ставил отряд в очень трудное положение. Путешествие на Колыму от Якутска до Алдана было организовано из-за бескормицы на быках и частично на лошадях. А быки передвигались со скоростью не более 3 км в час. За день иногда проходили только 15 км [3, с. 101–102].

В разных районах пребывания экспедиции автор отмечает различия в езде на лошадях. Колымская упряжка лошади представляла тогда очень забавное зрелище: здесь еще не применяли оглоблей, и в оглоблях ходили только быки. Лошади возили сани за веревку, привязанную к обычному седлу. В сани клали только десять пудов (160 кг), а сам ямщик садился верхом на лошадь. Когда нужно спускаться с горы, ямщик, чтобы сани не наезжали на лошадь, слезал и придерживал сани за задок. Колымчане утверждали, что лошадям так гораздо легче [3, с. 142]. На Индигирке тогда еще не знали колесных экипажей, да они и непригодны были на болотах; здесь возили на санях сено, дрова, воду. Запрягали только быков, считая, что они сильнее. Некоторые якуты и выходцы из Лено-Алданского района иногда запрягали лошадей, но эта необыкновенная в здешних местах упряжка повергала местных якутов в изумление [3, с. 138].

Сложным было передвижение на оленях в районах, где имелаась слабая кормовая база: «Наши олени начинают утомляться, часто ложатся, хромают, худеют – у них уже видны ребра» [3, с. 93]. Автор отметил различие в скорости передвижения на оленях рабочих экспедиций и начальства: «Белые олени в семь дней промчали 600 километров от Оймякона до Крест-Хальдяя, отдохнули и вот возвра-

щаются в Оймякон – везут нового председателя исполкома» [3, с. 93]. Экспедиция часто шла на уставших и слабых оленях, а начальство или состоятельные якуты и эвены ездили на лучших.

Оправляясь на Колыму, Обручев искал проводника или знатока местности, после консультаций с которым принимал решение о выборе средств передвижения (лошади, быки или олени).

На Индигирке и Колыме ученый познакомился с предельной силой оленей. Движение вверх по Колыме экспедиция проделывала сравнительно медленно, от 20 до 30 км в день. Каждые три дня устраивали дневку, чтобы дать отдохнуть оленям, которые должны были добывать себе мох из-под довольно глубокого снега. Для облегчения движения оленного каравана прокладывали лыжню. Исследователь отметил, что зимой без лыж человек здесь совершенно беспомощен [3, с. 145, 149]. Обручев сравнил нарты и движение упряжки у эвенов и якутов с коряжскими. «Приморские коряцкие легковые нарты резко отличаются от тех эвенских и якутских... Это очень легкое сооружение; копылья сделаны из приморской кривой березы и представляют ряд дуг, упирающихся в полозья, – нечто вроде шпангоутов лодки. На нарту может сесть только один человек; она узкая и легкая, очень удобна для быстрой езды, но непригодна для перевозки грузов. Олени здесь меньше эвенских, сухопарые и почти черные» [3, с. 158]. Чукотская кочевая (грузовая) упряжка резко отличалась от якутской или эвенской. Чукчи запрягали только одного оленя, и ляжка надевалась всегда с правой стороны. Каждый олень привязывался к левой стороне идущих впереди саней, и поэтому вся связка из десятка нарт двигалась не гуськом, а диагональным ступенчатым рядом, и каждый олень шел по новому, не протоптанному другим пути. Поэтому за чукотским караваном оставалась широчайшая, раскатанная полозьями и истоптанная дорога. Такой способ хорош был для езды по широкому равнинам и твердому насту. Но если чукчи попадали в глубокие снега горных долин и в леса, то их олени выбивались из сил через два-три дня. Каждый олень должен был тащить по нетронутому снегу нарты с в два-три раза меньшим, чем в Якутии, грузом, но чрезмерным для такой дороги. В Якутии обычно впереди шли пустые нарты с четырьмя оленями, затем полузагруженные парные нарты, а за ними уже караван с нормальным грузом, килограммов по полтора на каждой нарте [3, с. 254–255]. Обручеву удалось убедить чукчей проходить с караваном до 20 км в день, хотя обычная чукотская кочевка делала всего 7–10 км [3, с. 271].

Не менее интересны заметки С.В. Обручева, касающиеся передвижения водным путем. По Индигирке путешественник плыл на маленькой лодке-ветке, а спутники, в том числе топограф К.А. Салищев, в большой, к которой приходилось привязывать по бокам ее два бревна, чтобы она могла поднять двоих. Для багажа брали на буксир брезентовую складную лодку. В нее погружали палатку, постели, продовольствие, астрономические инструменты. Гребли легкими двухлопастными веслами, вытесанными из тонкого ствола лиственницы [3, с. 139].

Для сплава по Колыме была необходима лодка, которая подняла бы больше 3,5 т груза, привезенного караваном. Михаил Перетолчин, главный судостроитель, выбрал ленский

<sup>1</sup> Негенбля И. Развитие авиации в Якутии [Электронный ресурс] – URL: <http://www.yakutskhistory.net/развитие-авиации-в-якутии>.

<sup>2</sup> Негенбля И. Исполкомовская авиация в Якутии [Электронный ресурс] – URL: <http://www.yakutskhistory.net/развитие-авиации-в-якутии/исполкомовская-авиация-в-якутии>.

тип лодки, длина которой равнялась 10 м, а ширина – 3 м. Больше половины досок пришлось вытесывать первобытным путем: дерево раскалывали вдоль клиньями и затем каждую половину обтесывали. С.В. Обручев детально описал процесс изготовления лодки. После постройки такое судно дошло до Средне-Колымска за восемь дней. Ниже Средне-Колымска из-за смены обстановки, - на реке было тихое течение и встречные ветры, – пришлось купить местный карбас. Карбасами на Колыме называли небольшие лодки, которые делали в Верхне-Колымском районе юкагиры. К долбленому днищу прибавляли в два ряда доски, и получалась довольно вместительная лодка с крутыми бортами, устойчивая на волне [3, с. 124–125, 128, 132, 133].

Вдоль морского побережья на Чукотке путешественники двигались на чукотской байдаре, которая поднимала до тонны груза. Это была лодка с плоским дном и крутыми бортами, сделанная из деревянных или костяных упругов, обтянутых моржовой кожей [3, с. 180]. В Чаунской губе экспедиция пользовалась шлюпкой с тремя парами весел, предназначенной для сообщения судов с берегом. Шлюпка была гораздо легче вельбота, и в дурную погоду не так трудно вытаскивалась на берег. Тем более она поддерживалась еще и герметически запаиваемыми медными баками, расположенными вдоль бортов под банками (скамейками) [3, с. 187].

При завершении второй и третьей экспедиций С.В. Обручев пользовался пароходами. Несмотря на то, что рейсы через Ледовитый океан на Владивосток начались уже в 1911 г., даже в 1930 г. плавание этим путем не было вполне обеспеченным, и на обратном пути суда иногда зимовали. В колымские рейсы ходили тогда только два парохода – «Колыма» и «Ставрополь», не приспособленные для работы среди льдов [3, с. 175]. В своей третьей экспедиции на Чукотку в 1934 г. С.В. Обручев воспользовался услугами парохода «Смоленск», который пришел из Владивостока в Певек, селение на берегу Чаунской губы.

Помимо сухопутных экспедиций и передвижений по рекам и морям, в 1932–1933 гг. С.В. Обручев совершал авиаэкспедиции на северо-восток Сибири. Исследовав Чаунскую впадину с воздуха, он в 1934 г. изучил ее с моря и суши [3, с. 203].

В Певеке техники экспедиции обратили внимание на аэросани, которые в то время были самым новым механическим экипажем. Экспедиция Обручева получила от Арктического института одну из первых моделей известного конструктора самолетов А.Н. Туполева. Однако эти сани брали очень мало груза. Впереди сидел водитель, за ним в более высокой части корпуса могли поместиться только два чело-

века и немного груза. Вторые сани, более поздняя модель А.Н. Туполева, были с закрытой кабиной. Рядом с водителем мог сидеть еще один человек, а в большой задней кабине помещалось большое количество груза или несколько человек. На обоих санях стояли советские моторы, стосильные М-11 с воздушным охлаждением. Опыт экспедиции должен был доказать применимость советских аэросаней для разносторонней исследовательской работы в условиях Чукотки, в горах, на равнинах и на льду [3, с. 225].

Подводя итоги Чукотской экспедиции, С.В. Обручев записал: «В течение целого года мы изучали Чаунский район – на аэросанях и оленях, на моторной шлюпке и речных лодках и в особенности пешком... До нас никто не применял аэросани в таких тяжелых условиях приполярной горной страны. Мы ездили на аэросанях и в 50-градусные морозы февраля, и при оттепелях мая, и в полярную ночь, и при незаходящем солнце. Мы проходили на них и по твердому снегу прибрежных равнин, и по застругам высоких горных перевалов, и по глубоким снегам предгорий, и по голому морскому льду, и по горным наледям, покрытым водой. Мы доказали, что аэросани вполне применимы не только на равнине, но и в горах для самых разнообразных целей» [3, с. 350].

Интенсивная работа экспедиций Обручева принесла ценные результаты. Был изучен район, до того совершенно неизвестный. Исследователи составили карту горного региона с физико-географическим описанием, изучили геологическое строение и составили геологическую карту. Только при сочетании традиционных и новейших транспортных средств удалось достичь таких внушительных результатов. Книга С.В. Обручева «В неизведанные края» вносит дополнительный вклад в имеющуюся литературу по истории транспорта в Сибири (см.: [4; 5]).

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник ТГУ. История. 2011. № 3. С. 140–145.
2. Шахеров В.П. Экономика сибирского дореформенного города (на материалах городов Байкальской Сибири). Иркутск, 2011.
3. Обручев С.В. В неизведанные края. М., 1997.
4. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. Новосибирск, 2008.
5. Редин Д.А. Транспортные коммуникации Сибири в конце XVI–XVIII в. // Вопросы истории Сибири в новое время: сб. науч. тр. Новосибирск, 2012. Вып. 2. С. 9–28.

Статья поступила  
в редакцию 04.12.2012