

Содержание

5	КОЛОНКА ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА «Интурист»: 88 лет истории туризма
7	ПРИВЕТСТВЕННЫЕ СЛОВА
	ЛОКАЛЬНОЕ В ГЛОБАЛЬНОМ: ФОРМУЛА ТУРИЗМА История становления и развития «Интуриста»
14	Березовая Л.Г. «Интурист»: у истоков иностранного туризма в СССР
20	Новиков В.С. Бизнес под контролем государства: иностранный туризм в СССР в 1930–1980-х годах
30	Орлов И.Б. В «стране ледяного ужаса»: научно-туристская экспедиция «Интуриста» в Арктику в 1931 году
35	Воронкова Л.П., Афанасьев О.Е., Мармер Л.И. Исторические плакаты «Интуриста»: у истоков формирования туристского имиджа страны
48	Багдасарян В.Э. «Интурист» как идеологический актор «холодной войны»
63	Иванов А.А. Политизация въездного туризма в СССР в период «Холодной войны»: причины и последствия
52	Ткалич А.И. Специфические условия пребывания иностранных туристов в СССР
71	Николаев Е.М. «Интурист»: об устойчивости бренда и перипетиях истории
80	Путрик Ю.С. Иностранный туризм в СССР: отражение в научной и учебной литературе
	РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКОГО СЕРВИСА «Интурист» как законодатель советского стандарта туристского сервиса в регионах
92	Попов А.Д. «Советская Ривьера»: рекреационный туризм иностранных граждан на черноморском побережье СССР в 1960–1980-е гг.
	РЕГИОНАЛЬНЫЕ СТУДИИ ТУРИЗМА Деятельность региональных отделений «Интуриста»
130	Моруденко Ю.И. Исторический аспект деятельности Абаканского агентства «Интуриста» на территории Хакасии и юга Красноярского края (1970–1990-е гг.)
134	Котова Т.П., Хисамутдинова А.Ф. О международном туризме в Башкортостане (1960–1980-е гг.)
	Пашкова Е.Ю. Организация международного туризма в СССР на примере Алтайского края (1960–1980-е гг.)
144	Клетнова Л.С. Развитие въездного туризма в Байкальском регионе в 1980–2000 гг. (на примере деятельности региональных отделений «Интуриста»)
	МОЗАИКА АВТОРСКОГО ОПЫТА
156	Мармер Л.И. «Интурист»: новейшая история
159	Волов А.Б. «Интурист»: Качество. Традиции. Гостеприимство
159	Шнайден Й.Й. «Золотой фонд «Интуриста»»

Content

5	EDITOR'S NOTE
	"Intourist": 88 years of the history of tourism
7	WELCOME ADDRESS
	LOCAL IN GLOBAL: FORMULA FOR TOURISM <i>«Intourist»: the history of formation and development</i>
14	Lidia G. Berezovaya "Intourist": at the origins of the foreign tourism in USSR
16	Vladimir S. Novikov Business under State control: Foreign tourism in the USSR in 1930–1980
24	Igor B. Orlov In the "Land of Icy Horror": the scientific and tourist expedition of "Intourist" to the Arctic in 1931
35	Liudmila P. Voronkova, Oleg E. Afanasiev, Leonid I. Marmar Historical posters of "Intourist": at sources of forming tourist image of the country
48	Vardan E. Bagdasaryan "Intourist" of the Soviet Union as an ideological actor of the Cold War
63	Andrey A. Ivanov Politization of incoming tourism in USSR during the period of "Cold War": causes and consequences
52	Aleksey I. Tkachik Specific conditions of foreign tourists' stay in the USSR
71	Evgeniy M. Nikolaev "Intourist" – on the stability of brand and vicissitudes of the history
80	Yuri S. Putrik Foreign tourism in the USSR: reflection the educational and scientific literature
	REGIONAL ISSUES OF TOURISM SERVICE <i>«Intourist» as the legislator of the Soviet standard of tourist service in the regions</i>
92	Aleksey D. Popov "Soviet Rivera": recreation tourism of foreign citizens on the Black sea coast of the USSR in the 1960–1980-ies
	REGIONAL TOURISM STUDIES <i>Activities of the regional branches of «Intourist»</i>
130	Yulia I. Morudenko Activity of the Abakan agency of "Intourist" in Khakassia and in southern Krasnoyarsk Krai (1970–1990-ies): Historical aspect
134	Tatyana P. Kotova, Albina F. Hisamutdinova On the international tourism in Bashkortostan (1960-1980-ies)
	Elena Yu. Paskova Organization of international tourism in the USSR in terms of Altai Krai (1960-1980-ies)
144	Liubov S. Kletnova The development of incoming tourism in Baikal region in 1980-2000-ies (the case of regional branches of «Intourist»)
	MOSAIC OF AUTHORIAL EXPERIENCE
156	Leonid I. Marmar "Intourist": Contemporary History
159	Aleksej B. Volov "Intourist": Quality. Traditions. Hospitality
159	Jozhev J. Shnaydgen "Gold fund" of "Intourist"

ОРЛОВ Игорь Борисович

Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»
(Москва, Российская Федерация);
доктор исторических наук, профессор;
e-mail: iOrlov@hse.ru

В «СТРАНЕ ЛЕДЯНОГО УЖАСА»: НАУЧНО-ТУРИСТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «ИНТУРИСТА» В АРКТИКУ В 1931 ГОДУ

В статье на основе впервые вводимых в широкий научный оборот документов двух федеральных архивов (ГА РФ и РГАЭ) и мемуаров воссоздаются малоизвестные страницы ранней истории «Интуриста». В частности, истории первой научно-туристской экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин», организованной «Интуристом» летом 1931 года. Ведомственные документы позволяют посмотреть на плавание ледокола не как на научную экспедицию, а как на туристскую поездку с целью пропаганды «Интуриста» и демонстрации успехов советской науки и социалистического строительства вообще. Из материалов советского туристского ведомства видно, что политико-идеологические и научные задачи поездки доминировали в ущерб собственно туристским целям. Своё негативное влияние на ход поездки оказали, прежде всего, организационная неразбериха, отсутствие единоначалия и ~~отсутствии~~ опыта организации такого рода поездок, как у «Интуриста», так и у экипажа судна. Но на фоне значительных научных результатов и в целом благожелательных отзывов иностранцев, покоренных красотами Арктики, первый опыт советского арктического туризма можно считать удачным.

Ключевые слова: иностранный туризм, техники гостеприимства, Арктика, экспедиция, «Интурист», ледокол «Малыгин», дирижабль «Граф Цеппелин»

«Страной ледяного ужаса» назвал Арктику знаменитый полярный исследователь и общественный деятель Фритьоф Нансен (1861–1930 гг.), чье имя на современной карте Арктики и Антарктики упоминается 25 раз. Это сегодня круизами в Арктику, в том числе, на Северный полюс, никого особо не удивит. Арктический туризм, несмотря на дороговизну и экстремальность, за последние годы превратился в одно из самых активно развивающихся туристских направлений. Большой Арктический заповедник является одним из трех крупнейших заповедников планеты, а созданный в 2009 г. Национальный парк «Русская Арктика» получил под свое управление федеральный заказник Земля Франца-Иосифа и парк на Новой Земле.

Но при этом, представители ряда туристских фирм твердо убеждены, что именно они являются первопроходцами в деле арктического туризма, так как в со-

ветское время этим видом туризма, по их убеждению, никто не занимался. В лучшем случае на сайтах турфирм можно встретить упоминания о том, что на ледоколе «Малыгин»¹, открывшем эру арктического туризма, были две каюты, оборудованные по высшему классу, в одной из которых во время экспедиции 1931 г. размещалась некая туристка-миллионерша из США.

¹ «Малыгин» – ледокольный пароход водоизмещением 1600 т, названный в честь русского полярного исследователя капитан-командора Степана Гавриловича Малыгина, был спущен на воду в 1912 г. в Великобритании под названием «Брюс». В 1915 г. он был куплен русским правительством и переименован в «Соловей Будимирович», а в 1921 г. стал «Малыгиным» (рис. 1). С 1931 г. на «Малыгине» производились гидрологические исследования в различных районах Арктики под командованием капитана Дмитрия Тимофеевича Черткова. При возвращении из гидрографической экспедиции по восточной Арктике 28.10. 1940 г. «Малыгин» разбился во время шторма у берегов Камчатки.



Рис. 1 – Ледокольный пароход «Малыгин»
(автор картины – график-маринист
Евгений Войшвилло)²

Fig. 1 – the icebreaking steamer «Malygin»
(Author of the picture – marine painter E. Vojshvillo)



Рис. 2 – Дирижабль «Граф Цеппелин».
Фотография 1930-х гг.³

Fig. 2 – The airship «Graf Zeppelin».
Photo of the 1930s.

Конечно, эта экспедиция, приуроченная к Международному полярному году, освещалась в советской и зарубежной печати. Однако интерес общественности (в том числе зарубежной) привлекла не сама экспедиция, а запланированная в бухте Тихой острова Гукера (Земля Франца-Иосифа) встреча ледокольного парохода «Малыгин» с немецким дирижаблем «Граф Цеппелин»³ для обмена почтой. Первое сообщение о предполагаемом обмене появилось в «Красной газете» 25 июня 1931 г., а 5 июля возвратившийся из Берлина директор Института по изучению Севера профессор Рудольф Лазаревич Самойлович (1881–1939 г.) сделал в Ленинграде доклад о предстоящей международной арктической экспедиции на дирижабле⁴. Несмотря на то, что уже имелся опыт арктических полетов дирижаблей («Норвегия» в 1926 г. и «Италия» в 1928 г), в начале 1930-х гг. полеты над Арктикой были событием скорее исключительным. 24 июля 1931 г. дирижабль, на борту которого 46 человек членов команды

и научных работников, стартовал с аэродрома в Фридрихсгафене. Советский Союз на борту дирижабля, кроме руководителя научной части международной экспедиции Р.Л. Самойловича, представляли исследователь Арктики, аэролог профессор Павел Александрович Молчанов (1893–1941 гг.)⁵, инженер-воздухоплаватель Федор Федорович Ассберг (1902–?)⁶, и радист Эрнст Теодорович Кренкель (1903–71 гг.). Взяв почту для экипажа «Малыгина» в Ленинграде, дирижабль направился к Архангельску, а затем – к Земле Франца-Иосифа, где его ждал ледокол. 27 июля около шести часов вечера в бухте Тихой острова Гукера, входящего в архипелаг Земли Франца-Иосифа, дирижабль пошел на посадку. На встречу дирижабля с «Малыгина» была спущена шлюпка, в которой находились: начальник дрейфующей станции СП-1 Иван Дмитриевич Папанин (1894–1985 гг.), итальянский дирижаблестроитель и исследователь Арктики генерал Умберто Нобиле (1885–1978 гг.)⁷ и американский полярный летчик

² Источник фотографии: <http://sea-man.org/tragediya-ledokola-malygin.html>.

³ Источник фотографии: <http://aviator.guru/blog/43973128171/Graf-TSeppelin-nad-Sovetskoy-Rossiei>.

⁴ Пассажирский дирижабль LZ 127 «Граф Цеппелин», построенный в Германии в 1928 г. и являвшийся в то время крупнейшим в мире, свое название получил в честь графа Цеппелина – немецкого пионера жестких дирижаблей. Высотой с десятиэтажный дом и длиной почти четверть километра, дирижабль мог поднять до 23 т груза (рис. 2). Капитаном дирижабля был известный немецкий воздухоплаватель Хуго Эккнер (1868–1954 гг.).

⁵ В 1931 г. стал руководителем научной части международной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин». В 1932–38 гг. был заместителем директора Всесоюзного арктического института, но в мае 1938 г. был арестован и 4 марта 1939 г. расстрелян.

⁶ Один из главных создателей программы советского дирижаблестроения, начатой с создания в 1930 г. базы опытного строительства и эксплуатации дирижаблей «Дирижаблестрой».

⁷ С 1931 г. он жил в СССР, где до 1936 г. работал в поселке Дирижаблестрой (станция Долгопрудная Московской области) над строительством дирижаблей.

и горный инженер Линкольн Элсуорт (1880–1951 гг.), в 1926 г. участвовавший в перелете норвежского полярного путешественника Руаля Амундсена (1878–1928 гг.) на дирижабле «Норвегия» через Северный полюс (подробнее по этой теме см.: [1]). В № 1 журнала «Советское фото» за 1934 год был опубликован снимок одного из пионеров советской фотографии Абрама Петровича Штеренберга (1894–1979), зафиксировавшего историческую встречу ледокола и дирижабля (рис. 3)⁸. На марке, посвященной этому событию, художник и гравер Иван Иванович Дубасов (1897–1988 гг.) изобразил ледокол, дирижабль и белого медведя фактически одного размера, что стало причиной шуточного названия марки – «Свидание трех друзей» (рис. 4-б).

Поэтому странно, что при столь пристальном внимании прессы к этому событию, Первой арктической экспедиции «Интуриста» не повезло в исследовательском плане. В одной из немногих современных работ об арктическом рейсе «Малыгина» [4] узнаем, что всего на борту ледокола находилось 86 чел., из них 44 члена команды, 11 чел. обслуживающего персонала и 31 пассажир. Среди путешественников было 10 корреспондентов и 3 работника звукового кино. В составе экспедиции были писатель и путешественник Иван Сергеевич Соколов-Микитов (1892–1975 гг.), описав-

ший свои впечатления от Арктики в книге очерков [7].

«Малыгин» был выбран для научно-туристической экспедиции в Арктику по причине того, что уже имел опыт подобных плаваний: в 1928 г. ледокол принимал участие в поисках экспедиции Нобиле. У научного руководителя экспедиции – известного полярного исследователя и океанолога профессора Владимира Юльевича Визе (1886–1954 гг.), ставшего осенью 1930 г. заместителем директора Всесоюзного арктического института, поход на «Малыгине» был третьим по счету. Помощником Визе был известный полярник, исследователь, писатель и художник Николай Васильевич Пинегин (1883–1940 гг.). Капитаном ледокола был «старый морской волк», капитан дальнего плавания и начальник отрядов арктических экспедиций Дмитрий Тимофеевич Чертков (?–1941 гг.). Что касается остальных членов экипажа и пассажиров, то автор весьма интересной работы [4], к сожалению, ограничивается сообщением, что на борту ледокола присутствовали два представителя «Интуриста» и переводчик, а из иностранцев – мать и сын – владельцы американского автомобильного завода, американка-миллионерша и известный немецкий журналист.

Что касается мемуарной литературы, то воспоминания советских участников



Рис. 3 – Встреча «Графа Цеппелина» с краснознаменным «Малыгиным» в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа (автор: А.П. Штеренберг, 1931 г.)⁹

Fig. 3 – «Graf Zeppelin» meets the holding the Order of the Red Banner «Malygin» in Tikhaya Bay on Franz Josef Land (author: A.P. Shteremberg, 1931)

⁸ Его фотографии встречи ледокола с дирижаблем «Граф Цеппелин» опубликовала вся мировая пресса.

⁹ Источник фотографии: <https://topwar.ru/63133-sovetskie-dirizhabli-v-velikuyu-otechestvennyu-voynu.html>.



Рис. 4 – Марки Почты СССР, посвященные экспедиции «Малыгина» 1931 г.:
 а) «Ледокольный пароход “Малыгин”» (марка к 50-летию экспедиции), 1981 г.;
 б) «Встреча “Малыгина” с “Графом Цепелином”», 1931 г.

Fig. 4 – Post Stamps of the USSR devoted to the expedition of «Malygin» in 1931:
 a) «Icebreaking Steamer «Malygin», 1981.; b) “Malygin” meets «Graf Zeppelin», 1931

экспедиции, предназначенные для печати, малоинформативны и выдержаны в стиле реляций об успехах советской науки. Тем не менее, из сохранившихся в Центральном музее связи им. А.С. Попова (Санкт-Петербург) дневников представителя Народного комиссариата почт и телеграфов Константина Михайловича Петрова, составленных в виде писем к жене, кроме рабочих моментов, можно узнать интересные бытовые подробности путешествия. Например, что генерал Умберто Нобиле путешествовал не только в качестве туриста, но и помогал руководителю экспедиции профессору Визе. Из заметок Петрова мы узнаем, что, несмотря на опыт арктических путешествий, Нобиле был одет легко, и поэтому Папанин, назначенный заведующим почтовым отделением на ледоколе, подарил ему свою пыжиковую шапку. Но в дневниковых записях Петрова бытовые условия на ледоколе (как видно из рассеченных материалов «Интуриста») явно приукрашены («созданы по высшему разряду»), как в отношении оборудования кают, так и разнообразия меню и качества продуктов (цит. по [4]).

Из воспоминаний Папанина, содержащих отрывки из дневниковых записей, можно составить общее представление о ходе экспедиции на «Малыгине», заход которого на Землю Франца-Иосифа «Интурист» приурочил к моменту прилета туда дирижабля. Мемуарист расширяет состав участников экспедиции: молодой писатель

Леонид Филиппович Муханов, описавший арктический поход ледокола «Седов» летом 1930 г. [5], корреспонденты «Правды» (выпускник философского факультета Института красной профессуры Павел Федорович Юдин, 1899–1968 гг.) «Известий» (известный футболист и журналист Михаил Давидович Ромм, 1891–1967 гг.) и «Комсомольской правды» (писатель и путешественник Михаил Константинович Розенфельд, 1906–42 гг.). Судя по мемуарам Папанина, арктический тур для иностранцев включал охоту на белых медведей: 23 июля немецкий писатель и журналист Фридрих Зибург (1893–1964 гг.) ранил медведя, а американец Дрессер добил его. Он также описал встречу с полярниками в бухте Тихой и с дирижаблем «Граф Цепелин» 27 июля. Будущий известный полярник с сожалением сообщал, что немцы, как было договорено, передали советской стороне материалы научных наблюдений, кроме аэрофотосъемки, сославшись на бракованную фотопленку. Но как выяснилось после войны, аэрофотосъемка была отличной, а вся пленка была передана германскому генеральному штабу [6].

Из воспоминаний Э.Т. Кренкеля узнаем, что на борту «Малыгина» находилась небольшая (человек пятнадцать) группа иностранных туристов, «*примечательная некоторыми входившими в ее состав людьми*». В частности, среди туристов на ледоколе находилась «*известная в те годы своими причудами американская*

миллионерша миссис Бойс». Перед этим она, получив путем спиритического сеанса координаты пропавшего гидроплана «Латам», отправилась на зафрахтованной яхте на поиски погибшего 18 июня 1928 г. норвежского полярного путешественника Руаля Амундсена (1878–1928 гг.). Вот как описывает советский радист встречу дирижабля с ледоколом, салютовавшим воздушному исполину гудками: «Едва дирижабль закончил обмен почтой, как пришлось срочно взлетать из-за появления в проливе огромного ледяного поля. Взлет был столь срочным, что шляпка с ледокола попала под каскад ледяной морской воды, которую в качестве балласта сбросил дирижабль» [3].

Сохранились и мемуары упомянутого выше Фридриха Зибурга. Известный литературный критик старался избегать дискуссий с советскими туристами, «чей энтузиазм возрастал, как только они слышали о проблемах капиталистических стран». Корабль, полный «дискутирующих агрессивных умных коммунистов», отражал, по мнению Зибурга, «ужасные противоречия» советского мира. Он считал, что «красная молодежь отравлена мыслью, что Красный флаг развеивается на территории от Самарканда до Земли Франца-Иосифа»¹⁰. Тем самым ослепительный мир айсбергов превратился в «Красную Арктику». Место иностранцев в системе советского туризма писатель видел весьма узко: «Так же как муравьи поддерживают тлю, с помощью которой они питаются вкусным соком, напоминающим молоко, так Советский Союз использует иностранных туристов, смысл существования которых – снабжение иностранной валютой». В этом ключе Арктика рассматривалась как один из доступных для иностранцев туристских продуктов: «Идея сделать эту часть мира, которую ранее посещали с большим риском лишь исследователи, доступной для иностранных туристов, была блестящей идеей. Осуществление ее оказалось

возможным, потому что Советский Союз обладает лучшими и самыми мощными ледоколами». Зибург констатировал, что «идея открытия девственного архипелага Земли Франца-Иосифа для посещения зарубежных туристов» доставляла советским людям «великое удовольствие». Но он сумел увидеть в этой экспедиции только меркантильный интерес: «они уже представляют себе отель среди замишлых утесов, где богатым иностранным туристам будут сдаваться просторные номера – так как известно, что все иностранцы богаты – в обмен за хорошие деньги». Впрочем, немецкий турист скептически относился не только к дискуссиям с «ярыми молодыми марксистами». Его раздражали и американские туристы, которые «ничего иного рассказать не могут, кроме того, что у них лучшая система передвижения на скоростных поездах». Даже встреча с «Графом Цепеллином» вызвала у немецкого туриста «скорее страдания, чем удовольствие». Он наслаждался на «Малыгине» «отсутствием телефона и почты, тем, что коротковолновый передатчик не работал, радиотелеграммы были короткими и почти неразборчивыми». Поэтому прилет дирижабля знаменовал для Зибурга возвращение мира прогресса «в его худшем, шумном и нежелательном виде». С другой стороны, его обидело, что на ледоколе «никто не позаботился о том, чтобы взять с собой немецкий флаг» для встречи с немецким дирижаблем, сверкавшим «неземным блеском арктической полуночи» [2].

Как мы видим, информация об арктическом туре «Малыгина» в 1931 г. довольно разрознена и нередко противоречива. Документы Объединенного фонда «Интуриста» в Государственном архиве Российской Федерации (ГА РФ) позволяют не только восполнить пробелы в истории Первой арктической научно-туристской экспедиции, но и посмотреть на нее глазами инициаторов и организаторов этого вояжа. Особенно, с учетом кризиса, который переживал мировой туристский бизнес в годы Великой депрессии.

Советская историография традиционно констатировала негативное влияние

¹⁰ Границы северных полярных владений СССР были установлены постановлением Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 г. Граница советского сектора прошла от Кольского полуострова через Северный полюс до Берингова пролива.

мирового экономического кризиса 1929–33 гг. на развитие международного туризма почти во всех странах, за исключением, конечно, СССР. Последнее обстоятельство считалось несомненным доказательством преимуществ советской плановой экономики. Действительно, архивные документы свидетельствуют, что кризис мирового рынка туризма проявился уже с конца 1929 г. В 1930 г. кризисные явления резко усилились, а в 1931 г. кризис привел к огромному дефициту во всех туристских странах. Первенствующей страной на рынке иностранного туризма в это время была Франция, ежегодно обслуживавшая 2–2,5 млн интуристов и получавшая 350–400 млн долл. дохода. В силу этого положение во Франции, где доход от туризма только в 1928–30 гг. снизился на 5 млрд дол., считали «барометром туристической погоды»¹¹.

Понятно, что резкое ухудшение международной туристской конъюнктуры не могло не сказаться на планах созданного в 1929 г. «Интуриста». Председатель Правления Государственного акционерного общества (ГАО) «Интурист» Вильгельм Адольфович Курц (1892–1938 гг.), занимавший этот пост с 1931 г. до ноября «расстрельного» 1937 года, в беседе с корреспондентом ТАСС поведал, что в 1930 г. в Европе падение туристского оборота составило 25%, а в 1931 г., по расчетам ведомства, оборот должен был сократиться на 30%. Тогда как в СССР объемы иностранного туризма в этот период, наоборот, росли. Если принять число интуристов на 1 сентября 1929 г. за 100%, то на 1 сентября 1930 г. их численность составила 167%, а на 1 сентября 1931 г. – 213%. Несмотря на Великую депрессию, в 1930 г. наибольшее число туристов прибыло из Америки (60%) и Англии (20%). Остальную часть потока гостей нашей страны составили туристы из Германии и ряда других стран. Снижение в 1931 г. доли американских туристов до

50% во многом объяснялось ростом численности туристов из Европы (особенно из Англии) на 25–30%¹².

Но архивные документы показывают, что в 1931 г. мировой туристский кризис затронул, наконец, и «Интурист». В этом году клиентами были отменены 8 пароходных круизов и ряд обычных туров. А оставшиеся «на плаву» пароходы прибывали с сокращенным количеством туристов. Представительство «Интуриста» в Североамериканских Соединенных Штатах¹³ в октябре 1931 г. сообщало, что «положение с организацией круизов в связи с депрессией в Америке и с ожиданием еще большей депрессии в будущем году, обстоит очень печально»¹⁴.

Дело в том, что в целях сохранения платежного баланса, во многих странах было организовано общественное движение против заграничных путешествий. В свою очередь, правительства этих стран предпринимали действия по стимулированию внутреннего туризма и ограничению выезда за границу. Так, в США для развития внутреннего туризма были введены льготы на железнодорожный проезд. А в Германии с сентября 1931 г. каждый отъезжающий за границу турист был обязан уплатить в казну 100 марок. Хотя вскоре под давлением других стран это требование было отменено, уже 2 октября появилось новое постановление, согласно которому немецкий путешественник не мог взять с собой в заграничное турне более 200 марок¹⁵.

Несмотря на отсутствие дореволюционного опыта организации въездного туризма, Советское государство активно включилось в создание материально-технической базы новой отрасли. В частности, в январе 1931 г. с целью обслуживания иностранцев во время их пребывания на территории Советского Союза было организовано Всесоюзное акционерное общество (ВАО) «Отель», в 1933 г. влившееся в состав «Интуриста». В 1931 г. в 22 городах СССР строились новые гостиницы на

¹¹ Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. Р-9612. Учреждения по руководству иностранным туризмом в СССР (Объединенный фонд). 1929–1991 гг. Оп. 1. Всесоюзное акционерное общество по иностранному туризму в СССР. Д. 8. Конъюнктурные обзоры европейских рынков туризма и информационные бюллетени о туризме. 1931 г. Л. 10.

¹² ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 135.

¹³ Так до середины XX ст. в СССР чаще всего называли Соединенные Штаты Америки.

¹⁴ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 12.

¹⁵ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 13–15.

50–800 номеров¹⁶. По распоряжению союзного правительства, «Интурист» получил ряд гостиниц в Москве, включая «Ново-Московскую». Помимо этого, строились 40 павильонов на альпинистских маршрутах по Кавказу и Крыму. В августе 1931 г. была создана собственная автомобильная база «Интуриста», состоявшая из полусотни импортных машин. «Интуристу» также была передана Центральная пассажирская контора Советского торгового флота со всеми договорами с иностранными пароходными компаниями¹⁷.

Парижская «Европеен» (*«Europeen»*) 12 ноября 1930 г. сообщала о хорошо поставленной рекламе в берлинском отделении «Интуриста», где имелись туристские проспекты на трех языках. Показательно, что в этих проспектах говорилось не только о достижениях пятилетки и строительстве новых предприятий, но и об охоте и поездках на Кавказ и в Крым^{18,19}. В конце 1930 г. на одном из главных и самых известных бульваров Берлина – Унтер-ден-Линден (нем. *Unterden Linden* – «Под липами») – появилось официальное советское бюро туристской пропаганды. В Нью-Йорке «Интурист» также в центре города открыл собственную контору, выполнявшую функции Бюро путешествий¹⁹.

Понятно, что советские «техники гостеприимства» складывались при активном участии государства. Однако, по признанию заместителя председателя «Интуриста» Ф.И. Маршовского, в начале 1930-х гг. въездной туризм в СССР являлся самым дорогим видом туризма по причине высоких цен на железнодорожные билеты, отсутствия дешевых пансионов, такси и доступных видов обслуживания интуристов²⁰. Руководство Наркомата внешней торговли, в чьем подчинении находился «Интурист», считая иностранный туризм составной частью «работы по внешней торговле», полагало, что Советский Союз интересен иностранцам «в первую очередь, как страна совет-

*ская, строящая социализм и новые формы быта и хозяйства»*²¹.

На этом фоне организованная в июле 1931 г. силами «Интуриста» арктическая научно-туристическая экспедиция на ледоколе «Малыгин» была рассчитана не столько на финансовый эффект, сколько на презентацию достижений советского режима в условиях мирового экономического кризиса. По признанию представителя ведомства на ледоколе Маршовского, встречу с дирижаблем предполагалось «использовать возможно шире в целях пропаганды *Интуриста*». Судя по отчету Маршовского²², гидом экспедиции и, одновременно, ее завхозом, стал сотрудник «Интуриста» Бригадер.

Судя по всему, Правление «Интуриста» «недооценило первого туристического рейса в глубокую Арктику». Именно этим объяснялись многие недостатки экспедиции, проявившиеся с первого дня плавания. Предоставленная «Совторгфлотом» для экскурсий моторная лодка сломалась уже после первой экскурсии. Все экскурсии были проведены на шлюпке, которая не вмещала больше 12-ти человек. А отсутствие полярного альпинистского снаряжения позволило организовать только короткие экскурсии. Поэтому вся жизнь интуристов протекала на пароходе. При этом маленькая группа иностранцев была поглощена преобладающими советскими участниками экспедиции, которые мешали гостям страны отдыхать. Несмотря на неоднократные просьбы и предупреждения, продолжался ночной шум, громкие разговоры в каютных коридорах, хлопанье дверями и пр. Немецкий журналист Зибург пожаловался Маршовскому, что «*Интурист губит свое дело, беря так много молодых русских в эту экспедицию. ... Они все очень симпатичные люди, но в своей массе не дают нам отдыхать. Я хотел отдохнуть, успокоить свои нервы, а теперь я нервнее, чем я был*». Так как снабжение команды продовольствием оказалось недостаточным (в частности, не имели чая, овощей и папирос), пришлось

¹⁶ Их строительство намечалось завершить к началу сезона 1933 г., а первую очередь сдать уже к 1 мая 1932 г.

¹⁷ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 56–58.

¹⁸ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 127.

¹⁹ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 118.

²⁰ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 19.

²¹ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 1. Д. 8. Л. 111.

²² Маршовский сообщает, что был заведен коллективный дневник под названием «Полярный дневник первой экспедиции Интуриста», но обнаружить его в архиве не удалось.

пойти на отпуск продуктов из фонда интуристов, заплативших крупные валютные суммы. Дело в том, что в качестве склада для продуктов был предоставлен трюм без вентиляции, через который проходили тремя линиями трубы парового отопления, что способствовало порче продуктов. Запасное мясо для команды парохода, привязанное по морскому обычаю к тросам мачты, быстро испортилось и сильно воняло, но капитан отказался перенести мясо на другое место, доказывая, что оно свежее. Не оказалось на пароходе обещанных брезентовых шезлонгов, впрочем, как и заявленного в проспектах самолета. Постоянные перегрузки угля, покрывающие угольной пылью палубу, не способствовали «удовольствиям туристов», особенно американских. За все время плавания не было ни одного радио-концерта, отсутствовали и телеграфные заграничные сообщения. Принимаемые же сообщения ТАСС иностранцы рассматривали как провокацию, так как это были исключительно сообщения о достижениях советского строительства и о заграничном рабочем движении.

Каюты были, в общем, неплохо оборудованы, но не было привычных для иностранцев плевательниц, корзин для бумаги и мусора, прикроватных ковриков, ощущался явный недостаток пепельниц и графинов для воды. Кроме того, во многих каютах не было шкафов, а в ванной – ковриков, зеркал и вешалок. Даже в отдельных двухместных дорогих каютах стол оказался отрезан перегородками. Все три уборщицы, прибывшие на борт только за три часа до отхода «Малыгина» из Архангельска, *«были неряшливы, не дисциплинированы, походной спецодежды не имели»*. Вода из умывальников из-за узости труб текла очень медленно. Зато вследствие плохо закрываемых иллюминаторов, *«вода во время волнения или мойки палубы проникала в каюты»*. Отсутствовал даже таз для санитарных целей: когда американка Дрессер растянула сухожилия на ноге, с большими трудностями удалось устроить горячую ванну для ног.

Не лучше обстояло дело и с питанием: отсутствовали свежие фрукты, фруктовая вода и клюквенный морс, очень мало было свежих овощей и мяса. Иностранцы

часто жаловались и на специфику русской кухни, к которой они не привыкли. Доклады о растительности, животном мире, геологии, научной работе и истории экспедиций, побывавших на местах экскурсий, были устроены всего несколько раз и то после настойчивых просьб иностранных гостей. По признанию Маршовского, цены *«были раздутые, не соответствующие оказанным услугам»*. Свою негативную роль сыграло то, что *«вместо одного на пароходе существовало 5 хозяев, с вытекающими отсюда всякими последствиями»*. Назначенный Правлением «Интуриста» начальником экспедиции профессор Визе заботился, главным образом, о своих научных работниках, и *«организационно-административно-бытовым вопросам экспедиции почти никакого внимания не уделял»*. Капитан Чертков был *«своим хозяином на судне»*. Заведующий столовой Шейдин заявлял, что он *«свой хозяин и подчинен только Управлению вагонами-ресторанами в Москве»*. Завхоз Бригадер *«считал себя тоже независимым хозяином»*. В итоге Маршовский был вынужден *«взять власть в свои руки»* и снять с работы Шейдина и Бригадера.

Впрочем, несмотря на все указанные недостатки, *«величественные природные красоты Советской Арктики произвели на иностранцев самое глубокое впечатление»*. Удачно прошла и охота: всего было убито 11 медведей и 6 оленей. Иностранцы остались довольны демонстрацией научных и хозяйственных достижений Советского Союза в Арктике (например, работой зимовочных научных станций в бухте Тихой и геологической экспедиции на Новой Земле). В бухте Теплица о. Рудольф была установлена мемориальная доска «Интуриста», а на мысе Флора о. Нордбрук было оставлено мемориальное письмо. Отзывы иностранцев об экспедиции в большинстве случаев были положительными. Зибург в своем поздравлении сказал, что *«поражен энтузиазмом и оптимизмом советской молодежи. Я вижу, как Ваша страна под руководством Его (он указал на портрет Ленина) быстрыми шагами строит будущее вашей страны»*. В свою очередь, Нобиле заявил: *«Путь, проделанный Ма-*

лыгиним, был сопровожден огромными опасностями, где погибали ряд экспедиций и лучшие люди – это путь не только туристический, это путь имеет огромное научное и практическое значение. Я чувствую себя счастливым, что принимал участие. Вечная заслуга Интуриста и Арктического Института, что они организовали и руководили этой экспедицией»²³.

Поэтому по результатам экспедиции 6 сентября 1931 г. Правление «Интуриста» приняло решение «несмотря на отмеченные недостатки, считать Первую арктическую экспедицию Интуриста на ледо-

коле «Малыгин» в основном завершенной удовлетворительно». Так как «в политическом, научном и туристическом отношении малыгинская экспедиция имеет значительные достижения», было решено организовать в 1932 г. вторую полярную экспедицию²⁴. Но это уже другая история, с другими персонажами и почти драматической развязкой (28 декабря 1932 г. «Малыгин» сел на мель, откуда был снят только 24 марта 1933 г.), достаточно подробно освещенная в публицистике, воспоминаниях участников экспедиции и художественной литературе.

Список источников:

1. **Ассберг Ф.Ф., Кренкель Э.Т.** Дирижабль в Арктике. М. – Л.: Изд-во Госмашметиздат, 1933. 92 с.
2. **Зибург Ф.** На борту «Малыгина» // Living Age. 1931, декабрь. URL: <http://ljwanderer.livejournal.com/248219.html> (Дата обращения: 01.08.2016).
3. **Кренкель Э.** РАЕМ – мои позывные. М.: Сов. Россия, 1973. 496 с.
4. **Лосич Н.И.** История одной полярной экспедиции // Почтовая марка – объект культурного наследия: Материалы 5-го научно-практического семинара по истории почты и филателии. СПб.: ЦМС им. А.С. Попова, 2014. С. 56–61.
5. **Муханов Л.Ф.** В страну ледяного молчания. Архангельск: ОГИЗ – Северное изд-во, 1932. 44 с.
6. **Папанин И.Д.** Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. 416 с.
7. **Соколов-Микитов И.С.** Белые берега. Л.: Дет. лит., 1972. 351 с.

Igor B. ORLOV

National Research University Higher School of Economics (Moscow, Russia);
PhD (Dr. Sc.) in History, Professor; e-mail: iOrlov@hse.ru

IN THE “LAND OF ICY HORROR”: THE SCIENTIFIC AND TOURIST EXPEDITION OF “INTOURIST” TO THE ARCTIC IN 1931

The article for the first time introduces into a wide scientific turn two documents of the Federal archives (the State Archive of the Russian Federation and the Russian State Archive of the Economy) and analyzes memoirs. Based on them author recreates unknown pages of the early history of «Intourist», and, in particular, the history of the first scientific tourism expedition on the icebreaking steamer «Malygin», organized by «Intourist» in the summer of 1931. Departmental documents make it possible to consider the icebreaker navigation not as a scientific expedition, but as a tourist tripto promote «Intourist» and demonstrating the success of Soviet science and the building of socialism in general. The materials of the Soviet tourism agency show that the politico-ideological and scientific tasks dominated to the prejudice of tourism targets. Organizational confusion, lack of unity of command and the fact that «Intourist» and the ship’s crew were inexperienced in organizing such trips had negative impact on the course of the trip. But against the backdrop of significant scientific results and generally positive reviews of foreigners conquered by the beauty of the Arctic, the first experience of the Soviet Arctic tourism can be considered successful.

Keywords:

foreign tourism,
«hospitality
technology»,
the Arctic, expedition,
«Intourist», icebreaker
«Malygin», airship
«Graf Zeppelin»

²³ ГА РФ. Ф. Р-9612. Оп. 2. Д. 6. Л. 1–8.

²⁴ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Министерство внешней торговли СССР. Оп. 13. Дела постоянного хранения центрального аппарата Народного комиссариата внешней торговли СССР – Министерства внешней торговли СССР за 1920–1963 гг. Д. 19. Материалы о состоянии и работе В/О «Торгсин» и А/О «Интурист». Л. 81–84.

References

1. **Assberg, F.F., & Krenkel, E.T.** (1933). *Dirizhabl' v Arktike [The airship in the Arctic]*. Moscow – Leningrad, Gosmashmetizdat. (In Russ).
2. **Ziburg, F.** (1931). Na bortu “Malygina” [On “Malygin” shipboard]. *Living Age*. URL: <http://ljwanderer.livejournal.com/248219.html> (Accessed on August 01, 2016). (In Russ).
3. **Krenkel, E.T.** (1973). *RAEM – moi pozyvnye [RAEM is my vocation]*. Moscow, Sov. Rossija. (In Russ).
4. **Losich, N.I.** (2014). Istorija odnoj poljarnoj ekspedicii [The story of one polar expedition]. *Pochtovaja marka – ob'ekt kul'turnogo nasledija [Postage stamp – object of cultural heritage]: Proceedings of the 5th scientific-practical workshop on postal history and philately*. St. Petersburg, A. Popov CIC, 56–61. (In Russ).
5. **Muhanov, L.F.** (1932). *V stranu ledjanogo molchanija [The country of icy silence]*. Arkhangelsk: OGIZ – North Publishing House. (In Russ).
6. **Papanin, I.D.** (1977). *Led i plamja [Ice and Fire]*. Moscow, Politizdat. (In Russ).
7. **Sokolov-Mikitov, I.S.** (1972). *Belye berega [White Coasts]*. Leningrad, Children's literature. (In Russ).

Орлов И.Б. В «Стране ледяного ужаса»: научно-туристская экспедиция «Интуриста» в Арктику в 1931 году // Современные проблемы сервиса и туризма. Т.10. № 4. С. 00–00.
DOI: 10.22412/1995-0411-2016-10-4-00-00.

Дата поступления статьи: 03 августа 2016 г.

Orlov, I.B. (2016). In the “Land of Icy Horror”: the scientific and tourist expedition of “Intourist” to the Arctic in 1931. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 10(4), 00–00. doi: 10.22412/1995-0411-2016-10-4-00-00 (In Russ.).

Received August 3, 2016