



Морская летопись

ЧЕЛЮСКИНСКАЯ ЭПОПЕЯ



В.С. Корякин

Морская летопись

Владислав Корякин

Челюскинская эпопея

«ВЕЧЕ»

2011

Корякин В. С.

Челюскинская эпопея / В. С. Корякин — «ВЕЧЕ»,
2011 — (Морская летопись)

ISBN 978-5-9533-5489-9

События, связанные с походом и гибелью парохода «Челюскин», сегодня воспринимаются, пожалуй, как одно из самых драматических событий в истории освоения Арктики. Гибель судна выявила целый ряд недостатков арктического мореплавания, но, что важнее, продемонстрировала всему миру выдающиеся качества российских (тогда советских) полярников, способных найти выход из самых невероятных ситуаций. Интерес к Челюскинской эпопее не угасает до сих пор еще и потому, что актуальным остается целый ряд вопросов: был ли поход «Челюскина» авантюрой начальника Главсевморпути О.Ю. Шмидта или закономерным событием в освоении Арктики; мог ли Советский Союз в тридцатые годы позволить себе серьезно подготовленную арктическую экспедицию; насколько важна была в то время разведка Северного морского пути? Автор книги, заслуженный полярник, доктор географических наук В.С. Корякин, отвечая на эти вопросы, поднимает проблему реальных и мнимых заслуг участников событий, а также размышляет о роли полярников в современной истории России.

ISBN 978-5-9533-5489-9

© Корякин В. С., 2011

© ВЕЧЕ, 2011

Содержание

Глава 1. Истоки	7
Глава 2. Продолжение следует, или куй железо, пока горячо	19
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Владислав Корякин

Челюскинская эпопея

©Корякин В.С., 2011

©ООО «Издательский дом «Вече», 2011

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

*И поражений, и побед хлебнули вы не раз.
Но только время да иль нет
Произнесёт в свой час.*

Б. Окуджава

*Трудно давалось признание,
Трудно приходит прозрение,
Я всё нежней и отчётливей
Это люблю поколение.*

Ю. Левитанский

В самом начале нашего повествования, очевидно, автору предстоит ответить на вопрос: «А можно ли назвать историю похода и гибели парохода “Челюскин” по совокупности известных событий приключением?» По мнению автора, по совокупности характерных признаков – вполне. Действительно, рядовой транспортный эксперимент в реальности оказался лихо закрученным сюжетом, когда развитие событий потребовало участия огромного количества людей, не только экипажа судна и пассажиров (вплоть до детей), но и правивших верхов, не говоря уже о спасателях-лётчиках. При этом все они действовали не просто на грани возможного, а просто в условиях неизвестности. И тем не менее, удалось найти достойный выход из самой кромешной ситуации, ценой нетривиальных решений, потребовавших от всех участников максимального напряжения всех моральных, физических и интеллектуальных сил. И ведь нашли – отрицать это невозможно! Да так, что спустя восемь десятков лет люди и не разберутся – а как это получилось?..

Легче ответить на вопрос: почему – самое знаменитое? Достаточно раскрыть любую книгу по истории освоения Северного морского пути с алфавитным перечнем судов (обычно на последних страницах), чтобы убедиться в этом.

Что касается самих участников событий, на память приходят строки классика: «какая смесь одежд и лиц, племён, наречий, состояний» – от беглых каторжников и до будущих светил науки, чьи имена остались на карте Арктики... Совсем не случайно дети, наиболее ценящие приключения, потом вплоть до Великой Отечественной играли в челюскинцев, как позднее уже их чада – в Гагарина и Титова. А на улицах столицы встреча челюскинцев и космонавтов одинаково вылилась в народные торжества без указаний «сверху».

Разумеется, челюскинская эпопея (ещё одно часто используемое определение) испытала в лучших традициях советского времени настолько мощный идеологический пресс, что в наше время переоценок прошлого вызывает вопрос: а достойны ли славы и известности сами челюс-

кинцы, ставшие символами, звездами своей эпохи? Отвечать на этот вопрос можно лишь с помощью документов, что и определило жанр настоящего повествования. Автор надеется, что многочисленные ссылки на источники не будут отвлекать внимание читателя от самой драмы обычных людей, оказавшихся в экстремальных условиях Арктики и своего времени.

Главный первоисточник по истории похода «Челюскина» включает три тома, которые старые полярники в совокупности называли «Челюскиниана». Первые два тома под общим заголовком «Поход “Челюскина”» включают описание плавания по Северному морскому пути и дрейфа в Чукотском море вплоть до гибели судна (том первый), а также жизни на дрейфующем льду в «лагере Шмидта» (второй том). Написанные на основе воспоминаний 64 авторов (т. е. более чем половины от общего количества участников событий), они дают достаточно полную и всестороннюю картину происходившего увиденного глазами людей разного уровня образования и положения на борту корабля: моряков из экипажа судна, научных работников, смены зимовщиков на острове Врангеля, вплоть до неграмотных строителей, плотников и печников, вчерашних крестьян из российской глубинки, оказавшихся в Арктике в попытке убежать от перипетий коллективизации. Для историка Арктики это бесценный документ по полноте и достоверности характеристики событий, не имеющий аналогов в истории арктических экспедиций. Это не считая архивных документов и последующей мемуарной литературы, также использованной в настоящем издании.

Всё сказанное относится и к третьему тому «Челюскинианы» под названием «Как мы спасали челюскинцев», авторами которого в числе 16 человек являются не только авиаторы, но и другие люди, причастные к спасению челюскинцев (известный полярник Г.А. Ушаков, пограничник А. Небольсин, дипломат А. Трояновский). Содержание этого тома вытекает из названия, а значение для нашей истории определяется тем, что большая часть авторов являются первыми Героями Советского Союза, звание, которое в наши дни дается за личное мужество и отвагу под названием Герой России, что является подтверждением сложившейся связи поколений советских людей и современных россиян. Определённо, трёхтомник «Челюскинианы» является ярким документом эпохи, сохранившим долгое эхо тех давних событий, энергетика которых непостижимым образом заставляет чаще биться сердца не только полярников, но не оставляет равнодушным ни одного россиянина, чувствующего причастность к судьбам страны.

Масштаб событий тех лет в Арктике требует определённой исторической перспективы, хотя бы в самом беглом виде, с которой мы начинаем наше повествование.

Глава 1. Истоки

*А древние пращуры зорко
Следят за работой сынов.*

В. Брюсов

Идею Северного морского пути почти пять веков назад изложил московский посол при папском дворе Дмитрий Герасимов следующим образом: «Двина, увлекая бесчисленные реки, несётся в стремительном течении к северу, и море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться до страны Китая». Когда в эти негостеприимные арктические воды пришли английские и голландские моряки в попытках обойти базы испанцев и португальцев в южных морях на пути в Китай и Индию, они, к своему удивлению, убедились, насколько наши предки чувствовали здесь себя хозяевами. Иностранцы запечатлели ещё одну интересную особенность контактов западноевропейцев с поморами без тени боязни или подозрительности со стороны наших предков – ведь это были свободные люди, не знавшие крепостного гнёта и чрезмерного давления центральной власти. О какой-либо серьёзной конкуренции в арктических водах между поморами и западноевропейскими моряками говорить не приходится. Неудивительно, что иностранцы как люди практичные быстро сообразили, кто в негостеприимных арктических водах первый, а кто второй, и не пытались изменить положение в свою пользу. Действительно, суда западноевропейских компаний в течение XVI века не прошли дальше Югорского полуострова в ту пору, когда наши мореходы уже одолели северную оконечность Таймыра.

Об этом свидетельствуют находки остатков неизвестной поморской экспедиции явно торгового характера с казной из 3500 монет, из которых самая поздняя была датирована 1617 г. Это не считая остатков оружия, навигационных инструментов, предметов быта и т. д. И ни одного документа, чтобы воздать дань памяти тем, кто первым одолел труднейший участок будущего Северного морского пути по направлению к берегам Тихого океана, куда Федот Алексеев, сын Попов, по кличке Холмогорец и казачий голова Семейка Дежнев (по разным сведениям выходец то ли из Великого Устюга, то ли с берегов Пинеги), добрались спустя три десятилетия.

Недаром ещё великий Ломоносов утверждал, что «в приращениях на востоке Российской державы, приобретенных более приватными поисками, нежели государственными силами, где казаки, оставшиеся и размножившиеся после победителя Сибири (Ермака. – В.К.), а также поморские жители с Двины и из других мест Белого моря» (по Перевалову, 1949, с. 104), обозначив ещё одну проблему российской истории: где народ и где власть...

Гораздо сложнее, чем с иностранцами, оценить роль собственной власти в событиях на Севере. Уже с завершением Смутного времени, когда, казалось бы, судьба Московского государства определилась, неожиданно последовал царский указ 1619 г. о запрете поморского мореплавания из опасения, что под предлогом «мочно немцам пройти морем в Мангазею, не занимая Архангельского города», являвшегося тогда открытым для торговли с иностранцами портом. Как известно, «казаки и поляки» в то время орудовали на Руси, в основном с запада и юга, и ожидать происков внешних врагов (которым официальные историки традиционно приписывали все беды и неудачи внутренней политики) с северного направления мог какой-то чересчур заинтересованный умник, по-видимому, из семейства Строгановых, в очевидном стремлении не выпускать из своих рук контроль на сухопутных путях в Сибирь, приносив-

ший немало прибыли. В подобном случае историк-исследователь имеет право воспользоваться принципом следователя-криминалиста – искать, кому выгодно...

Последствия запрета последовали незамедлительно – «златокипящая Мангазея» в Тазовской губе (главный торговый и административный форпост Московского государства на арктическом побережье), лишённая подвоза всего необходимого морем, зачахла и была оставлена, а Новая Мангазея под названием Туруханск, позднее возникшая на Енисее, никогда не сравнялась по значимости со своей предшественницей. Это был первый и не последний случай, когда судьбы будущего Северного морского пути определялись не происками иностранцев, а борьбой заинтересованных сторон, близких к государственным «верхам», с конечным результатом, который наш современник выразил в известном афоризме: хотели как лучше, а получилось, как всегда...

Историка одинаково изумляют как темпы приобретения новых территорий, так и быстрая реализация доходов от сибирского ясака в решении западных границ Московского государства и объединения с Украиной в едином православном государстве. Так что в превращении Московии в Россию присутствует несомненный вклад аборигенов Сибири, о чём не следует забывать нашему современнику, включая роль Северного морского пути, о чём пойдёт речь ниже.

Очевидно, в поисках дальнейших путей на восток надо было принимать какое-то иное решение, вместо того чтобы ломиться через загромождённый льдами пролив Вилькицкого, пугавший моряков ещё в совсем недавнюю пору. Эту задачу блестяще осуществил ещё один помор, о котором известна только его кличка – Пенда, по названию деревни в нижнем течении притока Северной Двины реки Вага. Деревенька эта, в частности, присутствует на карте голландца Герритса, составленной до 1617 г.

Совсем не случайно следствием присоединения Сибири стало восстановление финансовой (и не только!) мощи Московского государства после кровавых безумств Ивана Грозного и бед Смутного времени. Сибирская мягкая рухлядь в виде ясака, поступавшая в казну, позволила не только экономически воспрянуть нашему государству, но и отстоять интересы страны у западных границ и на юге в столкновениях с Польшей, и крымцами в середине XVII в. О роли новых подданных – коренных обитателей Сибири – уже говорилось. Для нашей книги важно, что роль будущего Северного морского пути, даже в его неполном, частичном использовании для нашей страны, таким образом, уже определилось много веков назад.

Теперь оставалось положить на карту обретенные территории и акватории, что было сделано усилиями Великой Северной экспедиции, судьба которой также содержит немало поучительных примеров. Одновременно по итогам этой экспедиции был сделан справедливый для того времени вывод о бесперспективности Севморпути. Более того, в литературе отмечены тяжкие экономические последствия деятельности этой экспедиции, сопоставимые с разорительным вторжением вражеской армии, когда и без того немногочисленное местное население разбегалось, чтобы избежать мобилизации для целей, которое оно не понимало или не разделяло. Вместе с тем, вплоть до советского времени карты и описания этой экспедиции оставались единственными источниками информации, пригодными для практического использования. По-своему показательны и судьбы отдельных участников, включая штурмана Семёна Челюскина, на долю которого выпали особые успехи и особые испытания, включая подозрения в заведомой лжи. Например, академик К.М. Бэр одно время утверждал, что этот моряк, чтобы «развязаться с ненавистным предприятием, решил на неосновательное донесение». Только спустя несколько лет другой будущий академик А.Ф. Миддендорф, проверив сведения Челюскина непосредственно на местности, пришёл к другому заключению: «Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае. При большой настойчивости Челюскин из участников экспедиции всех точнее и отчётливее в своих показаниях».

Тем не менее, вывод о практической ценности Северного морского пути по результатам работ Великой северной экспедиции оказался отрицательным – ведь российским морякам

той поры нередко приходилось при описи берегов и их картографировании оставлять свои корабли и вести свои работы с суши с помощью собачьих и оленьих упряжек. Уже позднее стало известно, что кратковременное потепление эпохи землепроходцев сменилось лютыми холодами Малого ледникового периода в период деятельности Великой северной.

События второй половины XIX века оказались этапными для воплощения идеи Северного морского пути в жизнь, опять-таки в противоречивом столкновении интересов и мнений, вероятно, удививших бы самого Дмитрия Герасимова. На этот раз инициаторами возрождения идеи мореплавания по Северному морскому пути стали представители сибирского купечества, известные золотопромышленники М.К. Сидоров и Сибиряков, инициатива которых встретила настоящий отпор в официальных кругах. Один из царских чиновников аттестовал проект Сидорова так: «... Такие идеи могут производить только помешанные». По мнению адмирала Ф.П. Литке, возглавлявшего одно время Академию наук и Русское географическое общество, обладавшего собственным арктическим опытом (в основном неудачным), «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных» и т. д. Не стоит удивляться, поскольку для подобного отношения были свои причины. Во-первых, царская администрация была занята проблемами освоения недавно вошедших в состав империи территорий Средней Азии и Дальнего Востока. Во-вторых, немалое значение (скорее, главное) имела позиция помещиков европейской части страны, получавших значительную прибыль от продажи своих сельхозпродуктов на запад и вполне обоснованно опасавшихся конкуренции дешевого сибирского хлеба.

Неудивительно, что Сидоров обратился к западноевропейским морякам с обещанием солидной премии за проведение успешных рейсов на Обь и Енисей, на что откликнулся английский моряк Джозеф Уиггинс, совершивший в 70–90 гг. XIX в. одиннадцать успешных рейсов по Карскому морю. Одновременно Сидоров нашёл взаимопонимание у шведского ученого А.Э. Норденшельда, получившего полярный опыт в экспедициях на Шпицберген и в Гренландии. В 1874–1875 гг. он совершил два исследовательских плавания в Карское море, получив, помимо научной информации, знание ледовых условий, а также экономических возможностей Сибири. Сотрудничество Норденшельда и сибирского купечества, выступавшего, таким образом, в качестве спонсоров его исследовательской деятельности, привело к плаванию парусно-парового судна «Вега» (с мощностью машины всего 60 л.с.) от Скандинавии в Тихий океан с зимовкой у Колючинской губы на Чукотке, всего в 200 км от Берингова пролива в 1878–1879 гг.

Уже на описанном этапе экономическая целесообразность будущей транспортной магистрали заявила о себе вполне определённо. Напомним, что рельсы для Транссиба в навигацию 1893 г. доставлялись частично по Карскому морю, а затем к Красноярску, вверх по Енисею. Часть из них при разгрузке утонула и почти полвека спустя пригодилась при строительстве железной дороги от Дудинки к Норильскому горно-металлургическому комбинату уже в эпоху ГУЛАГА. Резко возросли перевозки морем на Енисей во время Русско-японской войны 1904–1905 гг., когда 22 судна доставили на Енисей и далее, через Красноярск на Транссиб, целых 12 тыс. т грузов, опоздавших, тем не менее, на фронт. Эти события заставили руководство страны пересмотреть значение своего отношения к Севморпути уже с военной точки зрения.

Разумеется, рано или поздно должны были возникнуть технические и научные средства преодоления ледовой опасности на Северном морском пути. Наиболее простым и доступным представлялось создание мощного ледокола. Не случайно при постройке на верфях Ньюкестля (Англия) в 1898 г. по проекту адмирала С.О. Макарова он, по исторической аналогии, получил имя «Ермак». Внедрение этой несомненно передовой техники происходило с трудом. Летом 1901 г. новое судно попало в вынужденный месячный дрейф у берегов Новой Земли по единственной причине – техническим средством просто не научились пользоваться. Однако этого было достаточно, чтобы недруги адмирала отправили опытовое (как говорят моряки) судно

вместо Карского моря на Балтику, где первый арктический ледокол нёс свою службу более тридцати лет, прежде чем вернулся к арктическим льдам.

После поражения в войне 1904–1905 гг. другой русский моряк, лейтенант А.В. Колчак (принимавший участие в 1900–1903 гг. в Русской полярной экспедиции под начальством Э.В. Толя, по результатам которой написал солидный научный труд, изданный Академией наук), также работал над своим проектом будущего изучения полярных морей со специальных исследовательских судов – ледокольных транспортов «Таймыр» и «Вайгач», построенных на петербургских верфях. Эти корабли под его командой в 1908 г. перешли из Петербурга во Владивосток обычным путём через Суэцкий канал. К тому времени западный участок будущей трассы был сравнительно изучен и освоен, предстояло больше уделять внимания восточному концу будущей транспортной магистрали, наиболее удалённой от европейских портов. Не случайно Главное гидрографическое управление отправило на поиски фарватера в дельте Колымы поручика по Адмиралтейству Георгия Яковлевича Седова в 1909 г., успешно справившегося со своей задачей. В 1911 г. этим фарватером воспользовалось первое судно из Владивостока. Таким образом, разобщённость Северного морского пути на западный и восточной участки, обозначившаяся ещё в XVII в., сохранялась ещё долго и в XX в.

Вскоре, однако, Колчак потребовался в Генеральном морском штабе в связи с программой строительства нового флота. Уже под начальством капитана 2-го ранга Б.А. Вилькицкого «Таймыр» и «Вайгач» перешли по будущей трассе в Архангельск, проведя зимовку 1914–1915 гг. у берегов Таймыра, попутно открыв годом раньше неизвестный прежде архипелаг Северная Земля, совсем поблизости от маршрутов Норденшельда, Нансена и Толля, казалось бы, в уже известных акваториях.

Что касается приключений (в первую очередь поучительных реальных событий, оставивших свой след в истории), то в Арктике их хватало во все времена, включая те, о которых известен сам факт события, – например, о погибшей поморской экспедиции после 1617 г. в районе мыса Челюскина. А разве не относится к ним зимовка на Шпицбергене, описанная академиком П. Ле Руа под характерным заголовком «Приключения четырёх российских матросов, к острову Ост-Шпицбергену бурей унесённых, где они шесть лет и четыре месяца прожили», для начала имея с собой всего 12 зарядов к ружью, несколько фунтов муки, огниво и тому подобное? Не надо относиться к приключениям свысока, ибо они содержат богатейший опыт не просто выживания, но и решения реальных жизненных проблем в условиях недостатка необходимой информации – обычная ситуация в любом малоизученном регионе. Другое дело, что подобная ситуация опасна изначально и чревата трагедией при малейшем неблагоприятном стечении обстоятельств, как это произошло с одним из самых результативных исследователей проблемы Северного морского пути Владимиром Русановым.

Ознакомившись в 1907–1911 гг. с ледовыми условиями Карского моря, он предложил систему мероприятий по транспортному освоению трассы, включая строительство полярных станций, организацию прогнозной службы, создание специализированных судов ледового плавания (что независимо от него воплотил в жизнь Колчак), а также наметил наиболее удобные новые пути плавания, в отличие от традиционных. По его предложению строительство первых четырёх полярных станций между южными Новоземельскими проливами и Таймыром сразу позволило сократить продолжительность плавания к Оби и Енисею примерно втрое, что показательно само по себе. По мнению Русанова, развитие Северного морского пути должно было проходить при активном участии государства. К сожалению, этот выдающийся исследователь пропал без вести на вершине своей полярной карьеры.

Определённо, без понимания значимости преемственности происходившего на Северном морском пути до и после 1917 г., обойтись невозможно, что подтверждается простым перечнем наиболее значительных событий. С началом Первой мировой войны царское правительство в 1916 г. выступило с нотой, объявлявшей все известные и неизвестные земли в сек-

торе между меридианами п-ова Рыбачий на западе и Берингова пролива на востоке принадлежащими России. Именно события Первой мировой войны привели к созданию ледокольного флота, базировавшегося на Архангельск, причём иностранной постройки, поскольку собственные верфи на Балтике и Чёрном море были отрезаны вражеской блокадой.

Революция и Гражданская война лишь доказали необходимость Северного морского пути для страны, оказавшейся на грани гибели и распада. Даже в годы братоубийственной войны и разрухи продолжала свою деятельность экспедиция Северного Ледовитого океана под начальством Бориса Вилькицкого по обеспечению мореплавания между Архангельском и устьями сибирских рек, где закрепились белые. Там руководитель Белого движения Колчак создал весной 1919 г. при своём правительстве специальный комитет Северного морского пути (Комсеверпуть), который с победой красных достался им в качестве трофея вместе со всеми ведущими специалистами (Евгеновым, Зубовым, Хмызниковым, Рыбиным и другими), работавшими позднее под партийным контролем. При красных Комсеверпуть продолжил свою работу, в качестве хозрасчётной организации областного уровня, но с правом выхода в своей хозяйственной деятельности за рубеж. Тем не менее, потери среди полярников в связи с зарубежной эмиграцией оказались огромными, наравне с судами.

Колоссальный социальный эксперимент, осуществленный после 1917 гг. на одной шестой части суши, сопровождался многими другими в общественной и хозяйственной жизни страны, превращавшейся из России в СССР. Если многие новшества той поры шли вразрез с предшествующим опытом и традициями страны (в первую очередь коллективизация), то другие продолжали их в новой социально-общественной обстановке, включая Северный морской путь.

Победителям срочно пришлось заниматься проблемами доставшейся им в качестве трофея морской трассы для вывоза хлеба из Сибири для голодающего населения севера Европейской части России, с чем они более или менее справились, доставив морским путём из Сибири в навигацию 1920 г. до 10 тыс. т грузов. Зато на будущий, 1921 г. в Карском море при проведении аналогичных операций, за которыми в литературе закрепилось название Карских экспедиций, погибли два судна, не столько из-за сложной ледовой обстановки, сколько из-за изношенности по условиям военного времени. Необходимость Карских экспедиций была очевидной, поскольку железнодорожный транспорт на материке был изношен ещё больше, тем более что поезда в сибирской глухомани нередко становились объектом охоты самых разнообразных банд и шаяк, этого своеобразного наследия Гражданской войны. Всего за 20-е г. было совершено более ста рейсов грузовых судов через Карское море с непрерывным нарастанием грузопотока, достигшего в 1930 г. 150 тыс. т на 52 судах, главным образом иностранных, причём практически (за исключением навигаций 1921 и 1922 гг.) без участия ледоколов.

Как и по стране в целом, особой проблемой было использование старых специалистов, более острое в условиях Севера, поскольку весь плавсостав и практически все капитаны служили в годы Гражданской войны и интервенции у белых, одновременно оставаясь патриотами своей страны, даже не разделяя политических взглядов ни красных, ни белых. В такой ситуации назначением комиссаров в экспедиции и помполитов на суда решалась только часть проблем. Тем самым обращение к старым специалистам (капитанам, штурманам и механикам) становилось неизбежным, тем более что эти люди были не только знатоками своего дела, но и болели за него, как и за свою страну. Не случайно Вилькицкий возглавлял две Карские экспедиции, рассчитывая на изменения в советском обществе в связи с НЭПом, но отказался от дальнейшего участия, когда его надежды не оправдались. Известный моряк Н.И. Евгений (попавший в руки красных вместе с Колчаком) возглавлял целых пять Карских экспедиций, служил своей стране (а не её новым хозяевам) не за страх, а за совесть. На собственном опыте с обобщением всех опубликованных материалов по Карскому морю этот учёный-полярник опубликовал в 1930 г. первую «Лоцию Карского моря и Новой Земли», за что решением Высшей аттестационной комиссии ему была присуждена учёная степень доктора географических наук

и звание профессора. Такие люди составляли интеллектуальный штаб Карских экспедиций, помимо специалистов-прогнозистов из учёных, обеспечивавших моряков необходимыми сведениями, как накануне навигации, так и непосредственно в плавании. Особое место среди них принадлежало Владимиру Юльевичу Визе, ставшему ведущим специалистом в своей отрасли и выдавшему свой первый прогноз ледовитости уже в 1923 г. Однако круг интересов этого ученого был ещё шире. Так, анализируя особенности дрейфа шхуны «Святая Анна» в 1912–1914 гг., он предсказал в работе 1924 г. существование неизвестной суши посреди Карского моря примерно на меридиане Ямала, что и подтвердилось спустя шесть лет. Он был одним из первых, кто связал уменьшение ледовитости с усиленным поступлением вод Гольфстрима на шельф Баренцева моря.

Определенно, по своему уровню наши ученые были под стать морякам-практикам, одолевавшим льды Карского моря где напролом, а где по разводьям, используя результаты наблюдений не только с мостиков и «вороньих гнёзд» на мачтах своих судов, но и те, что поступали с полярных станций и даже самолётов ледовой разведки, что по тем временам было новинкой.

Необходимость расширения сети полярных станций была вызвана перспективами освоения новых полярных акваторий – в 1923 г. первая из них в советское время была построена в Маточкином Шаре на Новой Земле, в 1929 г. ещё одна появилась на Земле Франца-Иосифа, на следующий год у берегов Северной Земли, в 1930 г. на севере Новой Земли. Спустя два года очередная «полярка» увенчала мыс Челюскина на Таймыре, крайнюю северную точку континента Евразии. С такой сетью наблюдательных пунктов надёжность погодных и ледовых прогнозов значительно повысилась.

Новым словом в обеспечении полярного мореплавания стала ледовая авиационная разведка, впервые осветившая ледовую обстановку на юго-западе Карского моря пилотом Б.Г. Чухновским летом 1924 г. Это был только первый шаг, получивший дальнейшее развитие с использованием новых самолётов с большим радиусом действия и специальными методами составления карт ледовой обстановки и доведения этой информации до судоводителей. Всё вместе взятое позволило искать новые пути для судов Карских экспедиций. Прав был Русанов, в своё время предупреждавший об опасности южных проливов, ведущих в Карское море, периодически закупоривавшихся льдом при северных ветрах. Наблюдения полярных станций и ледовая воздушная разведка подтвердила, что в такой ситуации доступными для судов становились северные акватории, и в 1930 г. суда из Карского моря возвращались на запад в обход Новой Земли с севера. Чтобы обезопасить этот путь своевременным предупреждением о грозящей ледовой опасности, уже на будущий год была построена новая полярная станция на мысе Желания.

В 1929–1930 гг. в Арктике появился Отто Юльевич Шмидт, проявивший себя ранее совсем в иных областях как способный математик и альпинист, а также в качестве главного редактора Большой Советской энциклопедии. Своеобразная прихоть судьбы – в Арктике он оказался, поскольку не состоялась столь ценимая альпинистами экспедиция на Памир, причём по предложению Н.П. Горбунова (управделами СНК СССР) в качестве официального представителя советской власти – и только.

На новом поприще Шмидт не преувеличивал собственной роли, одновременно понимая меру ответственности: «План экспедиции был разработан Институтом по изучению Севера под руководством Р.Л. Самойловича (директора. – В.К.) и В.Ю. Визе и утверждён созданной при Совете Народных Комиссаров Арктической комиссией... Руководителем и помощником начальника экспедиции были назначены Р.Л. Самойлович, директор Института по изучению Севера, и В.Ю. Визе. Первый большой знаток Шпицбергена и Новой Земли, заходил ненадолго на Землю Франца-Иосифа в предыдущем году. В.Ю. Визе знал Землю Франца-Иосифа ещё до экспедиции лейтенанта Г.Я. Седова 1912–1914 гг., когда «Св. Фока» зимовал в бухте Тихой на о-ве Гукера» (там же, с. 33–34). Определённо, среди научной группы Визе принадлежала

особая роль. Помимо опыта, приобретенного в экспедиции Г.Я. Седова в 1912–1914 гг., этот исследователь с 1918 года служил в Главной геофизической обсерватории, перейдя в 1921 г. на должность прораба в Гидрографическое управление, приняв участие в исследованиях Карского моря. В 1923 г. в составе Северного гидрографического отряда (начальник Матусевич) он участвует в создании обсерватории в Маточкином Шаре на Новой Земле, одновременно с 1922 г. занимая должность учёного метеоролога в Центральном управлении морского транспорта и старшего гидролога в Гидрологическом институте. Сам Шмидт и другие участники плавания 1930 г. особо оценили подтверждение прогноза учёного на существование неизвестной суши посреди Карского моря, заслуженно названного в честь Визе.

На одних полярников Шмидт произвёл «огромное впечатление своей романтической внешностью. У него были тонкие черты лица, высокий лоб, длинные зачёсанные назад волосы и пышная чёрная борода...» (Муров, 1971, с. 22–25). Другие (например, Э.Т. Кренкель с его опытом двух зимовок на Новой Земле), обнаружили, «что этот человек всё знает, всё понимает, всё умеет. Шмидт разговаривал с нами на равных. Мы тоже держались вполне независимо, но думаю, не ошибусь, если скажу, что внутренне из нас каждый трепетал и робел» (1973, с. 149). Судя по этим свидетельствам, чисто деловые качества в Шмидте хорошо сочетались с особой харизмой, что само по себе для руководителя такого ранга немало – оставалось проверить, как это сочетание покажет себя в условиях Арктики.

Проверку Арктикой новобранец прошёл вполне удовлетворительно. Как оказалось, в экспедициях 1929–1930 гг. на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю Шмидт лишь примеривался к высоким широтам с одной стороны, а с другой – оценивал собственные возможности в новой для себя области во взаимодействии опытных специалистов-полярников, пользовавшихся широкой известностью, таких как Р.Л. Самойлович, В.И. Воронин, В.Ю. Визе, Н.Н. Урванцев, Г.А. Ушаков и целый ряд других. При всём при том всем чего-то не хватало: специалистам – новых горизонтов на будущее, а Шмидту пока – полярного опыта. Однако в любом случае они выполнили порученное дело (построили новые зимовочные базы на Земле Франца-Иосифа и Северной Земле, получили ценный научный материал) и даже открыли посреди Карского моря предсказанную Визе землю. Последнее событие стоило многого: неизвестно, сколько Визе пришлось бы дожидаться своего звёздного часа, а Шмидт с его восприятием нового задействовал интеллект своего помощника по науке уже в ближайшем будущем на пользу дела. Неудивительно, что союз полярников с новым лидером не просто состоялся, а вскоре получил реальное воплощение.

Между тем, с государственной точки зрения на арктическом фронте (советские вожди долго не могли освободиться от военной терминологии Гражданской войны и Революции) обозначались всё новые и новые проблемы. Открытые за Полярным кругом месторождения углей Воркуты, меди и никеля Норильска, золота Колымы для связей с потребителями в промышленном центре остро нуждались в морских перевозках, где возможности авиации были ограничены почтовой связью и, в лучшем случае, перевозкой пушнины. В свою очередь, возрастание грузоперевозок и увеличение количества судов в ледовитых морях потребовало ледокольной проводки также по настоянию иностранных компаний, предоставлявших суда. Соответственно, в 1929 г. вернулся для ледовой проводки судов Карских экспедиций «Красин», чтобы обеспечить перевозки на Енисей.

Между тем на противоположном конце будущего Северного морского пути (одновременно с возрастанием военной угрозы после захвата в 1931 г. японцами Манчжурии) назревали свои события. Когда учёные (С.В. Обручев, К.А. Салищев, Ю.А. Билибин ряд других) подтвердили необычно богатые золотые россыпи в бассейне Колымы, обнаруженные вольными старателями ещё накануне Первой мировой войны, 11 ноября 1931 г. было принято совершенно секретное постановление ЦК ВКП(б) «О Колыме», положившее начало Дальстрою в системе ОГПУ, с подчинением этой организации непосредственно ЦК ВКПб. Тем самым эта террито-

рия превращалась в резервацию ГУЛАГа со всеми вытекающими последствиями. Её освоение можно было проводить или с суши от будущего порта Магадан, или с моря от устья Колымы: очевидно, без морских арктических коммуникаций также было не обойтись. Соответственно, 23 января 1932 г. Совет Народных Комиссаров принял ещё одно постановление «Об освоении северо-восточных водных путей СССР», с базой во Владивостоке, где единственным ледовым судном был «Литке», перегнанный туда в 1929 г. по традиционному пути через Индийский океан.

В любом настоящем приключении по законам жанра важна кульминация событий, которая в нашем случае пришлось на Чукотское море, поскольку «сходство будущего с прошлым

С успехом позволяет говорить
О вероятие будущих событий.
Их и в помине нет ещё пока,
Но семена и корни их в наличье.
(В. Шекспир)

Такие «семена и корни», определившие во многом драму «Челюскина», отчётливо обозначились в двух морских экспедициях в арктическую навигацию 1932 г. Они настолько отличались по целям, задачам и организации, и в первую очередь по персоналу, что требуют отдельного описания.

В последних числах июня из Владивостока отправилась под командой опытного ледового моряка Евгенова (которого с учётом его белогвардейского прошлого курировал представитель Дальстроя чекист Ю.С. Шифрин) «великая армада» ОГПУ под скромным названием Особая Северо-Восточная экспедиция. Пять больших пароходов с грузом 12 тыс. т в трюмах волокли на буксире металлические баржи и паровые катера. На этом фоне как-то затерялась парусно-паровая шхуна «Темп». Возглавлял «армаду» выделявшийся на этом фоне чересчур изящными очертаниями ледорез «Литке» (капитан Николаев, отличавшийся волевыми качествами), где находился штаб экспедиции. В трюмах «Сучана» мучились взаперти 200 заключённых, пионеров арктического ГУЛАГа, а всего в трюмах, на палубах и в твиндеках разношерстных судов находилось 867 пассажиров разного общественного положения (помимо зека и их охраны, разного рода «лишенцев» и просто завербованных), в советской прессе именовавшихся «работниками Дальстроя». Многие ехали семьями, так что среди будущих полярников оказались 130 женщин и 80 детей, не считая двух родившихся в море. Часть этого контингента, не отвечавшую условиям плавания, Евгенов, на свой страх и риск, распорядился вернуть на «материк» на первом встречном судне. В середине августа был пройден Берингов пролив, а ещё через несколько дней при встрече с кромкой льда понадобилась воздушная ледовая разведка, которую на поплавке Р-5 выполнил лётчик А.Ф. Бердник. Только 4 сентября была достигнута цель плавания – бухта Амбарчик, где состоялась историческая встреча, с другим судном, пришедшим с запада, решавшим совершенно иную задачу – одолеть с запада на восток весь Северный морской путь без зимовки.

Гораздо скромнее выглядело начало похода ледокольного парохода «Сибиряков», оставившего Архангельск 28 июля с экспедицией на борту во главе со Шмидтом. Цель экспедиции сугубо экспериментальная – пройти по Северному морскому пути за одну навигацию без зимовки. Помимо экипажа из опытных полярных моряков во главе с капитаном В.И. Ворониным, о котором Шмидт был самого высокого мнения («лучший ледокольный капитан. Он обладает исключительным самообладанием, не только великолепно ведёт судно, но интуитивно чувствует, как его надо вести... И, что очень важно, В.И. Воронин отличается редким для капитана пониманием целей и значения наших научных исследований. Он сам помогал нам в научной работе, своими руками вычертил карту с указанием ледовых условий района... Он

готов идти на многое, даже на риск ради успеха научных исследований. И в этом смысле это исключительный капитан исследовательского судна» (1960, с. 83). В этом плавании участвовало всего 64 человека. Так что по количеству судов и участников, а также задействованных сил и средств, экспедиции Шмидта и Евгенова были просто несопоставимы.

Особую роль в этом плавании играла научная группа, возглавляемая В.Ю. Визе, опыт и знания которого Шмидт оценил по предшествующим плаваниям. «После моих первых ледокольных экспедиций в 1929–1930 гг. я, совместно с проф. Визе, поставил перед правительством вопрос о северо-восточном проходе без зимовки» (там же, с. 136). Сам Визе о своей роли в подготовке плавания 1932 г. сообщил следующее: «Уже с осени 1931 г. я тщательно собирал все сведения о погоде... За каждый истекший месяц вычерчивались карты давления, ветров и температуры. Эти карты сулили нам очень радужные перспективы, и к началу лета уже можно было с уверенностью утверждать, что мы попадём в «малоледовитый» год. К сожалению, прогноз состояния льда можно было дать только для района к западу от Новосибирских островов, так как восточнее этих островов метеорологических станций в то время было очень мало» (1946, с. 65). Запомним последнее обстоятельство.

Встреча обеих экспедиций произошла вблизи устья Колымы. Интерес сибиряковцев к ледовой обстановке на пути к Берингову проливу, причём из первых рук, понятен. «Вас, конечно, интересует состояние льдов, – начал Н.И. Евгений, когда после первых приветствий сел за стол в кают-компанию. – Порадовать не могу – плохо. Год здесь выдался на редкость тяжелым. Один колонист, живущий недалеко от мыса Сердце-Камень уже почти 30 лет, утверждает, что столь неблагоприятного состояния льдов, как в этом году, ему не приходилось наблюдать. Конечно, «Сибиряков» активнее и крепче наших лесовозов, и вам, пожалуй, удастся пройти» (Визе, 1946, с. 126). Очевидно, экипажу «Сибирякова» следовало готовиться к самому худшему.

Одновременно на основе полученной информации Визе сделал свои выводы на будущее: «Навигация 1932 г. являет пример, когда доступ к устью Колымы со стороны Архангельска не представляет существенных затруднений, между тем как путь со стороны Владивостока был исключительно тяжелым. Этот пример со всей очевидностью подчёркивает важность долгосрочных прогнозов состояния льда, ибо если бы ледовая обстановка по всему протяжению Северного морского пути была известна заранее, то все грузы в 1932 г. на Колыму были бы отправлены не из Владивостока, а из Архангельска или Мурманска. Этим были бы сэкономлены громадные средства, так как все суда Северо-Восточной экспедиции, вследствие тяжелого состояния льда поздно прибывшие на Колыму, были вынуждены зазимовать и, кроме того, в борьбе со льдами получили серьёзные повреждения.

Н.И. Евгений советовал нашему капитану держаться по возможности ближе к берегу, ибо мощный полярный лёд к самому берегу не подходит, за исключением выдающихся приглубых мысов, которые и являются самыми опасными в ледовом отношении местами» (1946, с. 126–127). Таким советом новичкам в восточных морях Советской Арктики нельзя было пренебрегать, хотя и с учетом многих других обстоятельств. Тем более, что у Шмидта не было самолёта ледовой разведки, без которого Евгений вряд ли довёл бы свои суда до цели. 4 сентября «Сибиряков» продолжил плавание на восток, где вскоре в Чукотском море последовала череда событий, доказавших одновременно коварство Арктики и способности людей к их преодолению.

С приближением к Чукотскому морю отчётливо давало о себе знать приближение зимы, хотя до Берингова пролива оставалось примерно 600 миль – всего трое суток хода по чистой воде... «В ночь с 5 на 6 сентября мы находились против мыса Шелагского, где сплоченность льда достигала 8 баллов. Лёд здесь был необычайно свирепый, очень торосистый и безусловно многолетнего происхождения. Он сидел в воде на 4–5 метров, и многие льдины имели чудовищные подводные тараны. Многолетний лёд, вследствие ничтожного содержания в нём солей, гораздо крепче годовалого льда, а поэтому опасность повредить лопасти в многолетних льдах

особенно велика» (1946, с. 128), – писал позднее Визе. Его опасения понятны, поскольку возможности его прогноза в этих местах себя исчерпали, а информация по радио не вызывала тревоги. 8 сентября тяжелый лёд у мыса Северный прижал здесь «Сибирякова» к скалистому берегу на расстояние в кабельтов. Вот тебе и потепление Арктики, наблюдавшееся на западе уже с десятков лет!!! Правда, на севере отчётливо прослеживались признаки «водяного неба», когда поверхность открытой воды создавала тёмный фон на нижней кромке облаков. Как здесь не хватало ледового разведчика!..

10 сентября фактория на мысе Ванкарем приветствовала проходившее поблизости судно поднятием флага, что внесло какое-то разнообразие в суровую повседневность. Однако вскоре обозначились другие проблемы, отмеченные в судовом журнале: «Одна лопасть отсутствует, а три остальных обломаны, более чем наполовину каждая» (Визе, 1946, с. 133). С такими повреждениями судно могло «ковылять по чистой воде со скоростью до двух узлов, но как раз её-то и не было... Где-то поблизости осенью 1878 г. всего в 120 милях от цели зазимовала «Вега». По этому поводу судовой радист Э.Т. Кренкель, не терявший способности остроить в самых критических ситуациях, выдал свой комментарий:

– Это нас не пускает дух Норденшельда...

Пришлось бороться с дурным влиянием духов. Шмидт провёл нужные расчёты, моряки и научный состав перетащили несколько сот грузов из трюмов на бак. В результате корма судна поднялась так, что винт оказался у поверхности воды – остальное было сделано руками судовых механиков. И снова началось осторожное плавание к Берингову проливу, продолжавшееся до 18 сентября, когда всего-то в 100 милях от Берингова пролива раздался треск, после которого машина внезапно остановилась. Позднее Визе написал: «Я смотрю на Владимира Ивановича, и по его фигуре, ставшей сразу какой-то странно неподвижной, понимаю, что моя догадка верна: это обломился конец гребного вала, и мы потеряли винт, который лежит на дне морском... Мы ничего не можем сделать, и никакой аврал нам не поможет» (Визе, 1946, с. 138–140). Таким образом, будущий вариант с «Челюскиным», причём с непонятным исходом, мог повториться двумя годами раньше.

Пока люди на борту «Сибирякова» мрачно острили, именуя своё судно «баржой ледокольного типа», Визе пытался представить возможности дрейфа, и даже что-то надумал... Правда, ветер в нужном направлении продолжался только трое суток, а затем сменился на противоположный. «Он дул с больших пространств открытой воды к северу от Берингова пролива и нагнал тёплого воздуха, под влиянием которого молодой лёд стал быстро раскисать. Начавшийся дождь также способствовал таянию льда... 27 сентября ветер достиг силы в 4 балла, и вокруг ледокола стали образовываться большие разводья. За всё время дрейфа таких больших пространств открытой воды мы ещё не видели. «Черт побери, хоть паруса ставь!» – подумал я и пошёл поделиться своей мыслью со старшим штурманом» (1946, с. 147–146).

Остряки из кают-компания тут же переименовали «баржу ледокольного типа» в «летучего голландца». Важнее было другое – неуправляемое судно с парусами из черных от угля трюмных брезентов и белых шляпочных «ветрил» спустя трое суток встретилось с дальневосточным траулером «Уссуриец» (капитан С.И. Кострубов), который взял «Сибирякова» на буксир и 1 октября вывел в воды Тихого океана. Удача на всех широтах, вопреки всем разумным доводам и объективным оценкам, благоволит к неподдающимся и несдающимся – это также из области приключений, которых в рейсе «Сибирякова» было достаточно.

Реализация упомянутых приключений произошла спустя два с половиной месяца и описана одним из участников:

«После окончания экспедиции в правительство был приглашён О.Ю. Шмидт для сообщения о походе. Ему и В.В. Куйбышеву было поручено подготовить доклад с предложениями о возможностях плавания по Северному морскому пути и о том, что необходимо сделать, чтобы суда могли плавать регулярно. Была собрана группа людей, уже работавших в Арктике...

Мы готовили этот доклад почти до самого заседания, вносили поправки прямо в кабинете Куйбышева... Нас было много, стоял сизый дым, хоть топор вешай. Рядом в комнате стучали машинистки. Куйбышев и Шмидт часто заходили и торопили нас. В конце концов взяли папку и... пешком пошли в Кремль. А мы остались ждать, чем всё это кончится, и опять курили.

Часа через два они возвратились. Куйбышев всю папку шлёпнул на стол и сказал: “Никуда не годится! Всё надо переделывать!”. Но мы увидели лукавое выражение его глаз, не такое, когда приходят с неудачей... Услышали мы примерно следующее. По нашему проекту мы всем надавали десятки распоряжений. Разные объекты должны были строить различные организации, в чьём ведении находились те или иные функции. Скажем, Наркомпочтель должен был отвечать за строительство радиостанций, Внешторг должен был закупать ледокольные пароходы и т. д.

Когда всё это доложили на Политбюро, Сталин, который, покуривая трубку, ходил вдоль стола, спросил: “Вы думаете, всё это можно осуществить?” Ответили: “Если будет решение”. Сталин: “Покажите, где это ваше Тикси?” Шмидт подошёл к карте и показал. Сталин хмыкнул: “Ну да! Мы этот Наркомвод каждую неделю ругаем за то, что он нефть из Баку по Волге не может как следует перевезти, а вы хотите, чтобы он думал о вашем Тикси, порт там строил? Он же думает, что завтра получит выговор за перевозку нефти, а за ваши дела, за Тикси, выговор ему грозит года через два-три. Не сделает он ничего в Тикси!”

Примерно такой же разговор был и по Наркомпочтелю, который газеты вовремя доставить не может. Куда ему радиоцентр строить на Диксоне! Шмидт показал на карте Диксон. “Нет, не будет он Диксоном заниматься, кому-нибудь поручит. Так дело не пойдёт. Арктика – вещь сложная. Надо создавать организацию, которая отвечала бы за всё. И знала бы – отвечает за Арктику и больше ни за что. А мы с неё спросим – и строго! Тогда дело у вас пойдёт. Давайте сделаем по-другому. Бумаги переделайте, а мы напишем постановление: создать при СНК Главное управление Северного морского пути, поручить ему проложить этот путь и содержать в исправном состоянии. Пока хватит”.

Так состоялось рождение Северного морского пути. Мы начали работать. Приказ № 1, который отдал Шмидт, датирован 1 января 1933 года, так как с этого дня началось финансирование, открылись счета» (Шевелёв, 1999). Теперь у Шмидта собралось воедино то, что уже существовало и широко использовалось в Арктике, чем он отличался от своих предшественников в наших полярных морях.

Тем не менее, не всё в Арктике подчинялось Шмидту, включая бухту Амбарчик, где события развивались своим путём. Это – не самое удачное место для погрузочно-разгрузочных работ, тем более в условиях арктического сентября. Однако здесь уже действовали законы Дальстроя, где люди были только расходным материалом. Из-за наступления холодов и непрерывных штормов с 16 по 23 сентября суда были вынуждены (очевидно, после рискованных препирательств капитанов с представителем Дальстроя) срочно покинуть негостеприимную бухту, выгрузив (по разным сведениям) лишь от 2500 до 1200 т необходимого для оставшихся на зимовку 200 зека и их охраны. В отчётах прессы и воспоминаниях участников упоминается, что в море было унесено несколько барж, но оставались ли на них люди – ни слова, как и об их спасении. Теперь остаётся только гадать – что же произошло в реальности, потому что верить на слово оснований нет никому. Оказавшись невольным свидетелем и участником подобной практики освоения Арктики, Евгенов от бессилия изменить ситуацию свалился в нервном истощении и был позднее вывезен в Якутск на собачьих упряжках в сопровождении врача и корреспондента «Известий» М. Зингера, оставившего об этом путешествии обширный очерк «Тагам» и книжку «112 дней на оленях и собаках». На место Евгенова заступил Бочек, на долю которого и выпало принимать трудное решение уводить корабли на восток, которое было принято слишком поздно. В результате в районе Чаунской губы суда встали на зимовку,

после которой им снова пришлось возвращаться в Амбарчик для доставки невыгруженных грузов. Из-за этого пароходы «Север» и «Анадырь» остались на вторую зимовку...

А тем временем грузовой пароход «Лена», вскоре переименованный в «Челюскин», спокойно достраивался на верфях Копенгагена, и никто не догадывался о его будущей судьбе в истории освоения Арктики...

Глава 2. Продолжение следует, или куй железо, пока горячо

*И слова равняются в полный рост:
«С якоря в восемь, курс – ост»...*

Н. Тихонов

*Дорогу делает не первый,
А тот, кто вслед пуститься смог,
Второй.
Не будь его, наверно,
На свете б не было б дорог.*

С. Орлов

Повторять или не повторять плавание «Сибирякова» после создания новой организации – вопрос не стоял, тем более что на Дальнем Востоке Главсевморпути своих судов не имел. Отправлять же пополнение традиционным путём времён Добровольного флота через Суэцкий канал означало поставить под сомнение дееспособность новой организации. Ещё проблема – суда, которых стране не хватало, тем более, что Наркомвод (министерство морского флота) не стремился поделиться своим изношенным флотом с новой амбициозной организацией. С трудом Шмидту удалось «выцарапать» только что построенный на датских верфях сухогруз «Лена», срочно переименовав его в «Челюскин». В пригодности нового приобретения для условий Северного морского пути возникали самые серьёзные сомнения, но плавали же самые обычные суда, совсем не предназначенные для Арктики, на Енисей и Колыму уже десятки лет? Всё перечисленное и предопределило появление на Северном морском пути нового судна и одновременно его судьбу.

По Шмидту, «в 1933 г. было решено повторить проход «Сибирякова»... Совокупность нескольких причин привела к этому решению. Надо было сменить зимовщиков острова Врангеля и расширить станцию (за последние годы попытки достигнуть острова с востока успеха не давали). Надо было укрепить и продолжить опыт плавания «Сибирякова», изучив ряд недостаточно известных участков моря. Надо было, наконец, проверить, в каких пределах возможно плавание на Севере грузовых пароходов – не ледоколов – и каким-то образом организовать совместную работу этих пароходов и ледоколов на всём пути. Для этих целей и была снаряжена экспедиция на пароходе «Челюскин» (1960, с. 20).

В интервью «Правде» ещё до выхода в море Шмидт особо отметил, что «Челюскин» не является ледоколом и лишь частично приспособлен для условий Арктики (изменения в корпусе, сделаны добавочные крепления, наличие специальных помещений на случай вынужденной зимовки и т. д.). Двигатель на «Челюскине» (2500 л. с. при грузоподъёмности около 4000 т) позволял новому судну справляться со льдами, но не в тяжёлой ледовой обстановке, для чего предполагалось привлечь ледокол «Красин», который должен был обеспечивать проводку первого каравана грузовых судов к устью Лены... Помимо собственных экспедиционных грузов и угля «Челюскин» имел груз стройматериалов, включая два разобранных дома для острова Врангеля, а также другое имущество для этого острова, персонал которого оставался без смены с 1929 г. и мог рассчитывать лишь на местные ресурсы. С учетом опыта рейса «Сибирякова» в

плавание был взят самолёт-амфибия Ш-2 с опытным полярным летчиком М.С. Бабушкиным и механиком Г.С. Валавиным.

Особое внимание Шмидт уделил участникам плавания: «Основное ядро команды составляла группа сибиряковцев... во главе с капитаном В.И. Ворониным и вторым штурманом М.Г. Марковым... Труднее было с подбором машинной команды... При помощи ленинградских организаций пригласил группу коммунистов – студентов кораблестроительных и механических втузов, которые проходили на «Челюскине» своё последнее практическое плавание перед окончанием институтов... Подобрать научный состав было значительно легче. Арктический институт обладает уже значительными кадрами опытных полярников, работников в различных областях... Из опыта предыдущих экспедиций у меня выработался взгляд на представителей прессы и искусства как на очень важную часть экспедиции... Своеобразную группу представляли строительные рабочие, которые должны были строить дома на острове Врангеля... Мой ближайший штаб составлялся из моих заместителей – И.А. Копусова, И.Л. Баевского и помощника по политической части, старого большевика А.Н. Боброва, с которым я был связан совместной работой ещё в героические времена 1918–1919 гг. в народном комиссариате продовольствия» (с. 23–26).

Судя по последним публикациям (Ларьков, 2007), Бобров пережил в 1931 г. арест органами ОГПУ и почти годичное тюремное заключение «по обвинению в совершении преступления, предусмотренного пунктом 13 статьи 58 УК» («активные действия или активная борьба против рабочего класса и революционного движения, проявленные на ответственной или секретной (агентура) должности при царском строе или у контрреволюционных правительств в период гражданской войны»). Сам по себе факт примечательный. В отличие от рейса «Сибирякова» в предшествующем году, на «Челюскине» не оказалось сильного прогнозиста, равноценного В.Ю. Визе – в навигацию 1933 г. он возглавил экспедицию в Карское море.

Из общего состава в 104 человека (включая детей) 38 человек имели арктический опыт (в том числе 19 моряков и других специалистов, принимавших участие в походе «Сибирякова»), почти столько же были членами ВКП (б) и ВЛКСМ, высшее образование имели 15 человек. Научный персонал состоял из физика И.Г. Факидова, изучавшего поведение корпуса судна, двух геодезистов-гидрографов – П.К. Хмызникова и Я.Я. Гаккеля, аэролога Н.Н. Шпаковского, зоологов В.С. Стаханова, А.П. Сушкиной и Л.О. Белопольского, гидробиолога П.П. Ширшова и гидрохимика П.Г. Лобзы. 30 человек шли пассажирами на остров Врангеля (включая 18 зимовщиков и 12 строителей), позднее частично пополнивших научный состав экспедиции, включая научных работников. В Карском море на «Челюскин» перешёл с «Красина» инженер-кораблестроитель П.Г. Расс. Оформление «челюскинцев» проводилось настолько поспешно, что среди строителей, направлявшихся на остров Врангеля, оказался разыскиваемый «органами» за сопротивление колхозному строительству печник Д.И. Березин (Ларьков, 2007).

Наиболее опытным полярником на борту «Челюскина» был радист Э.Т. Кренкель, с его опытом трёх зимовок на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа и участием в воздушной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин» и в походе «Сибирякова». Наиболее пожилыми, перешагнувшими полувековой рубеж, на борту Челюскина оказались уроженец Одессы механик А.И. Пионтковский, судовой плотник А.Д. Шуша – выходец из Прибалтики, избородивший за тридцать пять лет все моря и океаны, и кок полярной станции на острове Врангеля, уроженец «сухопутной» Ярославской губернии А.И. Зверев. На три года моложе их был судовой врач К.А. Никитин, выпускник 1912 года из Военно-медицинской академии. Самыми молодыми среди челюскинцев (не считая детей) оказались уроженцы 1913–1914 гг. матрос Г.С. Баранов, строитель и печник М.И. Березин и кочегар Г.П. Ермилов. Поскольку некоторые зимовщики на остров Врангеля ехали семьями (Буйко, Комовы, Рыцк, Васильевы), вместе с ними оказалась годовалая Аллочка Буйко, а у Васильевых уже в плавании родилась в Карском море дочь

Карина. В плавании «Челюскина» и последующих событиях, связанных с ним, принимали участие десять женщин, из которых четыре были пассажирами на остров Врангеля, две – относились к научному персоналу судна, а четыре – входили в его экипаж.

Представителями средств массовой информации оказались поэт И. Сельвинский, корреспондент Л. Муханов (он же секретарь Шмидта), кинооператор М. Трояновский, писатель С.А. Семёнов, художник Ф.П. Решетников, кинооператор А.М. Шафран, фотограф П.К. Новицкий, спецкор «Известий» Б.В. Громов, помимо ряда совместителей из команды судна и участников экспедиции. С точки зрения представительства советского общества здесь, как и в Ноевом ковчеге, было представлено «каждой твари по паре»... Отметим, что Шмидт имел дело только с добровольцами, за исключением ряда коммунистов, оказавших на судне по партийной мобилизации – это относилось в основном к машинной команде.

Для подготовки очередного сквозного рейса оставалось предельно мало времени. И.А. Копусов отметил, что «в плане 1933 года эта экспедиция не числилась, всё снаряжение и продовольствие приходилось получать внеплановым порядком» (т. 1, 1934, с. 54). Похоже, у Шмидта просто не было альтернативы ни в выборе судна, ни в выборе времени для повторного похода по трассе Северного морского пути, ни даже свободы в наборе необходимого персонала. Советское общество того времени, руководствовавшееся девизом «Догнать и перегнать!», просто не поняло бы руководства ГУ СМП в случае задержек в освоении Арктики. Доказать дееспособность созданной полгода назад организации в глазах партийного руководства и самого Сталина можно было только очередным рекордным плаванием. С созданием ГУ СМП Шмидту пришлось действовать по принципу «куй железо, пока горячо».

С окончанием строительства в Копенгагене «Челюскина» перегнали в Ленинград с опозданием на месяц против договорных сроков и без какого-либо внутреннего оборудования, инвентаря, запасных частей и многого другого. В акте приёмки парохода от 17 июля 1933 г. отмечены 66 замечаний по корпусу и такелажу, помимо 70 по машине, с чем в значительной мере и связан повторный заход в Копенгаген. Комплектование также проходило трудно, и не случайно Копусов особо отметил, что «капитан мог прибыть в Ленинград только 9 июля, а 12 июля мы должны были уходить в море. Пришлось самим заняться комплектованием морских кадров в ленинградском порту... Подбор команды производился нами весьма тщательно. Человек пятнадцать было забраковано... Дни, когда мы шли до Мурманска, были днями испытаний и проверки набранной команды. Эта проверка помогла нам избавиться от пьяниц, лодырей, самозванцев, и заменить их такими людьми, на которых можно было положиться... Моряков мы добирали в Архангельске, тщательно отсеивая их, чтобы сколотить крепкий и дружный костяк. Тут опять-таки были свои трудности... нам сплавливали таких, которых не хотели держать у себя» (т. 1, 1934, с. 61). Очевидно, морские традиции, отработанные веками (жалобы подобного рода документально подтверждаются со времен Колумба и Магеллана!), было невозможно переломить и в советских условиях...

Проблема капитана решалась уже в процессе плавания. «До норвежских шхер пароход вёл капитан Безайс, который по поручению Наркомвода принимал «Челюскина» в Копенгагене и должен был по пути закончить пробные испытания. Капитан Воронин вышел вместе со всей экспедицией из Ленинграда, а командование «Челюскиным» принял в норвежских шхерах» (т. 1, 1934, с. 25), очевидно, до Норвегии выступая лишь в качестве арктического эксперта в части ледовых качеств будущего пополнения арктического флота. В отношении «Челюскина» он с самого начала не питал иллюзий. Несомненно, Шмидт обладал даром не только приказывать, но и уговаривать...

Заход в Копенгаген был связан с ликвидацией обнаруженных недоделок, на что ушла неделя. В эти дни ученые обеих стран обменялись визитами. «Челюскин» посетили мировая величина в своей области океанограф Мартин Кнудсен и составитель ежегодного атласа состояния арктических льдов Шпеершнейдер. Нежелательная задержка произошла между 2 и

10 августа в Мурманске, где окончательно было закончено комплектование экипажа, получены свежие овощи и другие продукты на весь рейс, включая четырёх свиней и целых 26 коров, мяса которых хватило до декабря. Здесь же на борт поднялись пассажиры на остров Врангеля, включая совершенно непривычных к морю вчерашних крестьян в роли строителей и печников из российской глубинки, а вместе с ними и смена зимовщиков во главе с начальником (из чекистов) Бойко. На палубе был установлен самолёт-амфибия Ш-2 (пилот Бабушкин, механик Валавин), при погрузке потерявшего пропеллер, для замены которого также потребовалось время. По совокупности указанных причин судно оставило Мурманский порт тремя днями позднее ледокола «Красин», который одновременно с проводкой каравана Первой Ленской экспедиции из трёх сухогрузов должен был помогать «Челюскину» в тяжелых льдах, что требовало особого взаимодействия разных подразделений в системе Главсевморпути, в котором пока не было опыта. После всех перемен на борту судна оказалось 112 человек, включая 53 моряка.

Баренцево море было пройдено к 12 августа, когда прямо по курсу обозначились силуэты гор Новой Земли. В тот год южные Новоземельские проливы были блокированы тяжёлыми льдами, и поэтому было решено идти к востоку через пролив Маточкин Шар, уже освоенный судами Карских экспедиций. «Маточкин Шар представляет узкий пролив-ущелье, разрезающий Новую Землю на два острова. Скалистые берега пролива заполнены глетчерами. Причудливые изгибы, открывающие всё новые и новые виды долин и величественных гор, делают этот пролив одним из красивейших мест Арктики» (Хмызников, 1936, с. 21), – отметил один из участников похода. Теперь многое зависело от ледовой обстановки в Карском море, заслужившем у моряков недобрую славу ледяного погреба. Около полуночи с 12 на 13 августа «Челюскин» прошёл траверз Белушьей губы на востоке пролива, отметив одинокий силуэт «Красина», ожидавшего суда из ленского каравана.

Карское море своим льдом оставило у участников плавания двойственное впечатление. Сначала Гаккель решил, что судно совсем неплохо ломает лёд, правда, испытывая сильную вибрацию при работе во льдах. Однако вскоре стала поступать тревожная информация: «15 августа. Вчера обнаружена была течь в трюме № 1 по обоим бортам, – записал в дневнике штурман Михаил Гаврилович Марков. – По правому борту разошёлся шов и ослабли заклёпки, а по левому погнуло стрингер и срезало несколько заклёпок. На место течи в корпусе поставили цементные ящики. Потом мы обнаружили большую вмятину. Льда, настоящего льда мы, собственно, ещё не видели. «Челюскин» его ещё не попробовал, а дел уже уйма. Неприятности доставил нам дряблый лёд. Избегая дальнейших неприятностей, пошли малым ходом» (т. 1, 1934, с. 96–97).

Вызвали «Красин», тем более что на него требовалось передать до тысячи тонн угля, что потребовало привлечения к авралу всех участников плавания, исключая женщин. «В аврале должны были участвовать три бригады: две, составленные из экспедиционного состава пополам с судовой командой, и третья – из артели строителей и персонала колонии на острове Врангеля. Первой на работу вышла экспедиционно-судовая бригада во главе с сибиряковцем Борисом Громовым (корреспондентом “Известий”. – В.К.). Загрохотали паровые лебедки; по спардеку с мешками на спине в туче угольной пыли пробежали люди... Высыпав мешок в бункер, возвращаемся к трюму, стараясь отдышаться. Вот снова трёх с половиной пудовая тяжесть неудобно легла на спину. Сгибаешься, хватаешь угол мешка и бегом несёшься к бункеру, чтобы скорей донести и сбросить тяжесть... “Перекурка!” Что может быть прекраснее этого слова! Целых десять минут можно, вытянувшись, лежать, курить, напиться воды... Какими короткими кажутся эти десять минут в сравнении с пятьюдесятью минутами напряжённейшей погрузочной работы» (Хмызников, 1936, с. 26).

С окончанием аврала ледокол отправился на Диксон к Ленскому каравану, чем решили воспользоваться на «Челюскине», следуя по каналу, пробитому ледоколом, что было непро-

стым делом. По Хмызникову, «канал... извилист, а длинный “Челюскин” на малых и даже средних ходах не отличается большой поворотливостью. Полный же ход нам давать опасно – можно при ударе о лёд повредить корпус. Несколько раз мы отставали от ледокола, но потом приноровились друг к другу. Он следил за нашим ходом, то прибавляя, то убавляя скорость. К восьми часам утра другого дня “Красин” вывел нас из льдов». (т. 1, с. 87–88). На этом ледокольная проводка для «Челюскина» закончилась, поскольку в дальнейшем «Красин» потребовался для каравана Ленской экспедиции.

Свободные от вахт пассажиры «Челюскина» и значительная часть экспедиции использовались для повышения образования своих соплавателей, тем более что большую часть строителей, следовавших на остров Врангеля, нельзя было считать даже малограмотными. С ними занимался «комиссар» экспедиции Бобров (по географии и политграмоте), а Зинаида Рыцк вела у них группу русского языка и арифметики. Более продвинутые участники плавания предпочитали изучать иностранные языки: группу немецкого языка вёл сам Шмидт, английского – стармех Матусевич. С чтением своих произведений выступал поэт Илья Сельвинский, а реакцию присутствующих на это мероприятие художник Решетников запечатлел в серии карикатур, украсивших переборки судна и пользовавшихся завидным вниманием участников плавания.

После расставания с «Красиным» возникла необходимость в ледовой разведке в направлении Северной Земли, в которой 22 августа принял участие капитан Воронин, изложивший результаты разведки по-своему:

– Состояние льдов в общем неважное. Придётся очень медленно и осторожно пробираться вперёд... А с самолёта хорошо лёд виден! Я ведь первый раз в жизни полетел. Понравилось. Теперь вернусь в Архангельск, заведу себе такую же «стрекозу», поставлю на дворе и буду на ней в гости летать...

Само по себе приобщение бывалого полярного волка к новым методам навигации в арктических условиях заслуживает отдельного описания по Бабушкину, с которым он сотрудничал ещё несколько лет назад на промыслах морского зверя в Белом море: «Мы ежегодно встречались с ним на зверобойке, где мне приходилось летать, помогая ледоколам находить зверя и подходить к нему. В разговорах с Ворониным я всегда чувствовал какое-то его неверие в силу и необходимость работы самолёта, нежелание признать ту решающую роль, какую сыграл самолёт в увеличении добычи зверя и улучшении техники промысла... И этого-то человека мне предстояло посадить в самолёт и, грубо выражаясь, обработать. О необходимости привлечения Воронина к полётам я думал и раньше. Зная, что никто лучше капитана не увидит и не учтёт положение льда, мне важно было изменить его отношение к авиации, показать ему всю силу, всю ценность самолёта, заставить его признать, что самолёт действительно “глаза парохода”...

...Механик перебирается на нос лодки самолёта, Владимир Иванович садится на его место. Я незаметно наблюдаю за ним. Он очень сосредоточенно всё осматривает, меня как будто не видит. На лице недоверие к этой маленькой, на глаз хрупкой машинке. Заработал мотор. Даю сигнал убрать лодку, поворачиваю самолёт на старт и даю полный газ. В течение минуты перед нами завеса из мелких брызг, потом всё спокойно – мы в воздухе.

Воронин, не отрываясь, смотрит на развернувшуюся внизу ледяную панораму. Я делаю круг и беру заранее намеченное направление. Под нами причудливо расположенные колоссальные площади льда, среди них выются змейками чёрные полосы чистой воды. Капитан пристально вглядывается во льды. Мы уже летим против ветра сорок минут. Капитан делает знак повернуть обратно. Я поворачиваю, и через 35 минут мы садимся около парохода. Выйдя на палубу “Челюскина”, капитан протягивает мне руку, и по тому, как он жмёт её, я понимаю, что победа за мной.

И я не ошибся. Через несколько минут он с горящими глазами рассказывал, как великолепно, что на “Челюскине” имеется самолёт. И как страстный охотник-промысловик сейчас же добавил:

– Вот бы мне так пролететь над залежкой. Я бы знал тогда, как лучше к ней подступиться.

Да, я не ошибся, когда думал, что победил. С этого дня все разведывательные полёты я делал, имея на борту самолёта наблюдателем капитана Воронина. Владимир Иванович стал одним из самых горячих поклонников авиации» (т. 1, 1934, с. 126).

По результатам воздушной разведки, сплочённость льда оставалась в пределах от трёх до восьми баллов (что позволяло двигаться вперёд), но вскоре другое событие привлекло внимание обитателей «Челюскина».

23 августа измерение глубин указало на мелководье, а вскоре с борта судна увидели неизвестную землю, что вызвало дискуссию в экипаже и среди учёных. Шмидт не смог устоять против искушения посетить неведомую сушу в надежде найти признаки пребывания предшествовавших исследователей. Посетить – посетили, каких-либо признаков пребывания предшественников не встретили, провели наблюдения на астропункте, собрали коллекцию пород и растительности. На всякий случай запросили мнение В.Ю. Визе по поводу неизвестной суши, учитывая его колоссальный полярный опыт. Авторитетное мнение маститого полярника гласило: остров Уединения, открытый ещё в 1878 г. норвежским промысловиком Юханессеном, с ошибочно определёнными координатами... В противовес этому на «Челюскине» была выдвинута идея в пользу острова Исаченко, обнаруженного поблизости год назад экспедициями на «Сибирякове» и «Русанове». Так или иначе, решили, что остров вполне подходит для постройки здесь полярной станции для освещения обстановки в средней части Карского моря.

Когда, по словам Бабушкина, «через двое суток разводья начали отклоняться на север, решено было сделать разведку. Спустили самолёт, и в 12 часов с капитаном Ворониным я поднялся в воздух. Полетели по направлению к Северной Земле. Перед нами потянулись колоссальные поля многолетнего льда. Пройти было невозможно. Разводья шли на север. Но это нас не устраивало. Были опасения, что если сменится ветер, нас может захватить льдами. Установили, что с северной стороны Северной Земли не пройти и решили пробиваться с юга. Не будь самолёта, пришлось бы потерять несколько дней в бесполезных поисках прохода, а за это время переменившимся ветром нагнало бы льды и путь к отступлению был бы отрезан» (т. 1, 1934, с. 127).

В результате пришлось спускаться южнее в направлении пролива Вилькицкого, где на мысе Челюскина год назад была построена новая полярная станция, куда судно вышло 1 сентября. Этому событию предшествовал своеобразный «рекорд»: впервые безмолвие полярной акватории Карского моря было нарушено плачем новорожденного – у супругов Васильевых родилась девочка, названная по месту рождения Кариной.

Пребывание судна у самого северного пункта континента Евразии в дневнике Маркова описано следующим образом: «1 сентября. В три часа дня мы шли по чистой воде в густом тумане к мысу Челюскина. Тут мы увидели стоявшие на якорях суда – “Русанов”, “Красин”, “Сибиряков” и “Сталин”. Мы подошли ближе и тоже стали на якорь. Немного позже подошёл и “Седов”. Таким образом, у неприступного мыса Челюскина собралась целая эскадра судов!» (т. 1, 1934, с. 110).

Море Лаптевых встретило «Челюскин», судя по темпам плавания, занявшим всего четверо суток, достаточно гостеприимно, несмотря на некоторый туман. «Стоянка у мыса Челюскина, – записал в своём дневнике Гаккель, – длилась около 16 часов. Мы расстались со встречной флотилией ледоколов, и утром 2 сентября “Челюскин” направился в дальнейший путь... “Челюскин” свободно выбирал себе путь, огибая отдельные скопления льдов, и несмотря на неважную из-за тумана видимость, полным ходом продвигался на восток» (т. 1, 1934, с. 115). Пока ничто не говорило об испытаниях, ожидавших судно и его обитателей спустя всего два месяца. На пути встречались лишь незначительные скопления льда, которые судно легко обходило, так что даже туман не вызывал у вахтенных особых трудностей при плавании к востоку. Интерес у представителей науки вызвали неожиданно большие глубины, превышавшие 330 м

(на которые был рассчитан судовой эхолот) на меридиане $115^{\circ}30'$ в.д. 3 сентября впервые повстречались с айсбергами, приплывшими с Северной Земли, что свидетельствовало о преобладании течений на юг по направлению к материку. Каждую вахту следовала короткая остановка на 15–20 минут для гидрологических глубинных измерений, на ходу брались пробы воды для химического анализа. Торосистые сплоченные ледяные поля протяжённостью до мили не мешали плаванию на восток. Однако вечером 3 сентября судно оказалось в сплочённых до 8 баллов льдах, форсирование которых заняло до полусуток, и к вечеру 4 сентября «Челюскин» оказался на чистой воде. Волнение до 6 баллов сильно раскачивало судно, так что временами крен приближался к 40° , что отправило многих в койки раньше обычного. В отличие от ледовитого Карского моря, оставшегося за кормой, большие пространства открытой воды давали простор волне, и утром 5 сентября старпом Гудин живописал ночные события в следующих выражениях: «Да вы посмотрели бы, что на палубе делалось! ... На носу накатившаяся волна сдвинула груз строительных материалов и рабочий баркас. Вот, посмотрите, помяло поручни и раструб вентилятора. На корме сорвало с найтовов бочки с бензином и керосином. Поломаны стойла коровников, часть коров изранена. Народу на палубе почти никого не было, так как все спали. Туго пришлось! Сейчас качка много слабее, да и то, того гляди, опять пойдёт ходить груз.

– А мы спокойно спали и не подозревали, что наверху такая полундра творится, – заметил Гаккель.

Горячего обеда по случаю качки не было. Подали только чай с холодными консервами, сыром и маслом» (Хмызников, 1936, с. 42–43). Особенности волнения на востоке моря Лаптевых помимо отсутствия льда определялись малыми глубинами, на которых образуются одновременно короткие и высокие волны.

Когда 6 сентября во второй половине дня волнение заметно уменьшилось, поначалу это вызвало недоумение – судно оказалось у острова Бельковский в архипелаге Ново-Сибирских островов, до которого по счислению оставалось ещё 30 миль. Подобному несоответствию не приходилось удивляться, поскольку на протяжении нескольких дней штурмана из-за сильной облачности не имели возможности определить местоположения судна солнечными наблюдениями. Так или иначе, акваторию моря Лаптевых судно миновало практически без приключений, и теперь экспедиции предстояло одолеть плохо изученный пролив Санникова с его малыми глубинами.

Восточно-Сибирское море по маршруту плавания также отличалось малыми глубинами, когда под днищем судна порой оставалось лишь до полуметра воды и любая ошибка штурмана или рулевого могла привести к самым тяжёлым последствиям. Порой о малых глубинах предупреждали неподвижные крупные льдины, оказавшиеся на мели, зато карты оставляли желать лучшего, потому что не давали всей необходимой информации, и оставалось надеяться на интуицию вахтенных и элементарное везенье – обычная ситуация при плавании на «белых пятнах», изучение которых сопровождается неизбежным риском. Ледовая обстановка некоторое время позволяла выдерживать генеральный курс на восток, так что вахтенный штурман Марков обещал представителям науки обход острова Врангеля с севера.

А пока воображение учёных дразнила проблематическая «Земля Андреева», якобы увиденная ещё в 1764 г. неким «геодезии сержантом», проводившим съёмки берегов этой полярной акватории. Однако её поиски экспедициями Ф.П. Врангеля в 1822 г., плаваниями «Таймыра» и «Вайгача» в 1911–1914 гг. и «Мод» Р. Амундсена в 1922 г. так и не дали окончательного ответа на возможность существования здесь неизвестной суши, и теперь научные работники и вахтенные штурмана чаще обшаривали горизонт в поле зрения своих биноклей, но, увы, безрезультатно. Гаккель так объясняет неудавшуюся попытку решить проблему «Земли Андреева» западнее меридиана 165° в.д.: «С шести часов утра 10 сентября лёд стал реже. Снова идём на восток, но разреженных льдов и на этот раз оказалось ненадолго. В девять

часов опять подошли к восьмибалльному льду. Какой лёд впереди – неизвестно. Густой туман не редет. Снегопад продолжается. Видимость очень плохая. Воздушной разведки в такую погоду не сделаешь, несмотря на всю её важность в таком районе. Помимо разведки льдов для проводки судна наиболее лёгким путём полёты урезали бы здесь добрую половину “белого пятна”. Но ничего не сделаешь! “Челюскин” вынужден свернуть вправо.

Мы вышли из пределов “белого пятна”, двое суток проблуждав в его льдах при сплошном тумане. Из-за отчаянно плохой видимости мы не могли не только совершать разведочные полёты в столь интересном загадочном пятне, но даже рассмотреть с мачты в бинокль окружающие нас просторы. Всё же наш рейд, в течение которого “Челюскин” углубился в “белое пятно” на 80 миль, имел большое значение, внося некоторое представление о юго-западном районе таинственной Земли Андреева.

11 сентября, не доходя Медвежьих островов, капитан изменил курс, и мы пошли на мыс Шелагский. При хорошей видимости участники экспедиции наблюдали этот исключительный по красоте высокий мыс» (т. 1, с. 120).

Пролив Лонга открывал дорогу в Чукотское море, последнее на Северном морском пути, заслужившее на протяжении веков немало проклятий от полярных моряков. Разумеется, всё руководство запомнило всё происходившее здесь год назад с «Сибиряковым» и иллюзий не питало. Отметим здесь только два события, во многом определившие судьбу «Челюскина».

Во-первых, днём 13 сентября «Челюскин» прошёл мимо судов очередной экспедиции Дальстроя, оказавшихся в тяжёлом льду. Не лучше приходилось и «Челюскину». «Короткое расстояние и тяжёлый многолетний лёд. Приходится пробираться, – отметил Хмызников. – Вырвались дальше от берега и тут же под горами увидели корабли.

– Ты знаешь, я сейчас разобрался в дислокации судов, – посвящал меня в добытые сведения Гаккель. – Далеко впереди, за Сердце-Камнем, “Литке” проводит два парохода. У мыса Онман где-то пробираются самостоятельно два парохода – “Лейтенант Шмидт” и “Свердловск”. Наконец, то, что мы сейчас видели, – это последняя группа Колымской экспедиции, идущая под начальством Сергиевского “Анадырь”, “Север” и ещё один пароход. Колымская в этом году немного подрассыпалась. Евгенов-то ведь уехал зимой!» (1936, с. 49).

Действительно, в навигацию 1933 г. из Владивостока на Амбарчик под названием Колымская особая экспедиция вышел очередной караван Дальстроя в составе четырёх пароходов во главе с капитаном дальнего плавания Д.Н. Сергиевским, ранее получившим опыт в колымских рейсах, включая зимовочный. Свободного ледокола для Колымской особой не было – тем самым «Литке» после зимовки обрекался в предстоящую навигацию 1933 г. работать на износ. На смену перезимовавшим в Амбарчике зека на «Хабаровске» направлялась очередная смена из 205 «работников Дальстроя». Выполнив это задание, флагман Колымской особой экспедиции «Хабаровск» (капитан Н. Финякин) уже 6 сентября присоединился к пароходам «Анадырь» и «Север» (последним остаткам Особой северо-восточной полярной экспедиции) в районе Чаунской губы, дожидавшимся «Литке» для форсирования прибрежной полосы льдов. Между тем, на судах Дальстроя работники, возвращавшиеся на материк после зимовки в Амбарчике, в эти дни умирали один за другим – только в конце августа были преданы морю три бездыханных тела. В сентябре из 74 «пассажиров Дальстроя» болели цингой 27 человек – больше трети. Не случайно капитан Н. Финякин на флагмане Колымской особой экспедиции – пароходе «Хабаровск» – 6 сентября особо отметил: «В Чаунской губе встретили “Анадырь”, на котором были пассажиры Дальстроя, оставление которых на зимовку допустить было нельзя по особым соображениям». Действительно, «пассажиры Дальстроя», пережившие зимовку, болели и не были обеспечены одеждой, и даже запас продовольствия не был рассчитан на всех: моряков, возвращавшихся заключённых и просто пассажиров, которых становилось всё больше – случаи родов у пассажирок на «Анадыре» отмечены в августе и апреле. Наконец, наличие на судах незанятых людей одновременно с экипажами, изнемогав-

шими в тяжелой работе, создавало условия для непредсказуемых последствий. Поэтому вопрос об эвакуации избыточного персонала становился необходимостью, для чего поздней осенью 1933 г. был использован самолёт Ф.К. Куканова, освободившийся после завершения экспедиции В.А. Обручева на Чукотке. Экипажу Куканова довелось повторить спасательные работы другого пилота – Галышева, который вывез с зазимовавшего парохода «Ставрополь» весной 1930 г. 15 человек, но уже в гораздо большем масштабе. Действительно, «Куканов вывез девятью трёх человек и тем самым значительно уменьшил лишения оставшихся на судах от недостатка продовольствия и тёплой одежды. Плохие метеоусловия, ненадёжные приборы, а главное, усталость, вызванная многомесячным напряжением, привели Куканова к аварии у мыса Северного. Если бы не она, то, несомненно, лётчик Куканов был бы одним из главных героев челюскинской эпопеи, разыгравшейся у Ванкарема пять месяцев спустя. А так героическая работа Куканова оказалась в тени. Но история справедлива, и в главе, рассказывающей об освоении Арктики, имя Ф.К. Куканова будет стоять в славном ряду пионеров, пробивших нам дорогу в неведомое» (Каминский, 1973, с. 161). Разумеется, Каминский по цензурным соображениям не мог сказать всего – что его пассажирами были «работники Дальстроя», которых в советских изданиях старались не вспоминать даже после XX съезда, но историк руководствуется поговоркой «из песни слова не выкинешь». Так что читатель в связи с дальнейшими событиями вокруг «Челюскина» должен иметь в виду, что у первых Героев Советского Союза был не менее отважный предшественник, не вкусивший всесоюзной славы и известности.

Через радистов до моряков и «пассажиров Дальстроя» доходили слухи о плавании на восток парохода «Челюскин», силуэт которого с палуб и надстроек наблюдался 13 сентября мористей за полосой непроходимого льда. Очередной контакт «Челюскина» с «Лейтенантом Шмидтом» из Колымской особой экспедиции имел место 6 октября всего в 60 милях от Берингова пролива. Капитан «Челюскина» Воронин со своей стороны также отметил встречу с «Анадырем» и радиопереговоры с «Литке», из которых уяснил, что в сложившейся обстановке рассчитывать на помощь ледореза не приходится, прежде всего из-за его состояния.

Тем временем «Челюскину» у мыса Биллингса сплотившийся на глазах лёд преградил дальнейший путь... Тем не менее, за сутки было пройдено около сорока миль, – при таких темпах можно было оказаться в Беринговом проливе примерно в тех же числах на рубеже сентября-октября, что и год назад «Сибиряков», если бы не задание доставить смену зимовщиков и строителей на остров Врангеля. Для решения этой задачи наступили решающие дни.

Во-вторых, уже вскоре эта часть задания отпала по результатам воздушной ледовой разведки, в которой приняли участие Шмидт и начальник запланированной смены зимовщиков Пётр Семёнович Буйко. Ледовая обстановка оказалась чрезвычайно сложной, да и зимовщики острова Врангеля могли выдержать ещё одну (пятую!) по счёту зимовку. На обратном пути самолёт приводнился у новой полярной станции на мысе Северный, посещением которой Шмидт остался очень доволен – станция была только-только построена, чтобы освещать погодную и ледовую обстановку именно в Чукотском море, и именно её так не хватало год назад на завершающей стадии похода «Сибирякова». Воронин на самолёте Бабушкина сам оценил состояние льдов в проливе Лонга. Главный вывод, с точки зрения пилота и капитана, – сплочённый лёд не позволяет подойти к острову Врангеля с юга. Дальнейшие планы по результатам ледовой разведки были скорректированы следующим образом: «Пролив Лонга забит сплошным, непроходимым льдом. К острову Врангеля ни с востока, ни с юга подходов нет. Мы должны изменить план похода “Челюскина”... В первую очередь достигнем Берингова пролива, а потом попытаемся подойти к острову Врангеля с востока» (т. 1, 1934, с. 149).

Пока беспомощному судну угрожала очередная ловушка – Колючинская губа с одноименным островом, куда дрейф в сплочённых льдах мог буквально его затолкать, что становилось предметом обсуждения всех участников экспедиции и экипажа – подобная перспектива не устраивала ни одного человека на борту «Челюскина», что подтверждает продолжение

записок Баевского: «18 сентября шли своим ходом. Приближаясь к мысу Ванкарем, потерпели небольшую аварию. По левому борту сломан третий шпангоут. Это весьма неприятно. Нам предстоит преодолеть очень тяжёлые ледовые препятствия на пути к Берингову проливу, а корпус корабля становится слабее.

Мы попали в такой сплочённый лёд, что, кажется, надо оставить и самую мысль о том, чтобы идти собственным ходом. Хорошо, что нас несёт под действием ветров в нужном нам направлении. Правда, мы дрейфуем очень медленно, со скоростью от одного до полутора километров в час. В дрейфе мы проходим мыс Ванкарем. Сейчас для нас этот мыс только малоизвестная географическая точка...» (т. 1, 1934, с. 148–149) – во многом опорная для понимания дальнейшего развития событий, откуда каждый шаг экспедиции к её финалу отчётливо прослеживается по свидетельствам многочисленных участников, из которых мы можем использовать только самые важные.

По Гаккелю, события последующих дней выглядят так: «Два дня – 17–18 сентября – “Челюскин” добирался до мыса Ванкарем. Он шёл к нему от мыса Северного среди тяжёлых торосистых полей. Небольшие разводья уже покрывались коркой льда; снежура, плававшая в воде, превращалась в слой льда, скрывая старые льдины в один сплошной массив. Всё чаще и чаще при заднем ходе судна, который производится, чтобы взять разбег и кинуться на перемычку, винт ударялся о лёд. Сколько тревоги у нас вызывал в душе каждый удар винта!

18 сентября борт получил вмятину. В кочегарке появилась течь. В ночь на 19 сентября мы дрейфовали. В восемь часов утра, встретив среди восьмibalльного льда подходящее для авиаразведки разводье, остановились. Через час самолёт с Бабушкиным и Ворониным поднялся на седьмую (по общему счёту) разведку. Пользуясь стоянкой, старший помощник капитана на шлюпке обошёл вокруг судна. Оказалось, кроме известных повреждений корабля, имеется вмятина под надзором с правой стороны. Некоторые заклепки задраны, некоторые сорваны и потеряны. С возвращением самолёта из разведки пошли на северо-восток среди ледяных полей в восемь баллов. Но прошли всего 180 метров...» (т. 1, 1934, с. 122).

В условиях надвигающейся зимы Бабушкин особо отметил, что «это был последний полёт с воды. Поднявшись в воздух, мы увидели две полосы разведённого льда, идущего на север, а через десять – пятнадцать миль стала видна чистая вода. Но эти две полоски имели очень небольшие щели, и кроме этого, все эти щели были покрыты молодым льдом. Дальше лежал кругом плотный, сильно торосенный лёд. Капитан наметил одну из полос разреженного льда для прохода, и мы вернулись назад. Но продвинуться нам суждено было немного (видимо, тот самый кабельтов, о котором выше сообщил Гаккель. – В.К.). К 12 часам дня подул сильный северо-западный ветер, погнал льды на берег и началось сжатие» (т. 1, с. 128), лишившее судно хода вблизи берега, очутившегося в полосе неподвижного льда. Несомненно, его положение было опасным, но в сплошном потоке немного мористее дрейфующего, битого-перебитого многочисленными подвижками льда оно было бы немногим лучше, не считая дрейфа по направлению к Берингову проливу.

Впечатляющая картина этого непростого, а главное – малоизученного в то время природного явления также нашла отражение в воспоминаниях участников событий, например, гидробиолога Шишова: «Это было 23 сентября. Ничего, это только временная задержка. Вот поднажмёт ветер с запада, и мы снова пойдём! – не сдавались оптимисты. Но время шло, а мы всё стояли на том же месте. В трёх милях от нас за кормой чернела угрюмая скала Колючина. Понемногу выяснилось, что “Челюскин” очутился в неподвижном льду, забившем весь Колючинский залив. В одной миле мористее от судна лёд продолжал дрейфовать. С мостика было хорошо видно, как двигались торосы, уходя на восток. На другой день в каюту зашёл Марк Трояновский:

– Пойдём на кромку!..

Добрались до кромки и застыли от удивления.

– Марк! Ты видел что-нибудь подобное?.. – Мы стояли на валу в метр высоты, плотно сбитом из снега и льда. Мимо нас шёл сплошной стеной лёд, вздыбившись вверх и застыв в виде огромных глыб, острых рёбер, ледяных башен и скал. В торжественном молчании, нарушаемом только шорохом льда, каким-то невиданным войском проходили торосы. Жутко становилось перед этим грозным шествием, таким нереальным, с трудом понимаемым...

...Долго рассказывали своим товарищам о своей прогулке.

– Товарищи, – прервал наш рассказ Баевский, входя в кают-компанию. – Завтра с восьми утра выходим на аврал.

– Какой аврал, Илья Леонидович?

– Лёд взрывать! Капитан хочет попытаться взрывами расшевелить лёд между судном и кромкой! Быть может, удастся попасть в дрейф. Кромка совсем недалеко» (1936, с. 52).

По описанию Хмызникова, картина взрывных работ выглядела одинаково впечатляющей и безнадёжной: «Взрыв. Глухой удар передается толчком под ногами. Лёд и вода широкой, грязно-серой стеной высоко взлетают вверх. Бежим туда, где медленно расходится желтоватым облаком лёгкий дымок. На месте взрыва широким кругом колыхается раздробленный лёд. Кисловато пахнет аммоналом. Желанных трещин, которые разорвали бы поля на многие десятки метров и раздвинули бы их стены, нет! Лёд по-прежнему остался сжатым и неподвижным. Ещё взрывы и ещё воронки, забитые кашей из льда и снега, а длинных трещин всё не получилось. “Челюскину” вырваться из льда на этот раз не удалось» (1936, с. 53). Шмидт подвёл итоги неудачного эксперимента: «Владимир Иванович был, конечно, прав, когда предложил взрывами расшевелить лёд, но сейчас нам ни к чему изводить запасы аммонала. Пригодятся ещё для работ во льду, когда пойдём дальше» (там же, с. 54).

29 сентября начали околку судна вручную с помощью ломов и багров, временами прибегая снова к помощи аммонала. Эта шумная работа привлекла внимание обитавших на острове Колючина чукчей, на двух упряжках добравшихся до судна, что оказалось весьма кстати. Шмидт воспользовался их помощью и 3 октября отправил на Большую землю восемь человек, отправку которых он объяснил следующим образом: «Я решил отправить больного кочегара Данилкина, а с ним врача (Мироненко. – В.К.) и ещё шесть человек (секретарь экспедиции Л. Муханов, корреспондент И. Сельвинский, кинооператор М. Трояновский, синоптик Простяков, радист Стромилов, инженер-электрик Кольнер. – В.К.). Последних приходилось выбирать не из больных, а наоборот – из наиболее выносливых людей, так как им предстояло идти пешком. Я выбрал тех из наших работников, которые были связаны службой с Москвой или Ленинградом. Отплывая в поход, я обязался перед их учреждениями вернуть этих людей в первую очередь в случае задержки “Челюскина”... Преодолев трудный путь, они благополучно достигли Уэллена» (т. 1, 1934, с. 37).

Эти люди спустя двое суток добрались до зимующих судов Северо-Восточной экспедиции, когда неожиданно «Челюскин» освободился из ледяных оков. Теперь с палубы «Свердловска» они наблюдали знакомый силуэт, спешивший на восток, чтобы спустя сутки «застопориться» у мыса Сердце-Камень до 12 октября и, снова оказавшись в дрейфе, 16 октября оказаться у мыса Икигур, от которого до цели – Берингова пролива – оставалось всего 40 миль. Однако полярное счастье переменчиво – потому что вскоре льды потащили «Челюскина» вглубь Чукотского моря на северо-восток. Спустя две недели пока «Челюскина», вмерзшего в ледяное поле, волокло по воле дрейфа к Берингову проливу, на меридиане Уэлена «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт» вышли на чистую воду и вскоре оказались в водах Тихого океана, а вместе с ними и восемь бывших челюскинцев, избежавших, таким образом, участия в последующих событиях.

Дрейф проходил в условиях антициклональной погоды, когда было видно побережье вплоть до мыса Принца Уэллского на Аляске и долгожданного мыса Дежнева. Хуже было другое: «Нас тревожит температура воздуха: в последние дни она доходит до 16 °С холода. Это

значит, что льдина всё больше и больше сплачивается, смерзаются отдельные её куски. Нам всё труднее и труднее будет вырваться из её объятий, даже если и будут сильные штормовые ветры, которые в иной обстановке могли бы эту льдину разломать. 19 октября приближаемся к мысу Инцова. Нас отделяет 35–40 километров от Берингова пролива. Только 40 километров! Но в этот день начинается сильный обратный дрейф, дрейф на северо-запад, и мы снова идём мимо мыса Сердце-Камень... Семь дней нас тянет на северо-запад. Некоторые уже с горечью говорят, что мы снова подходим к острову Колючину, от которого с такой радостью ушли двадцать дней назад. К вечеру 25 октября дрейф меняется. Очевидно, снова делаем петлю. Очевидно, нас снова поворачивает к Берингову проливу. Снова мы должны пройти мимо мыса Сердце-Камень? Кто-то уже подсчитал, что мимо мыса Сердце-Камень нас уже тащит в девятый раз!» (т. 1, 1934, с. 158). Так проходили дни за днями, испытывая человеческое терпение, к которому обстановка время от времени добавляла нечто новенькое, самовозгорание угля в трюме № 2. «Чтобы ликвидировать пожар, нужно было разрыть очаги горения и залить их водой; перебросить залитый и потушенный уголь на более свободное место в трюме и дать ему проветриться... Как только лопата или лом обнажали коксующийся, накалившийся докрасна уголь, сейчас же поднимался столб пламени с едким удушающим дымом. Заливать пламя водой было невозможно: выделяющиеся пары и газы заполняли всё свободное пространство трюма, обрекая работающих на удушье или, во всяком случае, делая их неработоспособными...

Для выполнения этой операции потребовалось 48 часов тяжелой бесперебойной работы... Товарищи, вылезая из трюма, были неузнаваемы. Осипшие голоса, чёрные лица со сверкающими белками глаз. Сколько им потом пришлось дать воды, чтобы они, наконец, приняли человеческий облик! А пресной воды было так мало!» (т. 1, с. 164). Однако именно в эти дни начался интенсивный дрейф по направлению к Берингову проливу по сути беспомощного судна, винт которого, вмёрзший в лёд, не проворачивался. Очередные взрывные работы ничего не изменили, и это означало, что в Тихий океан судно могло войти не самостоятельно, и лишь вместе с ледяным полем диаметром в 25 км, которое могло, приткнувшись к берегу, оставаться в таком положении вплоть до интенсивного зимнего ледообразования. А могло, подчиняясь прихотям дрейфа, двинуться в самом неожиданном направлении...

Прихотливый ледовый режим Чукотского моря, испытывая на износ человеческое терпение и надежды, продолжал преподносить измученным людям сюрприз за сюрпризом далеко не случайно. Набитая льдом акватория подчинялась взаимодействию двух различных систем потоков льда, характерных для Северного Ледовитого океана, – истоков дрейфа в направлении Атлантики, известного со времён Нансена, и – независимого от него – самостоятельной системы кругового дрейфа по часовой стрелке вдоль берегов Аляски и Канадского арктического архипелага, впервые предсказанного Колчаком, ещё в те времена, когда он в чине лейтенанта участвовал в экспедиции Толя, искавшего Землю Санникова. В полной мере эффект этого взаимодействия не изучен до настоящего времени, и уже поэтому здесь и в наше время моряк может столкнуться с самой неожиданной ситуацией. Но во времена «Челюскина» эта особенность здешних вод была неизвестна и людям, населявшим беспомощное судно, оставалось только ждать и надеяться.

Если говорить о загадках похода «Челюскина», то больше всего это относится к обстановке в Беринговом проливе в первых числах ноября 1933 г. По И. Баевскому, «1 ноября проходим меридиан мыса Дежнёва. Вот он – Берингов пролив – прямо к югу от нас. Хотим форсировать это небольшое расстояние... Снова и снова ведём подрывные работы. Попутный дрейф всё продолжается. 3 ноября находимся в Беринговом проливе. Четвёртого нашу льдину впирает между мысом Дежнева и островом Диомид. В проливе льдина, к большому удивлению, не ломается и не уменьшается в размерах. К вечеру попутный дрейф, достигавший полутора километров в час, начинает слабеть. Потом дрейф приостанавливается. Дрейфа нет. Стоим

неподвижно. К ночи, несмотря на то что продолжает дуть попутный ветер, начинается обратный дрейф.

Мощные массы воды, до этого нагнетавшиеся в Тихий океан, хлынули обратно, и нашу льдину вместе с «Челюскиным», как пробку, выбрасывает из Берингова пролива обратно в Ледовитый океан» (т. 1, 1934, с. 159).

В рейсовом донесении капитан Воронин ситуацию на 4–5 ноября 1933 г. изложил так: ««Челюскин» по-прежнему скован льдами. В полумиле от нас свободная вода. 5 ноября дрейф стал увеличиваться, и судно вместе со льдом понесло на север. Люди, не понимающие всей серьёзности положения, ещё вчера глядя на чистую воду, на острова Диомиды, на Берингов пролив, считали, что рейс уже близок к завершению... Пурга мешала определить местоположение судна, нет то звёзд, то горизонта» (Магадан, 1986, с. 19). Дневник Воронина, частично опубликованный Е.С. Юнгой, дополняет описанное другими важными деталями: «4 ноября льдину принесло к этим островам (Диомиды). Преодолеть эти три четверти мили – и мы свободны! Забравшись в марсовую бочку, я видел, как гуляет зыбь, ходят морские звери, пускают фонтаны киты. Попробовали вывести «Челюскин», однако лёд был крепок, не помогли даже три тонны аммонала... В тот же день, 4 ноября, получили радиogramму от командования Северо-Восточной полярной экспедиции на ледоколе «Литке», предлагавшего нам помощь. «Литке» находился недалеко, в двенадцати – восемнадцати часах хода, на рейде бухты Провидения. Если бы он имел свои обычные качества, возможно, и сумел бы освободить нас, хотя определённо это сказать нельзя... Зная крепость окружающих нас льдов, тогдашнее состояние «Литке» (он ежечасно принимал внутрь корпуса до двухсот тонн воды, с откачкой которой едва справлялись его водоотливные средства) и вообще его ограниченную способность к форсированию тяжёлых льдов... я отказался от его помощи. А к вечеру того дня дрейф стал менять направление, увеличил скорость и погнался «Челюскина» на север... 5 ноября ветер ещё более усилился и развёл крупную зыбь. Ледяное поле вокруг нас заколыхалось. Вал под ним доходил до «Челюскина». Хотя расстояние до кромки было три четверти мили (около 1,3 км. – В.К.) особенно сильно колебались льды около борта. Я пошёл на лыжах, чтобы осмотреть ледяное поле. Дошёл до кромки и увидел там щели в двадцать – тридцать сантиметров. Щели заканчивались всего в четырехстах метрах от судна. Можно было надеяться, что ветер и море доведут до конца свою разрушительную работу, на этот раз так нужную нам, и помогут «Челюскину» высвободиться. Надежды не оправдались» (Бочек, 1969, с. 229–230).

Бочек не просто подтверждает радиообмен, но приводит мотивировку Шмидта на повторное предложение помощи с «Литке»: «Помощь «Литке» при известных обстоятельствах может оказаться необходимой, мы тогда обратимся с просьбой и примем её с благодарностью. Сейчас положение ещё неопределённое. Со вчерашнего вечера «Челюскин» быстро дрейфует на север, что даёт нам надежду на разлом поля... Получив дважды отказ, мы считали, что командование «Челюскина» уверено в благополучном исходе, поэтому начали устранять течи в корпусе с помощью цементных ящиков и ремонтировать рулевое управление» (там же, с. 232).

Для историка-аналитика, как и для читателя, непонятно – а способен ли «Литке» с текущим корпусом и повреждённым рулём на работу во льду? Очевидно, сложное сочетание просчёта в развитии ледовой обстановки с сомнениями в способности «Литке» оказать реальную помощь (к чему были веские основания) и привели на «Челюскине» к отказу от помощи. Те же самые неясности в оценке своих и чужих возможностей у руководства на «Литке» позволили ему заняться собственными проблемами, отказавшись от похода к «Челюскину». Тем не менее, опасение возможного обвинения в неоказании помощи собрату в экстремальной ситуации, видимо, оставалось на обоих кораблях, и требовалось найти какой-то, пусть формальный, выход из этой щекотливой ситуации...

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.