

ЗИНОВИЙ КАНЕВСКИЙ

ЗАГАДКИ  
И ТРАГЕДИИ  
АРКТИКИ

МОСКВА ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЗНАНИЕ» 1991





Зиновий Каневский

# Загадки и трагедии АРКТИКИ



Издательство «Знание» Москва 1991

ББК 84  
К 19

Автор: КАНЕВСКИЙ Зиновий Михайлович — член Союза писателей СССР, почетный полярник, автор 12 книг об исследователях Арктики и Антарктики.

Редактор: С. Н. ПОПОВА

Каневский З. М.  
К 19 Загадки и трагедии Арктики.— М.: Знание,  
1991.— 192 с.  
ISBN 5-07-001317-3

1 р. 20 к.

100.000 экз.

Загадочное и трагическое идут в Арктике рука об руку. Погибшие и исчезнувшие экспедиции далекого прошлого, суда Русанова и Брусилова, пропавшие уже в XX в., исчезнувший самолет Сигизмунда Леваневского, секреты, связанные с эпопеей спасения ледоколом «Красин» генерала Нobile, таинственная Земля Санникова и подобные ей острова-миражи в Ледовитом океане — об этом и многом другом читатель узнает из книги. И еще об одной, наименее известной странице истории Крайнего Севера — об уничтожении советских полярников (моряков, летчиков, зимовщиков) в 30—50-е гг. нашего столетия.

1805030000-009  
К 073(02)—91 23—91

ISBN 5-07-001317-3

© Издательство «Знание», 1991 г.

## ВСТУПЛЕНИЕ

Много заманчивого, нераскрытого, таинственного хранят северные широты. И всегда они влекли к себе людей ищущих, решительных, отважных, о ком взволнованно говорил Фритьоф Нансен: «Кто желает знать человеческий дух в его благороднейшей борьбе с суевением и мраком, пусть листает летопись арктических путешествий, историю мужей, которые во времена, когда зимовка среди полярной ночи грозила верною смертью, все-таки бодро шли с развевающимися знаменами к неизвестному».

Многих имен мы не знаем и уже никогда не узнаем. Но сколько из них оказались вычеркнутыми из истории нашего Крайнего Севера сознательно, в годы недавних репрессий! И если оставаться верными лозунгу «Никто не забыт; ничто не забыто», мы обязаны поименно вспомнить их всех, убрать «черные пятна» из отечественной истории, подобно тому как стерты с географической карты Арктики «белые пятна». В этом автор видит одну из первых своих задач.

Необходимо сразу оговориться: в предлагаемой читателю книге будет куда больше вопросов, чем исчерпывающих ответов, и в том нет ничего удивительного. От стародавних эпох почти не сохранилось надежных документов (да и ненадежных, по правде сказать, тоже немного), хотя время от времени в государственных архивах случаются поразительные открытия, о чем мы непременно поговорим. Можно надеяться на то, что неожиданные находки ждут своего часа и в личных архивах, в воспоминаниях людей, причастных к Арктике. Автор был бы счастлив, если бы в результате чтения его книги последовали такие сюрпризы.

Поскольку ясно, что опасностей «на душу населения» в высоких широтах неизмеримо больше, чем в широтах умеренных и южных, то читателю придется привыкнуть к мысли, проходящей через все повествование: размышления о загадках и тайнах идут параллельно рассказу об арктических драмах и трагедиях. Романтика и геро-

ика, величие и слабость человеческого духа, бескорыстие и тщеславие сплетаются здесь воедино.

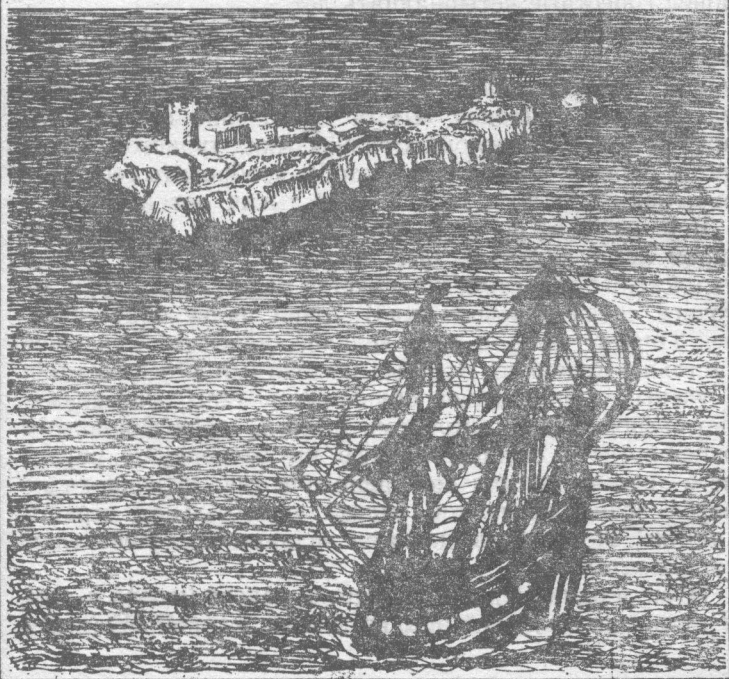
В центре нашего внимания будет история, однако мы поведем разговор и о географии Севера, его природе, значение которой для жизни человечества невозможно переоценить. Тут и климат Арктики, и дрейфующие полярные льды, определяющие жизнь Северного морского пути, а эта ледовая магистраль играет исключительную роль в экономике нашей страны. Можно вспомнить чрезвычайно хрупкую, легко разрушающуюся пленку атмосферного озона, загадочного во многом слоя, от которого зависит жизнь на планете. Зловещие признаки «заболевания» этого слоя зарегистрированы в последнее время именно у полюсов, в небесах над Арктикой и Антарктидой. Впрочем, говорить об этом подробно явно преждевременно, ибо исследования «озонных дыр» только-только разворачиваются.

И вот что примечательно: благодаря усилиям не одного поколения полярников, отечественных и зарубежных, мы знаем сегодня природу Заполярья отнюдь не хуже, чем природу других регионов земного шара, а гидрологический режим и климат Ледовитого океана так же хорошо, как и Средиземного моря, и это вовсе не преувеличение, а признание строго научного факта.

Область райского Средиземноморья упомянута здесь не случайно. Как ни парадоксально на первый взгляд, именно оттуда началось проникновение цивилизованного человечества... в Арктику! А потому нам с вами придется на мгновение заглянуть в благословенную Южную Францию, в Марсель, шумный и пестрый многоголосый город-порт на берегу Средиземного моря, чтобы потом надолго отправиться в ледяные северные широты.



## Именитые и безымянные





## КОЛУМБЫ ЛИ ОТКРЫВАЮТ АМЕРИКИ?

Если подняться по крутым петляющим улицам и улочкам современного Марсея к подножью парящего над городом великолепного храма Нотр Дам де ла Гард (Собор Богоматери-хранительницы) и глянуть вниз, на город, то взору одновременно предстанут два моря: море красных черепичных крыш и голубое Средиземное. Где-то в лабиринте красноглазых домов затерялась улица Каннебьер (Конопляная), где-то — улица Мельянские аллеи, на которых жили придуманные, но такие осязаемые герои Дюма: юный Эдмон Дантес, его Мерседес, их безжалостные враги. Переведите взор на марсельскую бухту, и вы не сможете оторвать глаз от серых скал и башен острова Иф; в замке-тюрьме которого молодой моряк, схваченный по клеветническому навету, провел горестные четырнадцать лет...

Спокойна марсельская бухта, сотни катеров, яхт, лодочек и лодчонок сгрудились на подходе к пирсу, где бушует рыбный рынок. Солидно пробирается к причалу советский теплоход «Шота Руставели» с очередной партией любопытствующих разноязыких туристов, и требуется определенное усилие, чтобы вообразить себе этот порт, каким он был свыше двух тысяч лет назад.

Еще в VI в. до н. э. фокейские греки, выходцы из Малой Азии, основали здесь колонию Массалия (Врата Востока), а два столетия спустя, между 350 и 320 гг. (точнее сказать невозможно), один из ее обитателей, грек Пифей, ушел в свое великое, навсегда вошедшее в историю плавание. Это был не местный купец-богач, а ученый, обладавший обширными географическими, этнографическими, астрономическими, навигационными познаниями, и осуществленную им экспедицию спустя две с лишним тысячи лет оценивали так: «Предприятие Пифея возникло из той чистой неподдельной страсти к истине, что свойственна всем великим исследователям и открывателям».

Итак, в один из дней неизвестно какого месяца и года IV столетия до нашей эры из гавани жаркой Массалии

вышло в Средиземное море греческое парусно-весельное судно. Миновав Гибралтарский пролив, оно не повернуло, однако, на юг, как это традиционно делали финикийцы и карфагеняне, а взяло курс на север. Зачем? Почему? Вот вам первые вопросы, по сути, остающиеся без ответа. Высказывается лишь предположение, что богатые купцы Массалии наняли искусного навигатора Пифея, чтобы он привез им достоверные сведения о странах олова и янтаря (предположительно — нынешняя Прибалтика).

От собственноручных записей, которые вел мореплаватель, сохранились только разрозненные фрагменты по несколько строк в каждом. Они уцелели случайно, и за это надо благодарить другого знаменитого грека, крупнейшего античного географа и историка Страбона, жившего на рубеже старой и новой эры. Это был автор объемного труда «География», состоящего из семнадцати книг. Изучая записи Пифея, Страбон пришел к выводу о том, что они — сплошная выдумка. Ему казалось невероятным, что «человек честный, и притом бедняк, мог проплыть и пройти столь большие расстояния, дойти до пределов моря и исследовать всю часть Европы, лежащую на севере». Но, будучи настоящим историком, Страбон не позволяет себе уклониться от цитирования первоисточника, т. е. дневников Пифея, и эти-то цитаты как раз лучше всего свидетельствуют в пользу «показаний» первого полярного мореплавателя.

«Варвары (так Пифей именует местных жителей. — З. К.) показали нам то место, где солнце отправляется на покой. Ибо случилось... что ночь в тех областях была очень короткой и продолжалась в некоторых местах два, в других — три часа, так что через очень короткое время после захода солнце вновь поднималось». Перед нами типичное описание белой северной ночи (вспомните знаменитые пушкинские строки: «Одна заря сменить другую спешит, дав ночи полчаса»), и сделать его в те невероятно далекие от нас времена мог только очевидец.

Похоже, что Пифей побывал в краях, лежащих между шестидесятью второй и шестидесятью четвертой параллелями, откуда рукой подать до Полярного круга. Судя по всему, мореплаватель достиг Британских островов, побывал в водах Северного моря и добрался до какой-то таинственной страны Туле. Подавляющее большин-

ство географов и историков более позднего времени полагают, что речь идет о Норвегии, но кое-кто из наиболее азартных всерьез говорит об Исландии и даже о Гренландии. По словам самого Пифея, за этой страной Туле не было уже «ни моря, ни земли, ни воздуха» — вот какое гнетущее впечатление произвели на южанина эти широты, причем отнюдь не зимой, а летом или ранней осенью. Пифей впервые доставил в цивилизованный мир сведения о «маре конкретум» — «свернувшемся» море, иными словами, об океане, покрытом плавучими льдами. О них путешественнику рассказали на языке жестов встретившиеся ему коренные обитатели тех мест.

Правда, кое о чем цивилизованный мир знал и прежде, хотя и не из уст непосредственного очевидца. В священных индийских и персидских книгах, «Ведах» и «Авесте», в поэмах эллинов, а позже — в сагах скандинавских викингов и сказаниях русских поморов можно было прочесть о беспредельно далеких краях с незаходящим летним солнцем и беспросветной длинной ночью. Мы можем определенно утверждать, что и две, и три, и пять тысяч лет назад человечество уже ведало о том, что есть на белом свете Арктика (страна, лежащая под созвездием Большой Медведицы, которое зовется по-гречески «Арктос»).

В древнейших гимнах, легендах, сказаниях, мифах запечатлена подлинная память человеческая, хотя в самих этих произведениях содержится немало вымышленного, сказочного, фантастического. Тут и киммерийцы, обитающие в «бесконечной и безотрадной ночи», и киноцефалы — люди с собачьими головами (даже в «Грозе» А. Н. Островского звучит такой отголосок, дескать, «есть еще земля, где все люди с песьими головами», а ведь это уже вторая половина XIX столетия!). Тут и скользящие по снегу на лыжах скридфинны, и биармийцы, и гипербореи, живущие в люто холодных краях (согласно древнему историку Геродоту, еще в IX в. до н. э. в тех местах побывал грек Аристей), тут и карлики, и великаны, обитающие во мраке ночи и «скрепляющие шкуры жилами животных и покрывающие таким образом свое тело».

Когда люди впервые пришли в Арктику? Благодаря находкам археологов и геологов на этот вопрос ответить можно хотя бы приблизительно: человек появился

в высоких широтах несколько десятков тысяч лет назад, когда равнины Евразии и Северной Америки покрывал сверкающим, обжигающе-холодным панцирем Великий четвертичный ледник. Люди первобытной послеледниковой эпохи, древние охотники и рыболовы, по мере постепенного отступления льдов на север становились первыми аборигенами высоких широт.

Уже в наши дни исследователи добыли в результате раскопок совершенно поразительные сведения. Оказывается, еще десять тысяч лет назад на дальневосточном Севере существовала так называемая протоэскимосская культура. Три с лишним тысячи лет назад предки нынешних чукчей и юкагиров уже интенсивно обживали Чукотку, а на острове Врангеля обитали искусные морские охотники, которые поддерживали, как сказали бы мы сегодня, «дружеские экономические связи» с самыми отдаленными и труднодоступными территориями, включая чуть ли не Гренландию, и происходило все это в эпоху, когда в мире не было ни Древних Афин, ни Древнего Рима!

При этом возникает непростая проблема: кого следует считать первооткрывателями, если иметь в виду, что на всех континентах Земли (кроме Антарктиды), на островах и архипелагах планеты испокон веков, а вернее, тысячелетий жили, охотились, боролись со стихиями и умирали в полнейшей безвестности коренные обитатели той или иной территории?

Очевидно, нужно всегда помнить, что речь в подобных случаях может идти исключительно о «белых» пришельцах, неожиданно вторгшихся в мир черных, желтых, смуглых, меднокожих «дикарей», истинных первооткрывателей и хозяев своей родины, которую уже потом, много столетий или даже тысячелетий спустя торжественно нарекали, допустим, Америкой. Либо Арктикой, если не ограничиваться одними только материками.

Так вот, Пифей оказался именно таким первым белым посланцем цивилизованного мира, не преследовавшим при этом никаких захватнических целей. Слава ему и честь! Не будем только никогда забывать о коренных жителях, а ведь лишь на нашем Крайнем Севере сегодня проживает двадцать шесть так называемых малочисленных народностей, не говоря уже о таком крупном древнем народе, как якуты.

Да еще нужно непременно учитывать, что «самые-самые первые» на поверку оказываются иногда вовсе не таковыми (тот же Пифей, не исключено, располагал какими-то данными о северных землях, добытыми кем-то из более ранних мореплавателей). Лучшим доказательством тому служит пример Христофора Колумба: ныне даже школьники знают, что он ни в коем случае не был первым европейцем, достигшим берегов Нового Света, — за несколько веков до него это сделали викинги, а кто возьмет на себя смелость сказать, были ли те викинги первыми, не опередили ли их предшественники, так и оставшиеся безымянными для истории?

Но, вероятнее всего, викинги и вышли через тысячу лет после Пифея к «настоящим» полярным морям. Не к Балтийскому или Северному, а к Баренцеву, Белому, Гренландскому. К «маре конгелатум» — «застывшему» арктическому морю, т. е. к Ледовитому океану. Строго говоря, викинги в любом случае обитали «недалеко» от Арктики, в Приполярье и Заполярье Скандинавского полуострова, однако этих суровых северян влекло во все более высокие широты, и в своих плаваниях они достигли большого искусства.

Позволительно задаться старым, как мир, вопросом: зачем (либо за чем) они туда стремились? Что гнало их на самый крайний Север, где и аборигены-то отсутствовали, где были одни только голые скалы, снега и льды, дрейфующие соленые льды океана и пресные голубые ледники, сползающие в море с гор безлюдной и безымянной Гренландии, с безлюдных и безымянных Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа, Новой Земли?

Нет, разумеется, не снега и не льды звали древних скандинавов в страну незаходящего солнца и многомечного зимнего мрака. Об истинных побудительных мотивах кратко и образно повествует «Королевское зеркало» — норвежский литературный памятник первой половины XIII столетия, созданный безвестным летописцем на основе старинных хроник и легенд:

«Хочешь ты знать, что ищут люди в той стране и почему они туда отправляются, несмотря на большую опасность для жизни, знай же, что три свойства человеческой природы побуждают их к тому: во-первых, соревнование и склонность к известности, ибо человеку свойственно устремляться туда, где грозит большая опасность, благодаря чему можно приобрести известность;



во-вторых, любознательность, ибо также свойством человеческой природы является стремление видеть и знать те местности, о которых ему рассказывали; в-третьих, человеку свойственно любостяжание, ибо люди постоянно жаждут денег и добра и идут туда, где, по слухам, можно иметь прибыли, несмотря на грозящую большую опасность».

В стародавней хронике сформулированы те основные законы, по которым человек и сегодня (как сто, тысячу, десять тысяч лет назад) уходит в Неведомое. И пусть оно, это загадочное Неведомое, таит в себе смертельную угрозу, пусть не каждому суждено возвратиться домой из гибельного плавания либо похода в северные края — жажда борьбы и славы, богатства и бескорыстного познания неутолима, неистребима.

В сущности, все законы, изложенные в «Королевском зеркале», действуют и по сей день. По ним жили и творили древние, они же диктуют линию поведения нашим современникам. И вот что удивительно: вторая побудительная причина тяги человека на Север — «любознательность», «стремление видеть и знать» — всегда на равных уживалась с прочими, куда более земными мотивами. Никто из нас не узнает, когда в Заполярье появилась первая пришлая артель (промысловая, рыболовецкая), волею судеб застрявшая там на зиму. А вот даты первой зимовки, которую с полным правом можно назвать исследовательской, историки приводят с завидной точностью.

Это было в 1633—1634 гг. По заданию торговой «Гренландской компании» семеро голландских моряков добровольно отправились на остров Ян-Майен, лежащий на границе между Норвежским и Гренландским морями, чтобы провести там «самые точные наблюдения над природой Арктики, как-то: над полярной ночью и другими своеобразными явлениями, относительно которых мнения астрономов расходятся». Трудно удержаться от улыбки при чтении слов «точные наблюдения» — у голландцев не имелось ни единого метеорологического прибора, поскольку их просто-напросто еще не успели изобрести!

Они вели ежедневный дневник погоды и заполняли его с величайшей тщательностью до смертного часа последнего из той семерки, навеки оставшейся безымянной. Примечательно, что этот последний наблюдатель-матрос

лишь здесь, на зимовке, выучился читать и писать. Как отозвался о безвестном исследователе один из современных нам знатоков истории Арктики, «имени его не упоминается ни в одном научном труде, но по тому времени он вел именно научную работу, исполненную величия». Прочитируем же несколько строк из того удивительного дневника погоды:

«Ветер тот же. Небольшой дождь. Мы находимся в таком жалком состоянии, что... никто не может помочь самому себе, не говоря уже о помощи другим. Пока хватает сил, я исполняю свой долг, как могу. Ночь была темная и ветер тот же. Днем и ночью 24 апреля было облачно, ветер дул с юга. 25-го временами сияло солнце. Ночью дул свежий норд-вест. 26-го день был тихий, пасмурный, ночь — хорошая, ветер западный. 27-го оттепель, мы убили нашу собаку из-за недостатка в свежих продуктах. Ночь была пасмурная, но без дождя, ветер восточный. 28-го тот же ветер, ночью дул свежий норд. 29-го ветер и погода те же. 30-го ясный солнечный день, ветер тот же. Умираю»...

Обратимся, однако, к более далеким временам. Викинги были отчаянными искателями приключений и одновременно — легкой наживы. В северных водах эти морские разбойники грабили мирные торговые суда и в своих откровенно пиратских маршрутах явно тяготели к западу, что и привело в конце концов к открытию Гренландии и Северной Америки. При этом они все ревнивее поглядывали на восток. Там, на берегах Белого моря и впадающих в него многочисленных рек, а также в тундре Кольского полуострова жили народности карелов и лопарей (саами), промышлявшие оленя, песка, морского зверя, ловившие рыбу. До изобретения огнестрельного оружия оставались еще целые столетия, и невозможно не поражаться, с каким искусством создавали и поддерживали они, аборигены Заполярья, «систему» собственного жизнеобеспечения.

А к XII в. (историки, впрочем, яростно спорят, не уменьшить ли эту цифру) здесь появились первые русские люди, предприимчивые и храбрые новгородцы. Суверенная держава той поры, «Господин Великий Новгород», старалась максимально расширить сферу торговли, а значит, и своего влияния. К берегам «Студеного моря» один за другим направлялись отряды новгородцев. Сюда, в дикие и почти необитаемые края, тянулся также

и беглый народец, бесправные холопы, пытавшиеся освободиться из-под власти бояр и купцов, обрести волю, выйти в люди. Уцелеть в такой яростной борьбе могли, естественно, только самые дерзкие и лихие личности, презиравшие опасности и тяготы северной жизни. Именно с тех времен Заполярье надолго сделалось прибежищем для таких вот незаурядных людей — от стихийных бунтарей стародавнего прошлого до романтиков-революционеров, выдающихся арктических исследователей XIX — XX вв.

Морские суда новгородцев-северян, их замечательные лодьи и кочи, год за годом, столетие за столетием продвигались все дальше и дальше на восток. Говоря современным языком, шло поэтапное освоение трассы Северного морского пути (сам термин, конечно, принадлежит гораздо более поздней эпохе, даже официальное наименование «Северный Ледовитый океан» было окончательно узаконено лишь в 1935 г.). Мореплаватели то и дело превращались в заправских путешественников, и наоборот: они волоком перетаскивали суда через бесчисленные перешейки и водоразделы, проводили их по малым и мелким речушкам, упорно пробиваясь в наиболее глухие уголки Северного Поморья, в земли Печоры и Урала. Новгородцы прочно оседали на новых местах, ставили крепости-городки, занимались добычей редкостных туземных товаров у местного населения (в том числе и путем грабежа), били, словно заправские аборигены, медведя, моржа, пушного зверя.

Поколение за поколением продвигались потомки новгородцев на восток, медленно обживая северную кромку материка Евразии, совершенно безлюдные острова и архипелаги Баренцева моря — Колгуев, Вайгач, Новую Землю и совсем уж немыслимо далекий Шпицберген, Грумант, как исстари называли его архангельские поморы (сам Архангельск был основан в 1584 г. в дельте Северной Двины и стал со временем основным северным портом России).

Их манила все та же Неизвестность, а в ней, в ее туманной дымке поморов ждали «мягкая рухлядь» (пушнина), моржовая (а впоследствии, когда они добрались до берегов Якутии, и мамонтовая) кость, шкуры и жир морского зверя, рыба, птица, олени. Они страдали и умирали от холода, голода, всяких напастей, погибали от несчастных случаев, теряли свои пробитые льдами,

опрокинутые волнами суденышки, расставались с жизнью на пустынном безымянном берегу, исчезали бесследно, словно растворившись в неизвестности. И упрямо, неукротимо шли на восток.

И вот уже за Обью, в стране, лежащей по берегам Пура и Таза, сказочно богатой пушным зверем, возникла «златокипящая» Мангазея, ставшая к началу XVII в. торговой и административной столицей Сибирского Севера. А еще через несколько десятков лет мангазейские и енисейские казаки, с помощью которых Московское государство (поскольку новгородской вольнице да и самому Великому Новгороду к XVI в. пришел конец) осуществляло контроль над отдаленными территориями, добрались до крайних восточных рек — Яны, Индигирки, Алазеи, Колымы. Уже был «виден» конец Великой ледовой трассы.

В 1648 г. отряд казаков и промысловиков (или промышленников, как их здесь всегда называли), пройдя от устья Колымы через два полярных моря (Восточно-Сибирское и Чукотское), обогнул безымянный мыс, крайний северо-восточный мыс материка Евразии, и казачьи кочи вошли в пролив, разделяющий Азию и Северную Америку. Впервые в истории люди, плывшие по Ледовитому океану, оказались в Тихом. А через два с лишним столетия благодарные потомки нарекли крайний мыс континента именем командира казачьего отряда Семена Дежнева. Историческая справедливость восторжествовала? Да как сказать...

## НЕСПРАВЕДЛИВОСТИ ОБЫЧНОЙ КАРТЫ

Считается, что чудес света семь. Однако едва ли не каждое новое человеческое поколение готово существенно расширить их список, и первым в таком дополнении становится, естественно, очередное, восьмое чудо. Для кого-то им, вероятно, стал паровоз или пароход. Для кого-то — лазер либо космический корабль. Да мало ли, в самом деле, чудес на свете, чудес природы, архитектуры, техники, искусства! Но мне почему-то кажется, что законным восьмым чудом света нужно признать обыкновенную географическую карту.

Во-первых, любая карта просто-напросто красива. Во-вторых, она всегда волнует, будоражит воображение,

зовет в дальние края и моря. Пятилетнему ребенку, над кроваткой которого висит карта, она раз и навсегда открывает мир, Землю, а карта звездного неба — еще и Вселенную! В-третьих, карта являет собою могущественный инструмент познания, зримо создавая игрой красок, условных знаков, контуров, пунктиров облик ландшафта, природы той или иной местности, одновременно характеризуюя ее экономическое развитие, степень ее населенности, уровень изученности. Есть, очевидно, и в-четвертых, и в-пятых, и в-десятых, но имеется среди достоинств любой географической карты одно, может быть, самое серьезное: карта человечна, она вобрала в себя тысячелетнюю историю людей, и первооткрывателей (они же первопроходцы), и мыслителей, и героев — в общем, наиболее достойных представителей человеческого рода, имеющих право на увековечение, на бессмертие. Имя на карте — этим сказано очень многое, оно — свидетельство уважения, любви, признания заслуг. Имя на карте...

На современной карте Советской Арктики несколько тысяч различных природных объектов носят имена людей, и едва ли не каждое имя заслуживает отдельного рассказа. Мысы, острова, проливы, бухты, горы, ледники, подводные хребты и целые моря названы в честь (и в память) этих людей. Прославленных и не слишком широко известных, наших современников и их далеких предшественников, гениальных ученых и промысловиков-охотников, истинных героев своего времени и сановников, многие из которых не только не внесли никакого вклада в изучение Арктики, но и яростно препятствовали любому прогрессу.

Вот и настала пора вспомнить Семена Дежнева, имя которого, хотя и с запозданием в двести с чем-то лет, заняло свое место на карте. Красивый и мрачный утес, обрывающийся в Берингов пролив, черная заснеженная скала с прилепившейся к ней четырехгранной башней-obeliskом и бронзовым бюстом казака Дежнева — таким предстал в апреле 1984 г. этот мыс нам, пассажирам вертолета Ми-8, сопровождавшим группу челюскинцев в их поездке по Чукотке. Вертолет завис над ледяным морем, слева — мыс Дежнева, справа вдали — острова Ратманова и Крузенштерна, а между ними Государственная граница СССР — США.

Все в душе ликует, одна только мысль не дает по-



кая: почему этот мыс носит имя человека, игравшего в той экспедиции 1648 г. важную, но все же вторую роль? Куда делась фамилия руководителя, организатора того похода-плавания? Ведь историкам-то оно прекрасно известно, вошло в солидные монографии, никем не опровергнуто: Федот Алексеевич Попов, он же Федот Алексеев, он же Федот-Холмогорец (по месту его рождения, села Холмогоры под Архангельском, давшего затем миру Ломоносова).

Обращаемся к «Топонимике морей Советской Арктики», написанной ленинградскими полярными гидрографами С. В. Поповым (однофамильцем нашего героя) и В. А. Троицким. Она содержит несколько тысяч именных названий всевозможных географических объектов, даже весьма незначительных, и почти каждая фамилия снабжена краткой биографической справкой. Ищем Федота Попова. Находим: ледник Попова на Новой Земле, назван в честь изобретателя радио Попова Александра Степановича. Двигаясь дальше на восток вдоль северного побережья Евразии, видим остров Попова Федора в дельте Лены, названный в память жителя Туруханска, промышлявшего в этих местах в середине XVIII в. Затем — лагуна Попова Степана на острове Врангеля, куда означенный охотник прибыл в 30-х гг. нашего столетия вместе с семьей из одиннадцати человек. А вот и мыс Попова на Чукотке, в бухте Провидения — нет, опять не то, это другой Попов, Андрей Александрович, адмирал и кораблестроитель, плававший в водах Тихого океана в конце прошлого века. Имени Федота Попова на карте нет.

Надо признать, что с «благодарной памятью потомков», как у нас иногда любят выражаться, холмогорскому помору Федоту Попову откровенно не повезло. А был он личностью незаурядной, задумал отыскать морской проход из устья Колымы на реку Анадырь в обход всей Чукотки. Попов просил «прикомандировать» к его экспедиции представителя власти, каковым и оказался уроженец Великого Устюга казак Семен Иванович Дежнев. Его казачий отряд был придан экспедиции «для государственного сбора и для прииску новых неясных людей и для государевых великих дел».

Девяносто участников плаванья, промышленников и казаков, шли на шести кочах, но лишь три судна достигли «Чукотского Носа» — нынешнего мыса Дежнева,

затем потонул еще один коч, а два оставшихся оказались раскиданы штормом в разные стороны. Дежнева с товарищами долго носило по морю и прибило, в конце концов, к Анадырю, местности в ту пору безлюдной. Здесь они перезимовали, затем совершили ряд походов и плаваний, добывая у «туземцев» моржовую кость и собирая с них дань-ясак.

А коч Федота Попова, судя по вполне достоверным сведениям, достиг Коряцкой земли. Не исключено даже, что его люди стали одними из первых русских, сумевших добраться до совсем уж недосыгаемой в те времена Камчатки. Сам же Федот-Холмогорец то ли пропал без вести, то ли умер от цинги. И его имя сохранилось лишь в научных трудах да в наименовании речки Федотовки на Камчатке, предположительно названной в память о нем (это ныне опровергается большинством ученых).

Что ж, не он первый, не он, увы, последний. Сколько безымянных поморских могил с повалившимися, покосившимися, а иногда и хорошо сохранившимися деревянными крестами разбросано по островам и архипелагам Крайнего Севера, по всему побережью Ледовитого океана!

Раскопки, проведенные лет десять назад нашими археологами на норвежском Шпицбергене, убедительно показывают, что здесь, на Груманте, архангельские поморы впервые побывали не позднее XVI столетия, может быть, даже в XV в., т. е. еще до официального открытия этого архипелага голландской экспедицией Виллема Баренца (1596 г.): Кресты, могилы, остатки жилищ-зимовок, шахматные фигурки из дерева (принадлежность излюбленной поморами игры) — все это неоспоримые свидетельства того, что архангелогородцы и их предки обосновывались тут всерьез и надолго, как, впрочем, всюду, куда они добирались во время своих великоплаваний по Ледовитому океану. Нашим археологам удалось найти на Шпицбергене даже собственноручные записи древних поморов. На одной распалке для песчовых шкурок, например, выявлена вырезанная ножом надпись: «Представися мирининъ от города» — «Умер житель города», и специалисты-палеографы датировали эту находку второй половиной XVI столетия!

Незадолго до начала Великой Отечественной войны советскими исследователями, проводившими изыскания на Восточном Таймыре, были получены веские доказа-

тельства того, что русские мореходы еще в первой половине XVII в. прошли с запада через Белое, Баренцево и Карское моря, миновали пролив Вилькицкого (самое сложное в ледовом отношении место на трассе Северного морского пути), обогнули мыс Челюскин, в ту пору безымянный (а это крайний северный мыс всей Евразии), вошли в море Лаптевых и зазимовали у берегов Восточного Таймыра, где, скорее всего, и погибли.

Некоторые находки, сделанные в последнем лагере неизвестных мореплавателей, поражают безмерно. Оказывается, у них имелось первоклассное для той эпохи огнестрельное оружие, в списке снаряжения были такие сугубо мореходные приборы, как компас и солнечные часы, а среди предметов быта — искусно вырезанные шахматы, богатое русское платье с золочеными шариками-украшениями, ножи с тончайшим резным узором и надписями славянской вязью, да к тому же выполненными каллиграфическим почерком — несомненный показатель высокого уровня культуры былых владельцев всей этой утвари. В реестре находок оказались монеты времен Ивана III, Ивана IV и Михаила Романова, что и позволило довольно точно датировать саму экспедицию. Бусы и прочие украшения, обнаруженные на месте стоянки древних мореходов, явно говорят о том, что их предприятие было торговым, направленным на установление деловых связей с жителями Сибирского Севера, и это — в Арктике, в XVII столетии!

Когда читаешь научные статьи, посвященные тому удивительному плаванью, больше всего поражаешься одной детали: среди путешественников была женщина (либо подросток). Сегодня подобное невозможно и вообразить, если мысленно представить себе масштабы и тяготы такой полярной экспедиции. Безымянная женщина среди таких же безымянных мужчин, разделившая их трагическую участь, — согласитесь, тут есть место для размышлений и о неразгаданной тайне, и о драматических событиях, разыгравшихся здесь более трех с половиной столетий назад. И еще раз хочется сказать: загадочное и страшное в истории Арктики неразделимы.

# Пропавшие экспедиции



## ДВА ПОРТРЕТА ИЗ XVIII СТОЛЕТИЯ

Имена и фамилии на географической карте — вечная и во многом печальная тема. Да, так не раз случалось в истории Арктики: уходили в ночь и пургу десятки и даже сотни людей — и исчезали из памяти следующий поколений. Из жизни, разумеется, тоже исчезали, иногда целыми экспедициями, хотя, кажется, в истории нашего, Русского, Севера не случалось трагедии, аналогичной той, что произошла с британской морской экспедицией Джона Франклина в середине прошлого века, когда погибли все сто двадцать восемь (или сто двадцать девять) участников плавания и более десяти лет ни одна душа в мире не ведала ничего об их судьбе.

«Мы ленивы и не любопытны» — эти пушкинские слова можно поставить грустным эпитафием к истории нашего непростительного забвения собственных деяний, своих же национальных героев. Нет, безусловно, какое-то количество кем-то когда-то канонизированных имен мы знаем еще со школьной скамьи: Баренц и Беринг, Нансен и Амундсен, Дежнев и Челюскин, Седов и Папанин — эти фамилии у нас на слуху. Но вдруг в некий момент мы замечаем на самой обычной карте Арктики пролив Овцына, мыс Ласиниуса, бухту Прончищевой — и встаем в тупик. Их мы не «проходили», фамилии этих людей не попадались нам в популярных историко-географических изданиях.

На мгновение нам становится стыдно, но лишь на мгновение — жизнь быстротечна, в ней масса интересного, сиюминутного, кажущегося нам архиважным, и мы успокаиваемся, успокаиваем заодно и собственную совесть, чтобы тотчас же забыть эти забрезжившие как бы в тумане имена. А ведь они принадлежат участникам одной из самых ярких экспедиций в истории не только Крайнего Севера, но и всей России — Великой Северной экспедиции 1733—1743 гг.

«Если сравнить Россию со зданием, нельзя не признать, что фасад его выходит на Северный Ледовитый океан. Если бы Ледовитый океан был открыт для пла-



вания, то это дало бы весьма важные выгоды» — так писал в начале нашего столетия ученый и флотоводец, кораблестроитель и воин, адмирал Степан Осипович Макаров. Арктический фасад России с давних времен волновал воображение лучших умов государства, среди которых были и Михаил Васильевич Ломоносов, и Петр I. Именно этот император задумал невиданное предприятие, во главе которого поставил датчанина на российской службе Витуса Ивановича Беринга. Руководимая Берингом Первая Камчатская экспедиция стала прологом ко Второй Камчатской, получившей впоследствии название Великой Северной.

Ее участникам предстояло за несколько лет пройти вдоль всего полярного «фасада» и нанести на карту побережье Ледовитого океана от устья Северной Двины на Белом море до устья Анадыря на Беринговом (последнее название, кстати, закрепилось лишь в 1818 г., до того море именовалось Анадырским, Камчатским либо Бобровым). К грандиозному по протяженности «фасаду» добавлялись еще исследования восточного «торца» российского здания — многочисленных островов в северной части Тихого океана, берегов Камчатки, Северной Америки и других земель на совершенно таинственном в ту пору Дальнем Востоке. Экспедиция была призвана как бы связать воедино все звенья исполинской цепи — Северного морского пути, суммировать знания о природе и населении северного и восточного побережья Евразии, по крупицам и ценой великих жертв добытые усилиями поколений русских первопроходцев, начиная с поморов.

В состав экспедиции входили отряды, действовавшие по несколько лет подряд каждый на своем (немалом!) участке: между Северной Двиной и Обью, между Обью и Енисеем, Енисеем и Хатангой, Хатангой и Леной, Леной и Колымой, а также к востоку от Колымы — до Берингова пролива, тихоокеанских островов и Камчатки. Морские отряды имели в своем распоряжении небольшие, метров в двадцать длиной, парусно-весельные суда с командой в тридцать-сорок человек. Помимо такого «корабля науки», каждый отряд располагал ялботами — обычными гребными шлюпками, оснащенными парусом. На суше использовали собачьи и оленьи упряжки.

Ровно десять лет продолжалась та Великая и... мало кому известная экспедиция. С первых же ее шагов она

оказалась укрыта плотным покровом секретности, который не был снят даже спустя многие десятилетия. Экспедиция была военной, и это диктовало особый «режим» ее проведения. Современники ничего не знали о том, что где-то далеко-далеко, в таинственной ледяной Арктике, в которой до того удавалось побывать лишь считанным людям, сейчас, в 30-е гг. XVIII столетия, двигаются по морям и рекам, по островам, по бескрайним прибрежным тундрам специально подобранные отряды, призванные изучать и наносить на карту эти территории.

Времена стояли суровые, людей, задумавших Вторую Камчатскую экспедицию, уже не было: Петр умер, его сподвижники оказались не у дел, над страной властвовали Анна Иоанновна и ее зловещий «Берия» — временщик Бирон... За малейшие провинности людей подвергали жестоким пыткам и наказаниям. Одного из офицеров Великой Северной, лейтенанта Дмитрия Овцына, например, ждала за доблесть и самоотверженность (три года пробивался он со своим отрядом сквозь непреодолимые льды Карского моря из устья Оби к устью Енисея) царская «милость» — арест и разжалование в матросы за «дружеское обхождение» с опальным князем И. А. Долгоруким, казненным в 1739 г.

Тайная канцелярия не дремала даже в Арктике, стране с беспросветной полярной ночью! Разговор о деятельности карательных органов на Крайнем Севере нам еще предстоит, однако уже сейчас нелишне заметить, что любая самодержавная власть никогда не спускала недреманного ока с арктических исследователей, в том числе и с тех, кого она же загоняла в эти гибельные, не приспособленные для нормальной человеческой жизни, места.

Когда же экспедиция завершилась, словно какие-то дьявольские силы начали преследовать ее. Бесследно исчезли важнейшие результаты наблюдений, так называемые шканечные журналы, т. е. ведшиеся на кораблях подробные почасовые записи. Уцелели только копии, а сами журналы, как полагают, погибли в 1787 г. в огне пожара Тобольского архива. Некоторые особо бдительные историки высказывали предположение, что документы были выкрадены из архива иноземцами, охотившимися за полярными секретами. То же самое относится и к картам: в Адмиралтейств-коллегии сохранились лишь

копии и дубликаты экспедиционных карт, подлинники же сгорели в Тобольске.

Так или иначе, мы знаем об экспедиции куда меньше того, что она заслуживает. Именно поэтому необходимо упомянуть исследователей, посвятивших Великой Северной капитальные труды, и первым назвать Ал. П. Соколова, выпустившего в 1851 г. в Санкт-Петербурге капитальную монографию объемом в двести семьдесят одну страницу, рассказывающую о людях и свершениях тех дней. Несколько книг и брошюр написано советскими авторами, среди которых есть и специалисты (гидрографы, картографы, историки), и энтузиасты-любители, краеведы, дотошно разыскивающие в местных архивах сведения о своих земляках-первопроходцах.

Стараниями этих авторов кое-что удалось уточнить и дополнить. Установлены, в частности, верные даты рождения, отчества кое-кого из офицеров, их родословные. Но о крайней скудости наших представлений об экспедиции лучше всего свидетельствует хотя бы такой факт: до нас дошли портретные изображения всего двух ее участников — капитан-командора Беринга и многострадального лейтенанта Овцына (в 1741 г. он был восстановлен в офицерском звании; в том же году на островах, названных позднее Командорскими, скончался Витус Беринг). Всего лишь двух из... А сколько их, к слову сказать, было? Кто были люди Великой Северной и как проходила сама экспедиция?

Неясности и разночтения возникают с первого же вопроса. Называют подозрительную по точности цифру участников — пятьсот восемьдесят. В другом авторитетном источнике приводится иное число — их, оказывается, было около тысячи, да еще насчитывалось примерно пять тысяч человек вспомогательного персонала (тех, кто обеспечивал транспортировку грузов, регулярный подвоз продовольствия и снаряжения). А везли, между прочим, не на самолетах, не на поездах и даже не на грузовиках — везли на деревянных судах и крестьянских подводах, и не куда-нибудь в «губернскую глубинку», а в высокоширотную Арктику, на Дальний Восток! И продолжалось это ровно десять лет. Нужно ли говорить, что и вовсе «за бортом» оказались безымянные корабли, те, кто строил, оснащал, спускал на воду экспедиционные суда.

Это была подлинная армия изыскателей и иссле-

дователей, призванная одолеть — и одолевшая! — маршрут вдоль северных и восточных берегов России. Они прошли его на судах, на шлюпках, на собаках и оленях, а в основном пешком, обследовали и впервые достоверно нанесли на карты все земли, в которых побывали, измерили расстояния на местности и морские глубины, провели широкие наблюдения над природой Заполярья и доставили властям сведения об «инородцах», населяющих дикий Крайний Север государства. Именно это и дало экспедиции право называться Великой.

Капитаны, лейтенанты, штурманы, подштурманы, штурманские ученики, мичманы, лекари, подлекари, лекарские ученики, боцманы, квартирмейстеры, труба-чи, канониры, писари, подшкиперы, барабанщики, конопатчики, плотники, парусных дел мастера, толмачи-переводчики, рудознатцы-геологи, неперемненные священники («пастор — один, иеромонахов — шесть»), капралы, сержанты и, наконец, главные действующие лица, солдаты и матросы — вот кто уходил в Арктику два с половиной столетия назад.

Каково было их снаряжение? Предельно скудное, начиная от «транспортных средств» (деревянные парусно-весельные суда, собачьи и оленьи нарты, обычные телеги) и кончая приборами для наблюдений: компас, морской квадрант и градусник для весьма приближенного определения широты места — вот, пожалуй, и все навигационное оборудование. Поскольку хронометр не был еще изобретен, вторую составляющую географических координат, долготу, приходилось определять сложным и не слишком точным методом счисления — по направлению и скорости движения судна. Представьте себе, сколь непросто было заниматься этим в узких полыньях и разводьях среди льдов, при крайне переменчивых ветрах, непредсказуемых подводных течениях, резко сбивавших судно с курса!

На судах имелись лоты (прочные веревки с грузиком на конце для измерения глубин), а также заборные лаги — примитивные приборы, позволяющие вычислять скорость корабля. Значились в списках научного снаряжения и обыкновенные веревки: их, туго натянув, клали на поверхность земли, снега или льда — так определялись расстояния на местности. Со временем наиболее смекалистые наловчились с высокой точностью засекают пройденные версты по скорости равномерного бега доб-

рой собачьей либо оленьей упряжки. При общей сумме экспедиционных расходов свыше трехсот шестидесяти тысяч рублей «на академические инструменты», как гласит один из документов, было истрачено семьдесят три рубля восемнадцать копеек...

Основу основ экспедиции составляли геодезия, картография и гидрография. Именно тогда, в середине XVIII в., выковывались кадры русских полярников-профессионалов, чьей обязанностью стало прокладывать трассы для тех, кто пойдет следом за ними. Гидрографы — первые по счету и по важности исследователи, зачинатели всестороннего освоения Арктики и ее главной артерии, Северного морского пути. Это их работы, длившиеся целые столетия, обеспечили и обеспечивают по сей день надежную работу уникальной дороги во льдах. Это они, полярные гидрографы, первыми, а значит, с огромным риском для жизни, заглянули в каждую бухту и бухточку каждого из морей Северного Ледовитого океана (Баренцево, Белое, Карское, море Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское, Берингово), обшарили, облазили самые глухие уголки арктического побережья, а со временем соорудили на берегах материка и многочисленных высокоширотных островов навигационные знаки и маяки для безопасности будущего мореплавания.

Нас, сегодняшних, не может не поражать тщательность, с какой вели они наблюдения в громадном «белом пятне», на пространстве, не имевшем тогда достоверных географических координат, геодезической привязки, астрономических пунктов. Даже для таких солидных поселений, как Тобольск или Якутск, в те времена не были известны градусы и минуты их широты и долготы. Но участники Великой Северной сумели нанести на карту свыше десяти тысяч километров береговой линии, да с такой образцовой точностью, что составленных ими карт и описаний хватило почти на два последующих столетия!

Мы непростительно мало знаем о тех чисто житейских условиях, в каких по многу лет подряд вынуждены были существовать арктические исследователи прошлого, даже сравнительно недавнего. Наша «ленность» приводит к тому, что из книги в книгу, из монографии в монографию кочуют одни и те же набившие оскомину штампы типа: «Их подстерегали невероятные лишения



и опасности», «их утлые суденышки...». Ничего себе «утлые», если древние поморы ходили на них чуть ли не в Гренландию! Стоило бы крепко задуматься над таким фактом: в самом конце XIX в. Фритьоф Нансен, проектируя судно, которому не страшны были бы ледовые сжатия, взял за образец знаменитый коч новгородцев и построил по этому образцу свой «Фрам», выдержавший трехлетний дрейф во льдах Центральной Арктики.

Ну, хорошо, это частности. «За кадром», однако, остаются такие первейшей важности вопросы: как они там жили, чем питались, чем отапливали жилища и какого типа были эти жилища? Ведь нужно постоянно иметь в виду, что мы говорим об эпохе парусов и весел, а не моторов и электричества, об эпохе дымных печей и стеариновых свечей, о временах без радио и телеграфа, без всего того, что носит безликое название: нормальная человеческая жизнь. И если всякому понятно, что и на Большой земле эта жизнь непроста, то в каком обличье предстанет она перед нашим взором в Арктике, где все — ненормально, экстремально, губительно?!

Быт русских первопроходцев Арктики, если судить по их письменным свидетельствам, вообще оставался как бы вне интересов самих путешественников. Создается впечатление, будто они не придавали житейским проблемам ни малейшего значения. Даже грамотные поморы-промышленники или участники исследовательских экспедиций, подобных Великой Северной, в путевых журналах и дневниках почти не уделяли внимания бытовым подробностям — не до того им было: записывалось главное, то, что составляло суть их работы, а на «лирику» уже не хватало ни сил, ни времени (да и тепла, чтобы отогреть обмороженные негнущиеся пальцы, привыкшие отнюдь не к перу, а к гарпунам и веслам). Спасибо историкам, этнографам, археологам за их находки и строгие научные описания — сегодня они позволяют хотя бы отдаленно представить условия, в каких жили кочевавшие по Арктике и зимовавшие в ней русские люди.

Поморы, отправлявшиеся на промысел в северные моря, грузили на борт рубленые дома-избы, брали с собой солидный запас дров. Им, конечно, было ведомо, что на берегах многих полярных островов и на побережье самого материка можно часто найти «выкидной лес», он же плавник — выброшенные морскими течения-

ми стволы деревьев и бревна, занесенные сюда из устьев рек, впадающих в Ледовитый океан. Но плавник попался все-таки не всегда и не везде, да и доступен он был лишь летом, когда сходил снег, период же этот в Арктике, как известно, краток. Вот и везли с собой дерево с Большой земли, оно шло и на дрова, и на постройку жилищ, и на изготовление нартов.

Из еды в странствие брали муку и горох, соленую и вяленую рыбу, масло, сало, особым способом приготовленное кислое молоко, в которое добавляли ягоду-морошку, изобильно растущую в тундре и на заболоченных пространствах северных лесов. Так получалось великолепное противочинготное средство, спасшее не одну поморскую жизнь. Первейшую роль играла, разумеется, охота. В ход шли мясо морского зверя (а жир использовался для отопления и освещения жилищ), рыба, оленина, яйца тундровых и морских птиц да и сама птица, хотя мясо тех же чаек, например, неприятно отдает рыбой и приходится по вкусу далеко не каждому (впрочем, как и мясо морского зверя либо песца). История Заполярья знает массу случаев, когда только охота спасала людей от неминуемой гибели, особенно если они внезапно оставались из-за аварии судна на вынужденную арктическую зимовку. Так, например, было в 1743—1749 гг. на Шпицбергене во время шестилетней зимовки четырех русских матросов, о которой написана целая книга.

Тщательно подбиралась одежда. Каждый промышленник имел кожаные сапоги, валенки, «постель» из оленьих шкур, меховую шубу, шапку, рукавицы. Буквально «на ходу» перенимался вековой опыт аборигенов, использовались немецкие, якутские, чукотские, эскимосские одежды — малицы, сокуи, кухлянки, камлейки, бокари, торбаса и т. п. В таких одеяниях не страшны ни холод, ни пурга, человек, застигнутый непогодой, может переждать ее, зарывшись в снежный сугроб либо наскоро построив из снежных кирпичей хижину наподобие широко известной эскимосской иглу. Насколько мудро решают северные народности нештучную проблему выживания, свидетельствует такой пример. Участники экспедиции, организованной в 80-е гг. нашего века газетой «Советская Россия», шли на собаках с востока на запад вдоль всего северного побережья страны именно в национальных одеждах, и, по единодушному призна-

нию путешественников, экипировка блестяще себя оправдала.

Помимо деревянных домов, в которых имелись непременные печи (кирпич поморы привозили с собой), русские путешественники, заимствуя «систему жизнеобеспечения» местного населения, использовали самоедские (ненецкие) чумы, а те, кто в более поздние времена кочевал по Чукотке, брали с собой яранги либо конусообразные палатки, сшитые из оленьих шкур. Прямо внутри таких чумов-палаток раскладывали такой передвижной очаг — железный треножник, под ним плиту «для огня», подвешивали над пламенем котел для варки пищи и чайник. Если под рукой не оказывалось дров, в дело шли запасные полозья к нартам и даже сырые, отчаянно чадающие веточки карликовой ивы или березы.

Бывало, люди попадали в серьезную переделку. Однажды отряд Великой Северной экспедиции, находясь в устье реки Хатанги, вынужден был обосноваться на ночлег прямо в яме, вырубленной наспех в мерзлом грунте. В течение нескольких суток они согревались теплом собственных тел, тесно прижимаясь друг к другу и яростно борясь за место поближе к середине кучи...

Путники мерзли, голодали, мучились жаждой, ибо в холодный сезон (а он, еще раз напомним, многократно длиннее «теплого») вместо воды приходилось довольствоваться снегом или пресным льдом. Их не всегда удавалось растопить на огне, и поэтому приходилось сосать ледышки, что еще больше распяляло жажду. Люди страдали от снежной слепоты (солнечные лучи, отражаясь от белоснежной поверхности, больно ранили незащищенные глаза). Медленно двигаясь по заданному маршруту в течение нескончаемо долгого дня, изнуренные, промокшие, продрогшие, со сбитыми в кровь ногами, изъеденные комарами и мошкой (летний северный гнус по справедливости считается «бичом номер один»), они мечтали лишь об одном: чтобы Господь послал им топлива для костра и пищи, как для людей, так и для столь же измученных и постоянно голодных ездовых собак.

Они могли заблудиться и навсегда потеряться в монотонной, лишенной привычных ориентиров равнинной тундре, они погибали и умирали, съев перед тем последнюю собаку, хоронили товарищей в мерзлом грунте и при всем при этом работали, да как! Вот одна-единст-

венная цифра: штурман Великой Северной экспедиции Семен Челюскин, впервые обогнувший по суше в 1742 г. самый северный мыс Евразии, преодолел за время похода, продолжавшегося почти полгода, около четырех тысяч километров. А потом случилось наиболее обидное: современники не поверили Челюскину! И не только современники — ровно сто лет подряд высказывались вслух сомнения в честности скромного и мужественного штурмана. Утверждалось, будто он «решился на неосновательное донесение», и говорилось это первейшими авторитетами России, в том числе и академиками.

Сто лет спустя правда взяла свое, Челюскина «посмертно реабилитировали», сняв с него все обвинения в нечестности и торжественно назвав достигнутый им мыс его именем. Этому много способствовал известный российский исследователь Крайнего Севера Александр Миддендорф. «Челюскин не только единственное лицо, которому сто лет назад удалось достичь этого мыса, — горячо писал он, — но ему удался этот подвиг, не удавшийся другим, именно потому, что его личность была выше других. Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае».

Высшую оценку Челюскину как личности поставил Миддендорф, один из тех, кто продолжил его дело уже в середине XIX в. Вот только не слишком справедливо выделять славного штурмана из всех прочих, поскольку многие участники Великой Северной экспедиции заслуживают, чтобы о них вспоминали с неменьшей сердечностью и признательностью. Мы же, повторюсь, знаем о них непростительно мало, а в «лицо», как говорится, в состоянии опознать лишь двоих, Беринга и Овцына. Однако имеющиеся в нашем распоряжении сведения, начиная с архивных документов и кончая популярными брошюрами, предоставляют возможность нарисовать некий «коллективный словесный портрет». Причем не только мужской, но и женский.

### **«ИТАК, ОНА ЗВАЛАСЬ ТАТЬЯНА...»**

Это были самые разные люди, разные по возрасту, по уровню образования, по привычкам, достоинствам и порокам, не говоря уж о разнице в социальном и служебном положении, если вспомнить, что были среди них

и офицеры-дворяне, и священники, и наемные толмачи. Но основную массу составляли солдаты и матросы, подневольный бесправный и неграмотный люд — ведь до отмены крепостного права в России оставалось еще более века. Причем если командиры были, как правило, молоды, то возраст подчиненных варьировал в широких пределах, многих вполне резонно было бы считать «стариками». Так, в отряде тридцатилетнего штурмана Минина служили двадцатилетний гардемарин Паренаго, матрос первой статьи Вялый, сорока трех лет от роду, и пятидесятилетний квартирмейстер Фураев.

Рядовыми участниками экспедиции были неприхотливые, многотерпеливые, бессловесные забитые люди. Но в то же время это были великие мастера-умельцы, способные в совершенно незнакомой, враждебной им, уроженцам Средней России, полярной тундре ловко соорудить дом из плавника, быстро разжечь на ветру, под тугими струями дождя (а чаще снега) спасительный костерок, подстрелить на лету птицу, схватиться один на один с матерым белым медведем, сшить из звериных шкур ладную одежду и обувь, сварить, словно лихой солдат из народной сказки, «суп из топора».

Они могли подолгу сносить любые лишения и невзгоды, не брезговали ни сырой моржатиной, ни мясом пса, пили теплую кровь только что забитого оленя, смазывали раны звериным жиром и вожделенно поглядывали на нарты начальника, в которых ехали, как значится в одном экспедиционном отчете, «тридцать девять рюмок крепкой водки»...

Начальники же выделялись «лица необщим выражением». Около половины флотских офицеров составляли иностранцы на российской службе, а вот штурманы почти все были русские. Жестокая эпоха, к сожалению, накладывала свой отпечаток на этих отнюдь не худших, во многом талантливых и даже незаурядных людей. Кое-кто из командиров имел «склонности к вину, взяткам и тяжбам», некоторые опускались, спаивали и обирали подчиненных, а также «устраивали великие притеснения инородцам». Последнее обстоятельство в высшей степени прискорбно, потому что именно благодаря местным жителям экспедиция получила возможность успешно действовать в Арктике, а немалое количество ее участников самую жизнь обязаны были ненцам и эвенкам, якутам и нганасанам, эвенкам и чукчам.



А. П. Соколов, глубже и полнее других представлявший себе историю Великой Северной, писал обо всем «негативном» с поразительной откровенностью, не опасаясь упреков в отсутствии патриотизма, в попытке очернить, запятнать безупречный мундир военного: «Особенно грустно и бедственно было недружелюбие почти всех членов экспедиции во все время ее продолжения... Оно затемняло и унижало прекрасные подвиги мужества, терпения и труда, ослабляло силы и способствовало неудачам».

А в результате, как отмечает тот же А. П. Соколов, эти «замечательные по уму и твердости» изыскатели «трудный и многобедственный путь... проходили и к вечно достойному ведению описали, а о непроходимых местах достоверно свидетельство учинили». И ни один из этих сотен, а вернее, тысяч людей не получил за труды и страдания никаких наград!

Если бы дело касалось лишь нижних чинов, то мы, привыкшие к подобным несправедливостям, наверное, и не очень-то поразились бы, но даже доблестному морскому офицерству, признанному цвету нации во все времена, не было пожаловано тогда ни орденов, ни званий. Харитону Лаптеву, например, очередной воинский чин капитан-лейтенанта был присвоен только через девять лет после его возвращения с Севера в Петербург. Однако еще раньше, в 1743 г., деятельность всей экспедиции была сперва приостановлена, а затем и навсегда прекращена. Фамилии, судьбы, лики ее героических участников канули в безвестность, и лишь бесстрастная географическая карта запечатлела для потомков имена очень и очень немногих из них.

Существенный штрих: сами они никогда не называли в собственную честь те острова, мысы, заливы, проливы, которые открывали и изучали с такой жертвенной самоотдачей. Полярные гидрографы просто-напросто заглядывали в святцы и нарекали тот или иной объект именем, допустим, святого Павла, Андрея либо Самуила — в зависимости от конкретного «дня рождения» данного святого. Много позднее, десятилетия и столетия спустя, другие северные скитальцы, верные памяти предшественников, в меру собственных знаний и возможностей восстанавливали историческую справедливость, и на карте Арктики появлялись те самые имена, которые далеко не каждому известны и сегодня. Так возродились

фамилии офицеров Великой Северной Минина и Стерлегова, Малыгина и Челюскина, двоюродных братьев Лаптевых, супругов Прончищевых.

Супружеская пара в полярной экспедиции? Уже неожиданность!

Партия лейтенанта Василия Васильевича Прончищева (к слову сказать, дату его рождения, 1702 г., и правильное отчество установили сравнительно недавно историки-краеведы И. В. Глушанков и Д. М. Романов) вела топографическую съемку побережья между Енисеем и Леной. Тогда впервые удалось составить более или менее точную карту на редкость сложной, изобилующей коварными извилистыми протоками и мелями дельты Лены. Также впервые легли на лист бумаги в середине 30-х гг. XVIII в. очертания многочисленных островков и даже целых архипелагов близ побережья Восточного Таймыра.

К характеристике личности лейтенанта Прончищева: во время вынужденной зимовки в устье реки Оленёк командир отряда поддерживал самые дружественные отношения с местными жителями, о чем докладывал в рапорте на имя капитан-командора Беринга: «По крайней силе и возможности поступал я с ними всякою ласкою и обнадеживал добротами».

Рано или поздно в каждый отряд Великой Северной экспедиции приходила цинга, страшная болезнь, считавшаяся в ту эпоху заразной. Она косила истощенных, ослабленных другими напастями (сегодня мы сказали бы по-научному: «Находящихся в постоянном стрессовом состоянии») людей, не выбирая своих жертв, не щадя ни начальников, ни рядовых. В партии молодого лейтенанта Питера Ласиниуса, например, из пятидесяти двух человек за короткий срок скончалось тридцать восемь, и первым пал командир. Явилась цинга и в отряд Прончищева.

Болезнь все чаще приковывала лейтенанта к койке, и тогда все заботы по отряду в пятьдесят с лишним человек брал на себя Челюскин, еще не совершивший свой легендарный поход. В наиболее ответственные моменты Прончищев, преодолевая боль и чудовищную слабость, вновь становился во главе вверенных ему людей. Так было и в конце августа 1736 г., когда их «Якуцк» (если следовать орфографии тех времен) не смог пробиться к берегу и лейтенант сошел в шлюпку, чтобы собствен-

норучно провести морской промер и отыскать безопасный фарватер — именно так, до последнего дыхания, исполняли свой долг российские полярные гидрографы. Возвратившись на борт судна, командир впал в беспамятство и на следующий день скончался.

Миновало несколько суток, и в корабельном журнале появилась еще одна скорбная запись: «В начале сего 4 часа пополудни бывшего командира дубель-шлюпки «Якуцка» Прончищева волею божьей жена его умре». Их похоронили в одной могиле в устье Оленёнка, впадающего в море Лаптевых западнее дельты Лены. Поставили деревянный крест, основание которого засыпали камнями. Эту могилу случайно обнаружил русский путешественник А. Л. Чекановский, побывавший здесь в 1875 г., почти полтора столетия спустя после гибели супругов Прончищевых.

Вот и появилось имя первой русской полярницы, жены лейтенанта Василия Прончищева, сопровождавшей мужа в арктических плаваниях, ухаживавшей за ним до его смертного часа. Вернее сказать, появилась фамилия, а имя дошло до нас только к 1983 г.!

На могильном кресте, и поныне стоящем в поселке Усть-Оленёк, имеется несколько прибитых гвоздями досок с надписями. Их считают своим долгом оставлять те, кто посещает могилу, а бывают здесь теперь многие: сотрудники экспедиций, туристы, командированные. Крест уже гнется под тяжестью досок, разрушается и деревянная могильная ограда, хотя, к чести местных жителей, они регулярно подправляют и подновляют ее. Так вот, на самой верхней доске написано: «Памяти славного Прончищева и его жены Марии». Эту надпись оставила в 1921 г. Ленская гидрографическая экспедиция — прямые наследники дел Великой Северной, советские изыскатели, увековечили подвиг далеких предков.

Значит, Мария? Это имя прочно вошло в популярную литературу, в арктическую картографию. О ней слагались стихи, ее имя присвоили судну, плавающему в Ледовитом океане, одна из бухт на Восточном Таймыре с 1913 г. носит, как и построенная здесь в советское время полярная станция, название «Бухта Марии Прончищевой». Так чего же больше? Какие могут быть сомнения?

Сомнения, однако, возникли. Уже упоминавшийся

Д. М. Романов, автор книг и статей, посвященных его землякам-тулякам (полярникам, декабристам, морякам, героям двух Отечественных войн), долгие годы изучал документы в различных архивах страны. Занимаясь судьбой Василия Прончищева, он в какой-то момент обратил внимание на то, что нигде — абсолютно нигде! — не упоминается имя его жены. Ни имя, ни девичья фамилия, всюду говорится только о «супруге господина лейтенанта».

А как же тогда изволите относиться к «Бухте Марии», к надписи на кресте? Не могли же честные полярные гидрографы дать заливу первое пришедшее в голову женское имя! У Романова мелькнула любопытная догадка. Началось, вероятно, с того, что в 1913 г. участники гидрографической экспедиции под начальством Вилькицкого присвоили фамилию отважной полярницы какому-то мыску на таймырском побережье в окрестностях безымянной бухты. На карте появился «Мыс Прончищевой». Со временем от «мыса» осталась одна лишь буква «м», и вот ее-то, ничтоже сумняшеся, несколькими годами позже кто-то расшифровал как начальную букву имени Мария! Ну а дальше все было просто: наименование перешло на «Бухту Марии Прончищевой».

Год проходил за годом, а загадка не разгадывалась, архивы молчали. Д. М. Романов сумел заинтересовать этим сюжетом молодого дипломника факультета журналистики МГУ Валерия Богданова, и тот приступил к кропотливому изучению старинных документов, хранящихся в столичном Центральном государственном архиве древних актов. Его ждала удача: в 1983 г. Богданов обнаружил запись, непреложно свидетельствующую о том, что «супругу господина лейтенанта» на самом деле звали Татьяна Федоровна Кондырева, в замужестве Прончищева! Отныне на карте Таймыра должна значиться «Бухта Татьяны Прончищевой», первой известной нам отечественной полярницы. И далеко не последней.

«Женщина в Арктике» — тема совершенно особая, требующая специального исследования, и здесь ее можно лишь обозначить, оставляя в стороне хронологию событий. «Женщина в Арктике» — сегодня подобным словосочетанием вряд ли кого удивишь, потому что в наши дни даже на самых дальних и трудных зимовках (исключо-

чая разве что дрейфующие станции «Северный полюс»), на торговых и научных судах, в разных арктических экспедициях зимуют, плавают, трудятся, и трудятся превосходно, женщины.

Нам же с вами, однако, нужно сейчас вернуться лет на восемьдесят назад, во второе десятилетие XX в.

### **«РЕШИЛА СДЕЛАТЬ, ЧТО МОГУ...»**

В 1912 г. в Ледовитый океан почти одновременно отправились несколько русских морских экспедиций (с тремя из них вам предстоит близко познакомиться). С эпохи Татьяны Прончищевой миновало чуть ли не два века, и вот в составе экспедиции 1912 г. оказались две женщины, две молодые дамы, и обе погибли неизвестно где, когда, при каких обстоятельствах...

Француженка Жюльетта Жан вместе со своим женихом, полярным геологом Русановым, вышла в море на борту маленького парусно-моторного судна с грозным именем «Геркулес». Ерминия Жданко «увязалась», как шутили матросы из экипажа баркентины (ее также называли шхуной) «Святая Анна», за экспедицией под начальством лейтенанта Брусилова, который не был ей ни мужем, ни женихом. А она «увязалась» и совершила то, что с полным правом можно назвать подвигом.

Дочь одного русского генерала и племянница другого, главы отечественной военной гидрографии, Ерминия Александровна Жданко росла человеком решительным и смелым. Еще во время русско-японской войны, когда ей не было и четырнадцати, она едва не укатила к отцу, чтобы вместе с ним защищать Порт-Артур! Узнав о том, что ее дальний родственник Георгий Львович Брусилов намерен пройти на своей «Святой Анне» из Петербурга вокруг Скандинавии и дальше, по всему Северному морскому пути (ведя по дороге добычу морского зверя, что, по замыслу Брусилова, окупит бы все расходы на предприятие и даже принесло бы немалую прибыль), девушка загорелась желанием попасть на борт судна. Она собиралась совершить морское путешествие в качестве обыкновенной пассажирки хотя бы до Александровска-на-Мурмане (ныне город Полярное, недалеко от Мурманска), где предполагала сойти на берег. Ей шел тогда двадцать второй год.

Несколько лет назад в одном научном сборнике по



проблемам географии и истории Крайнего Севера Д. А. Алексеевым были впервые опубликованы (с некоторыми сокращениями) письма Ерминии Жданко родным. В них она живо, непосредственно, обнаруживая при этом глубокое понимание возникшей ситуации, описала все происходившее «на суше и на море» в связи с плаванием «Святой Анны», а происходило там всякое. Ни в Петербурге, ни в Александровске-на-Мурмане, последнем «оплоте цивилизации» на арктическом маршруте, на борт шхуны по непонятным причинам не явились несколько членов экспедиции. В их числе были лейтенант Андреев, друг детства Брусилова, и, что куда более серьезно, судовой врач. Кроме того, еще во время стоянки в Норвегии со «Святой Анны» неожиданно сбежал судовой механик.

Рассказывая близким, какой превосходный человек Георгий Львович, как бессовестно обманывают его непорядочные люди, Ерминия Жданко, уже успевшая принять близко к сердцу все заботы и огорчения Брусилова, пишет 10 сентября 1912 г. родным: «Этого Андреева я видела на «Святой Анне» в Петербурге. И как-то сразу почувствовала недоверие и антипатию... С Андреевым должны были приехать в Александровск ученый Севостьянов и доктор... но вдруг накануне отхода оказалось, что ему «мамочка не позволила», а попросту он струсил... Между тем, когда об экспедиции знает чуть ли не вся Россия, нельзя же допустить, чтобы ничего не вышло... Аптечка у нас большая, но медицинской помощи, кроме матроса, который был когда-то ротным фельдшером, никакой. Все это на меня произвело такое удручающее впечатление, что я решила сделать, что могу, и вообще чувствовала, что если я тоже сбегу, как и все, то никогда себе этого не прощу».

Необходимо небольшое пояснение. Незадолго до описываемых событий девушка закончила курсы сестер милосердия и, верно оценив критическую обстановку, решительно настроилась занять место судового медика, вакантное в результате дезертирства врача. Положение осложнялось тем, что Ерминия еще не оправилась от какой-то болезни (в одном из писем она успокаивает родителей, уверяя их, будто «не так слаба, как прежде»). К тому же сама ее идея остаться на «Святой Анне» и принять участие в плавании, которое наверняка окажется и трудным, и небезопасным, встретила самое

резкое сопротивление Брусилова. Девушка определенно нравилась ему; он успел за недолгое время знакомства убедиться в том, что Ерминия и храбра, и благородна, и бескорыстна (она пожертвовала на нужды экспедиции двести рублей из своих личных, достаточно скромных, средств, и командир «Святой Анны» не мог не оценить этот поступок), однако ее участием в дальнейшем рейсе он всячески противился. Но в конце концов дал согласие на то, чтобы Мима — так звали ее близкие — послала отцу телеграмму-запрос. Генерал ответил лаконично: «Путешествию Владивосток не сочувствую. Решай сама».

Она «решила сделать что могу», и дописала письмо от 10 сентября: «Во Владивостоке будем в октябре или ноябре будущего года... Пока прощайте, мои милые, дорогие. Ведь я не виновата, что родилась с такими мальчишескими наклонностями и беспокойным характером, правда?»

Это ни в коем случае не было эффектным порывом экзальтированной барышни, способной на проявление сиюминутного милосердия, — Ерминия Александровна отчетливо представляла себе, что ждет ее впереди, ведь недаром она указала датой предполагаемого завершения экспедиции конец будущего, 1913 г. Она понимала, что им (ей в том числе) предстоит по меньшей мере одна зимовка в полярных льдах — дело по тем временам никак не женское. Она не могла не осознавать, что обрекает себя на жизнь среди двадцати трех мужчин, причем в подавляющем большинстве — совсем не ее круга. В последнем письме с дороги, отправленном с острова Вайгач, прорывается тревожное признание: «Сама не понимаю, как хватило сил расстаться...»

«Святая Анна» не пришла во Владивосток ни в 1913-м, ни в последующие годы. Она вообще не пришла никуда, а бесследно исчезла во льдах Центральной Арктики, оказавшись вовлеченной в длительный вынужденный дрейф. Шхуну унесло вдоль западных берегов Ямала далеко на север, в высокие широты. Миновали почти два года ледового плена, и в апреле 1914 г., когда судно находилось за восемьдесят третьей параллелью, одиннадцать членов ее экипажа во главе со штурманом Валерианом Ивановичем Альбановым покинули ее, надеясь добраться до ближайшего берега, до Земли Франца-Иосифа.

До этого архипелага дошли всего несколько человек, и лишь двоим, самому Альбанову и матросу Александру Конраду, посчастливилось спастись: их совершенно случайно обнаружили на одном из островков участники другой русской экспедиции под командованием Георгия Седова (уже погибшего к тому времени при безуспешной попытке штурмовать Северный полюс). Альбанов и Конрад доставили на Большую землю судовые документы «Святой Анны», а через несколько лет штурман выпустил книгу-дневник, где ярко и правдиво поведал обо всем, что пережили они за два года дрейфа и пешего перехода по дрейфующим льдам (книга не раз переиздавалась под разными названиями). Из этого произведения и можно узнать все о Ерминии Жданко, вплоть до того момента, когда группа Альбанова покинула шхуну.

На протяжении рейса, растянувшегося минимум до весны 1914 г., а скорее всего, до 1915 г., ибо непосредственных угроз для судна в то время не наблюдалось, «наша барышня», как ласково называли ее моряки, неизменно оставалась самым добрым, самым преданным общему делу членом экипажа, самым верным товарищем каждому матросу. Заболевали, сдавали наиболее сильные мужчины, капризничали, ссорились, швыряли в сердцах тарелки с супом чуть ли не в голову «обидчику», выкрикивали непристойности, ввязывались в драки... А она терпела.

Страдая от болезней, былых и «благоприобретенных» в плавании и дрейфе, ощущая на себе, юной нежной горожанке, всю силу и власть северной стихии (а она пережила две, не исключено даже — три зимовки во льдах), Ерминия Жданко врачевала и утешала, успокаивала и возрождала к жизни павших духом, о чем обстоятельно повествует книга Альбанова. Своим долготерпением и надеждой на благополучный исход экспедиции она ежедневно, ежеминутно несла облегчение всем остальным.

Была ли на борту «Святой Анны» «полярная любовь»? Некоторые современные авторы, рассказывающие о той драматической экспедиции, приводят слова, якобы произнесенные матросом Конрадом много лет спустя после его возвращения на Большую землю: «Все из-за бабы получилось...» Однако сама эта фраза находится в прямом противоречии с тем, что мы знаем о девушке, в том числе и от штурмана Альбанова. Могли ли возникнуть

лирические отношения на борту арктического судна? Конечно, могли, ничего противоестественного в том нет. Но некоторые азартные повествователи говорят об этом, как о свершившемся факте, вот только никак не могут договориться между собою о конкретном объекте девицей любви!

«Она, несомненно, влюбилась в Брусилова, и он отвечал ей взаимностью», — твердят одни. «Нет, не скажите, — включаются в разговор другие, — посмотрите на фотографию Альбанова, могла ли такая пылкая натура, как Ерминия, устоять перед обаянием штурмана?» Но ни в письмах с борта «Святой Анны» (будь то письма Брусилова или Жданко), ни в книге Альбанова не содержится никаких намёков на то, будто на шхуне возник традиционный «треугольник», приведший в итоге к размовке между командиром и штурманом.

О самом конфликте достаточно откровенно и убедительно рассказано Альбановым. «Я уходил с судна вследствие возникшего между мною и Брусиловым несогласия... Сейчас, когда я спокойно могу оглянуться назад и беспристрастно анализировать наши отношения, мне представляется, что в то время мы оба были нервными людьми... Из разных мелочей, неизбежных при долгом совместном житье в тяжелых условиях, создавалась мало-помалу уже крупная преграда между нами. Терпеливо разобрать эту преграду путем объяснений, выяснить и устранить недочеты нашей жизни у нас не хватило ни решимости, ни хладнокровия, и недовольство все накапливалось и накапливалось».

Сегодня дать оценку подобным взаимоотношениям куда как просто: обычная психологическая несовместимость, столь типичная практически для любой экспедиции, действующей в трудных условиях — полярной, высокогорной, космической и т. п. И нет ни малейшей надобности «привлекать» дополнительно любовь, ревность и прочие личные обстоятельства, почему-то вызывающие как у людей пишущих, так и у людей читающих повышенный интерес и преувеличенные эмоции. Хотя, повторюсь, если быть объективным, категорически отрицать вероятность зарождения подобных чувств на шхуне «Святая Анна» у нас тоже нет оснований.

Главное, однако, совсем в другом. В любом случае Ерминия Жданко проявила в том плавании высшие человеческие качества. Если она любила Альбанова, то

пожертвовала чувством (и собою!), осталась с теми, кто нуждался в ее помощи. Если она любила Брусилова, ей, очевидно, пришлось преодолеть величайшее искушение уйти вместе с группой Альбанова — все, что нам известно теперь о ее гордом и твердом характере, убеждает в одном: пассивному ожиданию весьма проблематичного спасения она наверняка предпочла бы активное действие, т. е. поход по льдам к Земле Франца-Иосифа.

Но любовь все-таки была! Любовь юной девушки к людям. Именно это чувство, ставшее синонимом постоянной готовности к самопожертвованию, продиктовало полярнице линию поведения. Она осталась на шхуне, прекрасно понимая, что и судно, и люди на нем обречены. Так Ерминия Александровна Жданко, первая и, кажется, единственная до сих пор женщина, совершившая по меньшей мере двухлетний высокоширотный дрейф, весной 1914 г. сознательно пошла на смерть ради других.

О штурмане Альбанове и о некоторых загадках той экспедиции мы еще кое-что узнаем из следующей главы. Судьба же «Святой Анны», по всей вероятности, никогда не прояснится. Совершенно бесспорно, что и шхуна, и оставшийся на ней экипаж погибли, причем вряд ли позднее 1915 г., если учитывать состояние людей, болезни, нехватку продуктов. Впрочем, это вовсе не означает, что само судно обязательно должно было пойти на дно. Высказывают, в частности, одну гипотезу, кающуюся поначалу фантастической, однако, как говорится, чем черт не шутит: в 1914 г. разгорелась первая мировая война, и «Святая Анна», вынесенная течениями в Северную Атлантику предположительно в 1915 или 1916 г., могла стать жертвой германской подводной лодки! Приверженцы этой догадки Д. А. Алексеев и П. А. Новокшенов сумели заинтересовать немецких исследователей и архивистов, и те охотно приступили к поискам. Но пока никаких упоминаний о шхуне и ее экипаже не последовало. А на карте архипелага Земли Франца-Иосифа появились ледниковый купол Брусилова, мысы Альбанова и Ерминии Жданко.



## СОВЕТСКАЯ ЗЕМЛЯ... НИКОЛАЯ II

Лет двадцать назад, полностью находясь во власти стереотипов, автор этой книги, рассуждая в одной из первых своих брошюр о героических полярных исследователях прошлого, бездумно изрек: «Но то были голоса одиночек, подлинных патриотов страны. Они не были услышаны в условиях самодержавного гнета, в условиях засилья равнодушных и бездарных чиновников». Написал — и тут же получил по телефону взбучку от чрезвычайно уважаемого в арктическом мире человека, ветерана Северного морского пути, зимовщика и исследователя Бориса Александровича Кремера (о котором впоследствии опубликовал книгу):

— Вы что же, милостивый государь, — гремел в трубке его возмущенный голос, — все, что было до семнадцатого года, под эту рубрику запикиваете?! По-вашему, и Великая Северная была всего лишь сборищем энтузиастов-одиночек? И Русская полярная экспедиция Эдуарда Толля? Да зачем далеко ходить — перед самой революцией состоялась еще одна поистине великая государственная экспедиция. Не понимаете? Не догадываетесь? Позор! Ну, помогу вам, вспомните ГЭ СЛО, отца и сына Вилькицких, вы же их похода упоминаете в своем творении. Нет уж, увольте от вашей фразеологии!

ГЭ СЛО, Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, Андрей Ипполитович и Борис Андреевич Вилькицкие... Этой арктической эпопее и людям, в ней участвовавшим, ужасно не повезло, в историю они вошли как-то неубедительно, бегло-перечислительно, «малотиражно» (в одной крупной монографии им уделено менее десяти страниц, в другой — побольше, около тридцати, но зато тираж у нее... тысяча экземпляров). Давным-давно появились и сразу сделались редкостью несколько книг мемуарного характера, написанных двумя-тремя участниками событий. Ну, еще какое-то количество научных статей — и все. Ни сборников первичных наблюдений экспедиции, ни тем более обобщающих трудов, а ведь продолжалась она целых пять лет, и происходило это сравнительно недавно, в 1910—1915 гг. «Пропавшая», исчезнувшая из анналов истории экспедиция. По каким причинам это случилось, мы с

вами подробно поговорим чуть дальше, а сейчас я хочу познакомить вас с одним очень достойным человеком.

Сергей Владимирович Попов, гидрограф и летописец Русской и Советской Арктики, сорок лет из своих шестидесяти связан с Крайним Севером. Много зимовал, плавал на гидрографических судах, летал в ледовую разведку — словом, верой и правдой, как все без исключения российские гидрографы во все времена, служил Арктике и своей стране. Последние полтора десятка лет он скован тяжкой, не поддающейся лечению болезнью сердца и уже давно не переступает порог своей ленинградской квартиры. Когда же чуть-чуть отпускает очередной приступ, он придвигает к себе пишущую машинку (все чаще и чаще Сергей Владимирович проделывает это лежа), чтобы продолжить работу над статьей о каком-нибудь арктическом исследователе, нередко совсем неизвестном. Потом из таких статей составляются книги об именах на полярной карте, о судьбах первооткрывателей.

Едва я заговорил с ним о ГЭ СЛО и о Вилькицких, как Сергей Владимирович резко произнес:

— Мы расточительны и безжалостны! Мне, прямо скажу, не суждено больше работать в архиве Географического общества, а вы, приезжая в Ленинград, по-моему, просто обязаны туда наведываться. И первое, что должны сделать, это затребовать фонд номер девятнадцать и читать все подряд, не пропуская ни листочка. Вот тогда поймете, что это была за экспедиция, какие люди, замечательные по многим статьям, составляли ее основу.

В красивом особняке в переулке Гривцова, в архиве Всесоюзного географического общества, на просьбу принести фонд № 19 мне с улыбкой сказали, что вряд ли это осуществимо, потому что фонд состоит из 163 архивных единиц, 5606 пронумерованных листов, плюс 6 коробок с фотонегативами и диапозитивами! Правда, имеется подробная опись фонда, по которой я могу выбрать наиболее интересное.

На столе громоздятся папки: материалы по организации и снаряжению ГЭ СЛО, подробные сведения о личном составе, о маршрутах пяти плаваний в Арктику, ежегодные отчеты начальника, служебные донесения, письма и телеграммы, представления к наградам, навигационные карты, объемистые журналы научных наблю-

дений. И почти в каждом документе повторяется, «звучит» на протяжении доброго полувека, до последнего дня жизни этого человека, имя: Николай Иванович Евгенов.

И впрямь история экспедиции и личность Евгенова неразделимы. Он умер в 1964 г. в возрасте семидесяти пяти лет, а начинал служение Северу молодым выпускником петербургского Морского корпуса (нынешнее Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе в Ленинграде). В ГЭ СЛО лейтенант Евгенов был вахтенным начальником и старшим штурманом на одном из судов в плаваниях 1913—1915 гг. Вся последующая его жизнь также прошла в нелегких экспедициях, в общей сложности Николай Иванович совершил в Заполярье свыше двадцати морских походов и путешествий. Он, как никто, знал трассу во льдах и по праву считался ведущим лоцманом Северного морского пути. В 20—30-е гг. Евгенов руководил Карскими морскими операциями, сыгравшими выдающуюся роль в освоении западного участка ледовой дороги, что привело в итоге к ее полному практическому освоению.

Помимо Арктики, исследователь побывал в Индии, Китае, Японии, Египте, в Северной Америке, на берегах Средиземного моря и Атлантики, но самым главным делом всей жизни Евгенов неизменно считал участие в ГЭ СЛО и гордился той ролью историка-летописца, какую ему пришлось играть на протяжении полувека.

Своим рождением Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана обязана... Цусиме. Тяжелое поражение в русско-японской войне заставило искать другие дороги, ведущие на Дальний Восток. К этому призывали лучшие умы России, среди которых был и гениальный Д. И. Менделеев, с годами всерьез увлекшийся Арктикой и ледоколами: «Помимо большого экономического значения, военно-морская оборона страны должна много выиграть, когда можно будет — без Суэцкого или иных каналов теплых стран — около собственных своих берегов переводить военные суда из Атлантического океана в Великий и обратно».

Власти приняли решение создать специальную экспедицию, которой поручалось тщательно обследовать наименее изученный восточный участок будущей сквозной трассы, от Берингова пролива до устья Лены. Морякам предписывалось, «если позволит состояние льдов,

следовать с описью от устья реки Лены далее на запад», то есть попытаться пройти с востока на запад всю ледовую дорогу. До них это удалось проделать лишь однажды: в 1878—1879 гг. шведская экспедиция на судне «Вега» под начальством Нильса Адольфа Эрика Норденшельда прошла с зимовкой весь Северный морской путь с запада на восток.

На Невском судостроительном заводе в Петербурге были заложены ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач», первые корабли с металлическим корпусом, предназначенные для арктических плаваний. По мысли тогдашнего начальника Главного гидрографического управления генерал-лейтенанта А. И. Вилькицкого, цель предстоящей экспедиции сводилась «не к плаванию через льды, а к пользованию свободной водой... В силу этого главным вопросом в плавании Ледовитым океаном является знание физико-географических условий в этом районе, а также знание фарватеров и глубин». Следовательно, речь шла о научном, географическом в широком понимании этого слова предприятии, в основе которого лежали, как и полагалось по давней традиции, гидрографические изыскания, и в этом ГЭ СЛО удивительно походила на свою Великую Северную предшественницу.

И все же то, что было осуществлено в 1910—1915 гг., прямых аналогов в истории не имеет. Впервые была проведена крупномасштабная государственная операция, не рекордная по замыслу, не узковоенная либо торгово-промысловая, а как бы вполне заурядная, будничная экспедиция в Ледовитый океан, целью которой оставались исключительно научные исследования, причем проводимые на уровне начала XX столетия.

«Таймыр» и «Вайгач» плавали в высоких широтах пять лет подряд, возвращаясь во Владивосток в конце каждой навигации (кроме сезона 1914/15 г.). Первые три года во главе экспедиции стоял немолодой и чрезмерно осторожный генерал-майор И. С. Сергеев, который сам о себе говорил с гордостью, не ощущая двусмысленности сказанного: «Где Сергеев прошел, там всякий пройдет!» За эти годы они провели опись берегов Чукотки, уточнили карты нескольких заливов Камчатки, побывали на постоянно блокированном льдами и потому очень труднодоступном острове Врангеля, где выполнили астрономические, геологические и магнитные

исследования. Во время одного из плаваний удалось достичь дельты Лены, но дальше на запад Сергеев идти не решился, опасаясь вынужденной зимовки.

Несомненно, так продолжалось бы и в последующие годы, однако в самом начале рейса 1913 г. руководитель экспедиции неожиданно заболел, и его место занял двадцативосьмилетний командир «Таймыра» капитан II ранга Вилькицкий, сын начальника российской военной гидрографии. Хочу обратить ваше внимание на то, что даже командование «Таймыром» Борис Андреевич принял лишь после кончины отца, противившегося по этическим мотивам высокому назначению сына. (Андрея Ипполитовича Вилькицкого сменил на посту главы отечественной гидрографии генерал-лейтенант М. Е. Жданко, дядя нашей Ерминии.)

Как и большинство офицеров ГЭ СЛО, Борис Вилькицкий получил образование в Морском корпусе, а затем продолжил учебу в Военно-морской академии, став в итоге не только гидрографом, но и штурманом I разряда. В двадцатилетнем возрасте участвовал в русско-японской войне, оборонял Порт-Артур, заслужил боевые ордена, был ранен. Его отличали воля и требовательность, храбрость и деликатность, высокий профессионализм и неизменная готовность к самосовершенствованию. Мало кто в экспедиции сомневался, что под его руководством они сумеют сделать нечто весьма значительное, хотя — вот вам характерная деталь — в 1913 г. Борис Вилькицкий отправлялся в свое первое плавание!

Моряк-новатор по натуре, он сразу же предпринял рискованный, но многообещающий шаг: разрешил судам вести по мере необходимости отдельные, автономные плавания, порой даже вне пределов действия судовой радиосвязи, то есть на расстоянии свыше ста пятидесяти миль друг от друга. Это резко раздвинуло рамки исследовательских операций, прекрасно стимулировало инициативу молодых, по-хорошему честолюбивых гидрографов.

Само-то радио было изобретено менее чем за двадцать лет до работ ГЭ СЛО. Далеко не все и не сразу осознали, какое могущественное средство появилось в руках мореплавателей, кое-кто скептически относился к новому хлопотному делу, требовавшему и средств, и специально обученных специалистов. Борис Вилькицкий был, разумеется, среди тех, кто безоговорочно поверил



в радио, он сумел настоять на том, чтобы на обоих судах был увеличен штат радиотелеграфистов.

Новый начальник во всем стремился к нововведениям. Находясь в перерыве между рейсами 1913 и 1914 гг. в Петербурге, Вилькицкий разработал и обосновал необходимость применения самолета для ледовой разведки, что не может не поражать: первый аэроплан братьев Райт поднялся в воздух за считанные годы до того, в 1903 г., а Борис Андреевич уже предвидел большое будущее полярной авиации! В плавание 1914 г. на борт одного из судов был взят самолет «Фарман», и хотя опыт оказался неудачным (машина сломалась во время пробного полета в бухте Провидения на Чукотке), умельцы-энтузиасты переделали ее в аэросани, впоследствии те неплохо послужили на зимовке у берегов Таймыра.

В навигацию 1913 г. экспедиция прошла по дальневосточным морям и по Ледовитому океану свыше тринадцати тысяч миль. Был собран обильный научный урожай, открыт ряд новых островов, однако все затмило главное географическое событие не только года, но, как оказалось, и века: 21 августа (3 сентября) с обоих судов почти одновременно лейтенантом Евгеновым и корабельным врачом Л. М. Старокадомским был усмотрен доселе неизвестный берег крупного, покрытого вечными льдами архипелага. «Мы установили,— записал тогда начальник экспедиции,— что вода на север от мыса Челюскина не широкий океан, как его считали раньше, а узкий пролив» (получивший позже имя Бориса Вилькицкого).

Так произошло важнейшее географическое открытие XX столетия. На мировой карте появился архипелаг, получивший наименование Земли императора Николая II, и название это оставалось «нестертым» на протяжении тринадцати лет, что само по себе уже парадокс: имя свергнутого и расстрелянного царя на советской географической карте! Очевидно, в те времена было некогда особенно задумываться над подобными, пусть значительными, но все-таки второстепенными проблемами, и только в 1926 г. архипелаг из трех крупных и многочисленных островов поменьше стал называться Северной Землей.

Навигация 1914 г. закончилась для экспедиции тем, что из-за тяжелых льдов пришлось зазимовать у берегов Таймыра. Начальство во главе с Вилькицким сделало все, чтобы зимовка прошла благополучно. Для команд

обоих судов устраивались прогулки и игры на свежем воздухе, моряки охотились, совершали научные экскурсии на ближайший берег. На судах по полной программе велись исследования, в том числе и довольно сложные — магнитные, а также наблюдения за полярными сияниями.

«Режиссеры»-офицеры ставили любительские спектакли, с матросами проводились занятия по русскому языку, математике, физике, географии, истории. Спаянность большого коллектива (15 офицеров и 80 членов команды), дух товарищества и доброжелательства, царивший на «Таймыре» и «Вайгаче», помогли пережить трудную полярную ночь. Удалось уберечься от цинги, но все-таки полностью избежать потерь ГЭ СЛО не сумела: от болезней скончались два кочегара и лейтенант Алексей Жохов.

В сентябре 1915 г. мореплавателей торжественно приветствовал Архангельск. Во второй раз после Норденшельда заветная трасса во льдах оказалась пройденной, теперь уже с востока на запад. Все нижние чины получили золотые и серебряные медали «За усердие», офицеры — ордена. В честь ГЭ СЛО был учрежден специальный нагрудный знак, Б. А. Вилькицкий удостоился высшей награды Русского географического общества, французское и шведское Общества также увенчали его своими наградами.

Но, как мы знаем, на Большой земле в это время бушевала мировая война. Она-то в первую очередь и помешала в должной мере оценить содеянное русскими полярными гидрографами. Как сказал Руал Амундсен, «в мирное время эта экспедиция возбудила бы восхищение всего цивилизованного мира, и молодой офицер (имеется в виду Борис Вилькицкий.— З. К.) получил бы то признание, которого заслуживает его подвиг». А тогда, в 1915 г., было, конечно, не до наград, не до широкого общественного признания. ГЭ СЛО расформировали, матросы и офицеры ушли в действующий флот, на войну, многим так и не суждено было получить ни ордена, ни медали, ни памятного знака.

Капитан II ранга флигель-адъютант Б. А. Вилькицкий принял под командование эскадренный миноносец «Летун» и вступил в сражения с германским флотом на Балтике. Вскоре свершилась революция, и Борис Андреевич остался на родине, все в том же Главном гидрографическом управлении. Большевицское прави-

тельство, даже в самые трудные для республики времена уделявшее особое внимание освоению Заполярья, назначило его руководителем новой, советской ГЭ СЛО. Несмотря на отчаянные тяготы гражданской войны, на это очередное арктическое предприятие были уже выделены средства, однако интервенция на Севере сорвала все планы. Экспедиционные суда, оказавшиеся в чужих руках, были уведены за границу, а сам Вилькицкий сделался эмигрантом и на протяжении многих десятилетий именовался не иначе, как «контрреволюционер» и «недобитый белогвардеец».

Одна очень и очень существенная деталь: в 1923 и 1924 гг. по приглашению наших внешнеторговых организаций капитан Вилькицкий возглавлял советские (!) Карские товарообменные операции (закупленные на Западе товары обменивались на сельскохозяйственную продукцию Сибири) — вот сколь велик был авторитет мореплавателя. Обе эти экспедиции в устья Оби и Енисея прошли успешно, с прямой выгодой для молодого государства. Кроме того, Вилькицкий принимал участие в работе созданного при акционерном торговом обществе «Аркос» бюро Северного морского пути, обобщая опыт своих плаваний в Карском море, давая практические рекомендации по вопросам навигаций в Арктике. Иными словами, бывший флигель-адъютант продолжал преданно служить России!

Затем долгие годы Борис Андреевич работал в Бельгийском Конго, изучая гидрологический режим африканских рек, и умер в Брюсселе в 1961 г., успев отметить свое семидесятипятилетие и ничем не скомпрометировав себя в глазах Советской власти. Более того, он до конца дней мечтал возвратиться на родину, и фонд № 19 хранит соответствующую переписку на эту тему между бывшим корабельным врачом Старокадомским и бывшим лейтенантом Евгеновым. В письмах они размышляют над тем, как бы помочь их прежнему командиру вернуться в СССР, как бы исхлопотать для него при этом заслуженную пенсию. Доктор горько сетует на то, что имя Вилькицкого даже не упомянуто в Большой Советской Энциклопедии (во 2-м издании), а это «ненормально, неблагоприятно», заключает он.

Да, эмигрантская судьба Вилькицкого и ряда других офицеров ГЭ СЛО, несомненно, способствовала забвению на родине самой экспедиции, вот и стала она в ре-

зультате «пропавшей». К тому же многие коллеги командира в отличие от него взяли в руки оружие, чтобы бороться с новой властью, причем был среди офицеров капитан II ранга, участие которого в единственном, самом первом по счету плавании «Таймыра» и «Вайгача» вызвало почти полувековой заговор молчания вокруг всей экспедиции, наложило «табу» на любой объективный разговор о ней. Его звали Александр Васильевич Колчак.

Колчак... Верховный правитель России, казненный в 1920 г. Два последних года из отпущенных ему судьбой сорока шести лет он был ярким противником Советской власти. А кем и чем был он (если следовать любопытствующей анкете) «до семнадцатого года»? Ответ таков: А. В. Колчак был крупным полярным исследователем, храбрым гидрографом-изыскателем, искусным флотоводцем. И вот такого Колчака мы, сегодняшние, не знаем совсем.

Современный «Советский энциклопедический словарь» аттестует Колчака как адмирала, одного из главных организаторов контрреволюции в гражданскую войну и командующего Черноморским флотом во время мировой войны — и все! А где его участие в обороне Порт-Артура? Где ГЭ СЛО, где гидрографические исследования реки Колымы и морей Ледовитого океана, плавания на «Заре» в составе Русской полярной экспедиции под начальством Э. В. Толля? Где, наконец, основополагающий теоретический труд «Лед Карского и Сибирского морей», изданный в 1909 г., на котором выросли самые именитые наши арктические исследователи и мореплаватели?

Ныне мы возвращаем многие имена, и, слава Богу, кажется, уже не нужно изощренно искать тому особые оправдания — людям все больше становится ясно, что История требует одного: объективности. Давно уже вернулись в Россию и «белый барин» Ф. И. Шеляпин, и не признавший Октября нобелевский лауреат И. А. Бунин с его «Окаянными днями», и монархист В. В. Шульгин, и эсер Б. В. Савинков, а сравнительно недавно — и П. А. Столыпин, о котором десятилетиями упоминали лишь в качестве своеобразного приложения к «столыпинскому вагону» и «столыпинским галстукам», т. е. виселицам...

Уместно вспомнить здесь еще об одном деятеле прошлого, генерале Якове Александровиче Слащове,

ставшем для М. А. Булгакова прообразом генерала Романа Хлудова в «Беге». Этот командир корпуса денкинской армии, затем врангелевец, был одним из самых яростных контрреволюционеров. Эмигрировав с остатками белых войск, он в 1921 г. вернулся, был тогда же амнистирован, служил в Красной Армии, преподавал на курсах «Выстрел» и был застрелен в 1929 г. неким Колленбергом, отомстившим генералу за своих близких, замученных по его приказу. Якову Александровичу более или менее объективное место в отечественной истории (и даже искусстве), как видим, нашлось, и, к слову сказать, «стены не рухнули»!

Что и говорить, вряд ли может вызвать симпатию адмирал, зверства которого в 1918—1919 гг. наводили ужас на людей. Но сейчас речь идет о другом Колчаке, об арктическом мореплавателе, с риском для жизни прокладывавшем маршруты будущих навигаций в Северном Ледовитом океане. Продолжать перечеркивать его имя, по-моему, глубоко несправедливо. Более того, его необходимо вспомнить как можно основательнее, потому что с ним тесно связаны имена и судьбы многих других, очень достойных людей. Семьдесят лет на них как бы лежит мрачный отсвет имени верховного правителя России, с которым они когда-то плавали в полярных морях, делили один спальный мешок и одну краюху хлеба, делая общее гуманное дело, служа отечественной военной гидрографии. О некоторых из них у нас еще будет случай поговорить подробнее, а теперь обратимся к дальнейшей судьбе ГЭ СЛО.

Война и революция оставили от нее обширное «белое пятно». Ее участники оказались разбросаны кто куда, разведены в прямом смысле «по обе стороны баррикад». Столь же разрозненны, а то и безвозвратно утрачены оказались и экспедиционные материалы. Значительная часть бумаг была в 1918 г. эвакуирована из фронтового Петрограда в тихий Ярославль, но там вскоре вспыхнул мятеж, и здание, где хранились документы, сгорело дотла.

К счастью, погибло далеко не все. Некоторые бумаги в итоге осели в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота и уже известных нам фондах Географического общества СССР в Ленинграде. Кое-что осталось в руках участников экспедиции, а со временем — в их семьях. Отдельные документы начали



постепенно переключивать из личных архивов в государственные хранилища, например, в Центральный государственный архив народного хозяйства в Москве, где несколько лет назад был создан специальный личный фонд полярных исследователей. В общем, несмотря на чувствительные и порой невозполнимые утраты, экспедиционные документы все же продолжали существовать. Чтобы собрать их воедино, требовалась личность особенная: специалист, эрудит, энтузиаст и подвижник одновременно. Такой человек нашелся. Нетрудно догадаться, что я имею в виду Николая Ивановича Евгенова.

Он занялся этой, поначалу казавшейся совершенно безнадежной, деятельностью еще в 20-е гг. Начал переписку с оставшимися в живых сослуживцами, с их близкими и друзьями, с друзьями друзей. Но работа полярного гидрографа все время отвлекала Евгенова. Он вел изыскания на реках Лена и Оленёк, на Новой Земле, руководил Карскими морскими экспедициями. В страшном 1938 г. его надолго лишили права на доброе имя... Но в середине 50-х гг. он снова вернулся к главной теме своей жизни (в многочисленных письмах и других документах Николай Иванович обычно так и писал: «Тема», — и любой адресат отлично понимал, о чем идет речь).

Как прирожденный исследователь он мечтал прежде всего собрать и опубликовать фактические исходные результаты всех научных наблюдений ГЭ СЛО. И времени, и сил у него, к счастью, хватило. Подобно Б. А. Вилькицкому, Н. И. Евгенов дожил до семидесяти пяти лет, успев завершить титанический труд над «Темой». Ему, разумеется, помогали. Ленинградский университет, некоторые научно-исследовательские и учебные институты, Географическое общество, Гидрографическое предприятие Главсевморпути — все они хорошо поработали на фонд № 19. Самым преданным и надежным помощником стал кандидат географических наук Валерий Николаевич Купецкий, действующий арктический гидрограф, специалист по ледовым прогнозам и прогнозам погоды.

Проходили год за годом, множились папки с перепиской, которую Николай Иванович вел с издательствами и должностными лицами самого высокого ранга, много обещавшими, но ничего не предпринимавшими

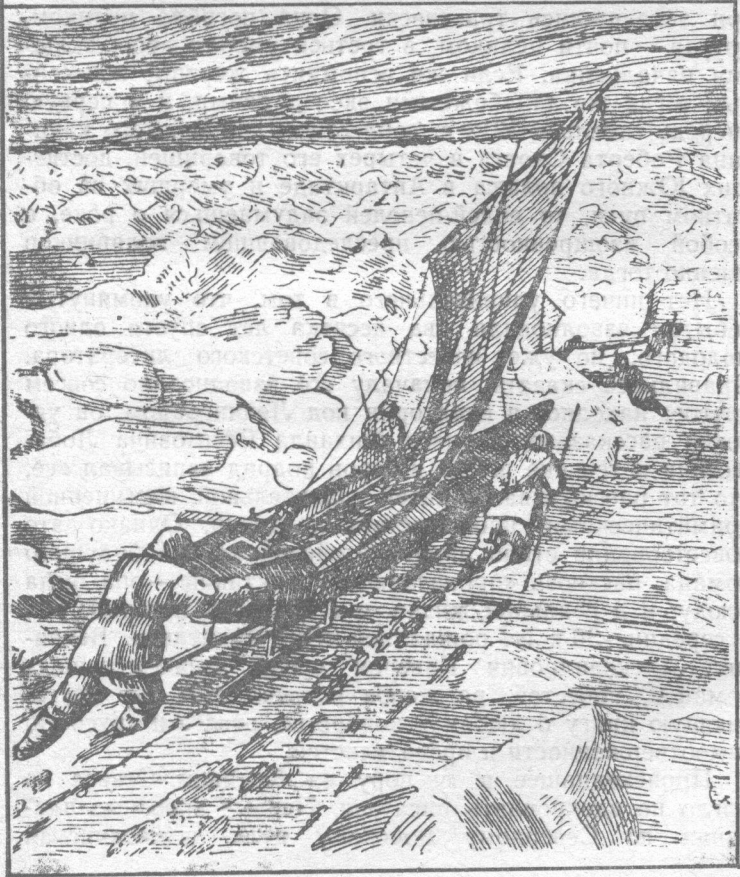
для публикации материалов ГЭ СЛО. Да и как, честно говоря, было все это издавать, весь этот неохватный фонд № 19, эти распираемые бумагами, таблицами, графиками, картами, рисунками папки, толстые тетради-дневники?!

И все-таки в 1985 г. Ленинградское отделение издательства «Наука» выпустило в ротاپринтном исполнении и тиражом в тысячу двести пятьдесят экземпляров работу Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого «Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 гг.». В нее вошла лишь небольшая часть материалов: результаты обработки ряда наблюдений и, что весьма ценно, библиография из трехсот шестидесяти двух наименований.

Автор обещал поближе познакомить читателей с тремя русскими полярными экспедициями, вышедшими в Ледовитый океан в одном и том же 1912 г., с их загадками и драмами. Пойдем же вслед за ними, за штурманом Альбановым и лейтенантом Брусиловым, за геологом Русановым и старшим лейтенантом Седовым.



## Как звали Ивана Львовича Татаринова



## СКОЛЬКО БЫЛО КАПИТАНОВ?

Историки Арктики и Антарктики давно уже обратили внимание на то, что 1912 г. был особенно несчастным для исследователей высоких широт. То ли сам год оказался аномально суровым и ледовитым, то ли путеводная Полярная звезда отказала в покровительстве морякам — известно лишь одно: три русские полярные экспедиции вышли в Северный океан в 1912 г., и все три завершились трагически. Одна погибла целиком, другая — почти целиком, в третьей умерли двое, включая начальника. Если же вспомнить жертвы, понесенные тогда же зарубежными экспедициями, и в первую очередь гибель в 1912 г. доблестного английского капитана Роберта Скотта и четырех его товарищей, достигших Южного полюса в Антарктиде и умерших на обратном пути, то волей-неволей задумаешься о роке, с особой изощренностью преследовавшем полярников именно тогда.

Нет ничего удивительного в том, что упомянутые события взволновали два десятка лет спустя одного молодого, но уже известного советского литератора. Правильнее сказать, поначалу его взволновало совсем другое: находясь в санатории под Ленинградом, он увлекся рассказами биолога Михаила Ефимовича Лобашова и в течение шести вечеров подряд записывал все, что тот рассказывал о своей удивительной, насыщенной драматическими происшествиями жизни. Однако это повествование стало лишь житейской канвой будущего романа, насквозь «пронизанного» Арктикой — она была всюду: и в реальной жизни, и в недавней истории. Так в середине 30-х гг. рождались «Два капитана». Вениамин Александрович Каверин среди многочисленных романов, повестей, рассказов оставил нам эту нестарющую книгу о любви и коварстве, отваге и трусости, самоотверженности и предательстве.

Происходившее в ту пору на Крайнем Севере не могло не вдохновлять писателя. Первые сквозные плаванья по Северному морскому пути, челюскинская

эпопея, герои-летчики, свершившие, казалось бы, невозможное при спасении пленников ледового «Лагеря Шмидта», высадка в точке Северного полюса четверки папанинцев. А еще — книги, множество научно-популярных произведений, мемуаров, сборников документов, касающихся и самых известных, и надолго забытых экспедиций прошлого, сенсационные находки 30-х гг., реликвии, связанные с пропавшими без вести полярными путешественниками. Такие находки были, в частности, сделаны в 1934 и 1936 гг. на безымянных островах в Карском море и, как свидетельствует сам автор «Двух капитанов», взбудоражили его воображение.

В. А. Каверина захватила героика и высокая романтика арктических широт. Он читает полярную литературу, словно замороженный, слушает рассказы художника Николая Васильевича Пинегина, участника экспедиции Георгия Седова 1912—1914 гг. А во время Великой Отечественной войны корреспондент «Известий» на Северном флоте Вениамин Каверин сам становится очевидцем и участником многих событий. И роман свой завершает в 1944 г., когда еще идет война. Роман о двух капитанах. О двух? Нет, никак не о двух!

Отвечая на многочисленные вопросы о прототипах одного из своих главных героев, автор говорит, что у капитана Татаринова их было несколько, да и угадываются они без большого труда: лейтенант Георгий Львович Брусилов, штурман Валериан Иванович Альбанов, полярный геолог и мореплаватель Владимир Александрович Русанов, старший лейтенант Георгий Яковлевич Седов. И еще одна «составляющая» — британский капитан Роберт Фолкон Скотт: в уста И. Л. Татаринова писатель вложил строки из дневников и прощальных писем этого путешественника, вслед за Руалом Амундсеном покорившего Южный полюс. Слова же мальчишеской клятвы Сани Григорьева и его друзей взяты из поэмы классика английской литературы Альфреда Теннисона «Улисс», написанной свыше ста лет назад: «Бороться и искать, найти и не сдаваться!» Именно эта фраза-призыв начертана на могильном кресте, высящемся в Антарктиде в память о пятерых погибших в 1912 г. англичанах во главе со Скоттом.

Вы уже знакомы и с лейтенантом Брусиловым, и со штурманом Альбановым, помните, как унесло льдами «Святую Анну», как полтора года спустя ее покинула



группа Альбанова, из которой спаслись лишь двое. И когда в романе, в письме капитана Татаринова мы читаем: «Среди одного такого поля и стоит наша «Святая Мария», по самый планшир засыпанная снегом. Временами гирлянды инея срываются с такелажа и с тихим шуршанием осыпаются вниз», — перед нами дневник Альбанова, только вместо «Святой Марии» следует читать: «Святая Анна». А приказ, отданный капитаном Татариновым штурману Ивану Климову, — это подлинное распоряжение лейтенанта Брусилова, врученное штурману Альбанову перед уходом его группы с судна. И подобных мест в каверинском романе немало, хотя дело, разумеется, не в дословных совпадениях, не в очередном упоминании каких-то реалий экспедиции — суть в том, что лучшие черты характера арктического исследователя, будь то Брусилов, Альбанов, Русанов или Седов, писатель сделал основными чертами своего любимого героя, и это прослеживается на протяжении всего произведения.

Драму «Святой Анны» и ее экипажа мы в общих чертах знаем и благодаря дневнику Альбанова (вышедшему первым изданием перед самой Октябрьской революцией) можем отчетливо представить себе ход экспедиции, психологическую напряженность, возникшую на борту шхуны, трагическую развязку. Многого, естественно, мы не знаем и вряд ли когда-нибудь узнаем. До сих пор немало неясного и в судьбе самого Альбанова. Книга М. Чванова, посвященная этому моряку, так и называется: «Загадка штурмана Альбанова». И хотя за последние годы кое-что обнаружено дополнительно и появились новые материалы о той экспедиции, количество недоуменных и даже тупиковых вопросов отнюдь не убывает.

Неизвестно, например, где и как умер Альбанов. Вероятнее всего, это случилось в 1919 г. то ли в Красноярске, то ли в Новосибирске, либо при взрыве воинского эшелона, либо во время эпидемии брюшного тифа... Впрочем, строго говоря, особых загадок здесь нет — перед нами всего лишь последствия трагической неразберихи, типичной для той беспокойной эпохи. Как нет ничего таинственного или тем более мистического в бесследном исчезновении «Святой Анны». И не нужно въедливо вчитываться в строки альбановского дневника, стремясь выискать в них (и, главное, между ними) по-

таенные мотивы ухода с судна, — как мы помним, сам штурман рассказал об этом, нимало не щадя себя.

Нередко спрашивают: почему спаслись только двое, он и матрос Конрад? Из внимательного чтения дневника становится ясным и это. Люди в группе, покинувшей шхуну, были весьма разношерстные: сильные, ослабевшие и просто слабые телом и духом, были среди них и бесшабашные, недисциплинированные, даже непорядочные. Двое ухитрились во время похода по льдам... дезертировать, обобрав перед тем товарищей, однако беглецов настигли (к чести возмущенных моряков, они проявили сдержанность, и никакой расправы над предателями не последовало). Так что выжили те, кто просто имел на это больше шансов. Но вот одна истинная загадка, связанная с Альбановым, живет по сей день, и как ни бьются над ее разрешением наиболее преданные этой теме авторы, результата пока нет. Речь идет о почте, отправленной на Большую землю оставшимися на «Святой Анне» людьми.

На протяжении всего дневника штурман то и дело упоминает письма, которые вручили ему перед расставанием Брусилов и остальные члены экипажа, включая Ерминию Жданко. Где они, эти прощальные письма, заглянуть бы в них сегодня хоть одним глазком! Ведь мы отлично знаем, сколько они весили: ровно пять фунтов (два килограмма). Об этом на первых же страницах дневника подробно пишет сам штурман и явно радуется, что груз не слишком тяжел — пеший поход по дрейфующим льдам к Земле Франца-Иосифа, проходивший под девизом «все мое несу с собой», был крайне труден, и каждый грамм был на учете.

Так вот, письма эти, заботливо уложенные в специальную металлическую банку, Альбанов, уходя с судна, клятвенно обещал сберечь: «Куда бы я ни попал, постараюсь, чтобы почта вся дошла до своего назначения». И как же ликовал штурман, когда, догнав двух дезертиров (укравших заодно и эту банку с почтой и документами), обнаружил, что жестяная банка не распечатана, «хотя беглецы и очень нуждались в посуде для варки пищи»! Почта, вне всяких сомнений, достигла берегов Земли Франца-Иосифа, и если бы штурман по каким-то тайным причинам не захотел, чтобы об этом факте узнали, он мог тысячу раз «избавиться» от писем, упомянув, например, в дневнике, будто жестянка

с бумагами пропала во время форсирования очередной полыньи или погибла вместе с кем-то из матросов, а они ведь и на самом деле погибли все до единого, кроме Александра Конрада!

Ан нет, ни о чем подобном Альбанов в своем дневнике не написал, однако и ни одного письма адресатам не передал, не переслал. Никому! Ни мать, ни кузены, ни племянники лейтенанта, ни его знаменитый дядя генерал А. А. Брусилов, герой «брусиловского прорыва» 1916 г., ни родные Ерминии, ни семьи других участников экспедиции никакой корреспонденции не получили. А вот официальные документы, отправленные командиром «Святой Анны» на материк, были без промедления доставлены Альбановым в Главное гидрографическое управление, и на том история с почтой обрывается.

По прошествии восьми без малого десятилетий едва ли можно надеяться на то, что в наше время сыщется хотя бы одно письмецо из той пачки весом в пять фунтов. Правда, известный полярный гидрограф В. А. Троицкий высказал сравнительно недавно остроумную догадку: не попробовать ли повести поиск в Норвегии, у потомков гарпунера «Святой Анны» М. Денисова, русского по происхождению, проживавшего в той стране. Дело в том, что именно Денисова больше других членов экипажа любил штурман Альбанов, именно ему он твердо обещал при расставании у борта вмерзшей в лед шхуны доставить почту по назначению!

Странная, абсолютно необъяснимая ситуация. Почты Валериан Иванович адресатам не привез, но зато сам, как единодушно свидетельствуют родственники лейтенанта Брусилова, ни разу не уклонился от встречи с ними. Он бывал в их домах, подробно, в духе собственного дневника, рассказывал о плавании и дрейфе, о взаимоотношениях на борту, о «нашей барышне». Матрос же Конрад вел себя совсем иначе. Он дожил до 1940 г. и ни разу не согласился встретиться с родственниками Брусилова. В моем распоряжении имеется запись одного эпизода, сделанная в сентябре 1981 г. племянником лейтенанта Брусилова Л. Б. Доливо-Добровольским. Эпизод этот, на мой взгляд, заслуживает подробного воспроизведения.

В 1936 г. родной брат лейтенанта Сергей Львович Брусилов, живший тогда в Архангельске, узнал случайно, что здесь же проживает и Александр Конрад, и ре-

шил все-таки попытать счастья — встретиться с моряком. Конрад согласился побеседовать, только предварительно заправился большой дозой спиртного, что, понятное дело, в корне подрубило саму идею серьезного разговора... Матрос взялся перевезти Сергея Львовича в лодке через Северную Двину, и тот вынужден был подчиниться пьяному капризу. В какой-то момент Конраду вдруг померещилось, будто на носу шлюпки (Сергей Львович сидел на руле, Конрад на веслах) возникла окровавленная фигура командира «Святой Анны», и матрос, бросив грести, начал громко кричать: «Это же не я в тебя стрелял! Не я, не я!..»

Московские родственники Брусиловых-Жданко не склонны придавать этому факту какое бы то ни было значение, утверждая, что и сам Сергей Львович был, как говорится, «хорош», да и Конрад мог иметь в виду нечто совсем другое, поскольку, кажется, имени своего бывшего командира он все-таки не произносил.

Случилось ли что-нибудь страшное во время дрейфа «Святой Анны» и в процессе похода по льдам, о чем сознательно умолчал штурман? Никто сегодня на такой вопрос не ответит, а любые наши «кровавые» догадки выглядят кощунственно. Все (или почти все) упирается в пропавшие письма, и как тут не вспомнить завязку «Двух капитанов»: утонувшего почтальона и его залитую водой сумку, которая набита письмами «оттуда», из ледяной Арктики, с борта обреченной татариновской «Святой Марии», то бишь брусиловской «Святой Анны»? В романе в конце концов все встало на свои места, нравственная и соответственно историческая справедливость восторжествовали. Узнаем ли мы когда-нибудь во всей полноте правду об экспедиции Брусилова — Альбанова?

Обратимся теперь к другому прообразу капитана Татарина, к Владимиру Александровичу Русанову, его экспедиции на парусно-моторном судне «Геркулес», также вышедшей в Ледовитый океан в 1912 г. И здесь — множество совпадений, начиная с «созвучия» фамилий (Татаринов — Русанов). В романе говорится о Северной Земле как месте последнего пристанища Ивана Львовича, и некоторые исследователи по сей день считают (видимо, безосновательно), что первыми на архипелаге, еще до экспедиции Б. А. Вилькицкого, побывали люди

с «Геркулеса», прижатого к этим берегам неумолимыми льдами.

В книге Каверина упоминается латунный багор с надписью «Шхуна «Святая Мария». В 1934 г. на одном из островков близ побережья Таймыра наши гидрографы обнаружили деревянный столб, на коем значилось: «Геркулесь. 1913». А в 70-х гг., когда интенсивный поиск следов Русанова и других затерянных во льдах путешественников повели участники экспедиции газеты «Комсомольская правда», в этом же районе, словно в подтверждение интуитивной догадки романиста, были найдены два багра. По мнению экспертов, они почти наверняка принадлежали русановцам.

Но самое существенное опять же не в отдельных деталях и находках, как бы ни были они значительны, а в том, что в светлом притягательном образе Татаринова запечатлены черты Русанова, в молодости — отважного революционера-подпольщика, ставшего выдающимся арктическим исследователем. Человек самобытного, глубокого и разностороннего дарования, обаятельная героическая личность — таков Владимир Русанов. Таким же видится нам Иван Татаринов.

Об экспедиции на «Геркулесе», о бесследном исчезновении этого крошечного (не только по северным меркам) суденышка, о неизвестной гибели всех одиннадцати членов его экипажа во главе с Русановым и капитаном Кучиным написано множество книг. Немало новых интересных материалов добыли энтузиасты из экспедиции «Комсомольской правды», несколько лет подряд проводившие поиски на Таймыре и бесчисленных прилегающих островках. Однако сегодня нас волнует не поиск как таковой, а вопрос: куда и зачем отправился в 1912 г. геолог Русанов?

Предвижу недоуменный встречный вопрос: а разве это не ясно, разве не сказано в различных монографиях и популярных произведениях о плавании «Геркулеса», что после успешных исследований на Шпицбергене, где были открыты и застолблены для России несколько угольных месторождений, Русанов взял курс на восток, намереваясь пройти весь Северный путь до Берингова пролива? Да при этом не традиционной трассой вдоль «фасада», а так называемым северным вариантом, в обход Новой Земли и всех прочих островов и архипе-



лагов Ледовитого океана (о Северной Земле, мы помним, до 1913 г. не было известно ничего).

Все справедливо, в любом труде о русановской экспедиции непременно приводится полный текст самой последней записки начальника от 18 августа 1912 г., отправленной на Большую землю из промыслового становища на Новой Земле: «Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год, все здоровы. Русанов». И все без исключения авторы, ссылаясь на этот документ, единодушно трактуют его как четкое желание Русанова проложить новаторскую трассу во льдах, ту самую высокоширотную дорогу, которую на наших глазах торят среди мощных дрейфующих льдов современные атомоходы типа «Арктики» и «Сибири» — они идут с запада на восток и с востока на запад по кратчайшему пути через околполюсное пространство.

Правда, в 1987 г. появилась книга о В. А. Русанове московского географа и историка Арктики В. С. Корякина, в которой говорится, что версия последнего маршрута «Геркулеса» ошибочна. В. С. Корякин утверждает, будто в 1912 г. Русанов хотел дойти всего лишь до устья одной из великих сибирских рек, Оби или Енисея. При этом автор не склонен ассоциировать перечисленные в русановской записке объекты (начиная с Новой Земли) с трассой намеченного плавания, и подобный подход выглядит, как мне кажется, не очень убедительно.

Если же оставить в стороне споры об истинных намерениях Русанова, нелишне задаться дополнительным вопросом: почему он обставил свое предприятие небывалой секретностью, почему ни один из членов экипажа не знал толком, куда конкретно и на какой срок уходит он в Ледовитый океан на борту «Геркулеса»? В письмах штурмана К. А. Белова к родным говорится, например: «Идем на Шпицберген, оттуда на Новую Землю, остров Уединения и обратно на Новую Землю, где зазимуем». А в другом письме сказано: «С Новой Земли пойдем в Карское море, оттуда — в Архангельск» (эта фраза «работает» на версию В. С. Корякина). Ну, и еще одно «почему»: как объяснить, что ни в одном пункте побережья, ни на одном островке, несомненно посещенном русановцами, не обнаружено ни единой записки,

из которой стал бы понятен ход экспедиции, где сообщалось бы о состоянии ее участников (а есть все основания полагать, что они попали в бедственную ситуацию)?

Поистине такой сверхсекретности, абсолютно непонятной завуалированности, в общем-то, совершенно невинных замыслов, кажется, не найти аналога в арктической истории (речь, естественно, не идет о военных секретах, которых у Русанова не было). И эта сознательная «затемненность», загадочность и таинственность и привели, по моему мнению, к трагедии.

Все-все здесь неясно! Зачем было Русанову «путать следы»? Почему он, уже на деле доказавший и личную храбрость, и предусмотрительность, вдруг допустил легкомыслие, которое так и хочется назвать непростительным? Что, боялся обвинений в неспособности «Геркулеса» к трудному ледовому плаванию? Наверное, не без этого. Во всяком случае существует свидетельство: отец капитана Кучина, старый корабель-помор, настоятельно советовал сыну не соваться во льды на посудине с мотором мощностью в... двадцать четыре лошадиные силы и водоизмещением шестьдесят три тонны. И сын как будто заверил родителя, что и он, и начальник экспедиции это прекрасно осознают и рисковать жизнями не собираются (очевидно, главная ставка делалась на открытую воду по всему маршруту). Но тогда какие еще могут быть побудительные мотивы для проявленной Русановым скрытности?

А отсюда следует крайне пессимистический вывод: поскольку мы не ведаем, куда, с какой целью и в расчете на какие сроки плыл Русанов, то и поиски его следов представляются проблематичными. Необходимо при этом еще помнить, что экспедиция не только плыла, но и какую-то часть пути шла пешком, ибо «Геркулес» почти наверняка погиб, о чем говорят предметы, найденные в середине 30-х гг. на островах близ таймырского побережья.

Конечно, более чем соблазнительно представить себе, что сегодня, когда читаются эти строки, на каком-то приметном мыске либо просто посреди прибрежной тундры высится полуразвалившаяся пирамидка-гурий, в основании которой лежит консервная банка, а в ней — записка о пройденном пути, об испытаниях и бедах, смертях и надеждах на спасение. Путешественники про-

шлого неизменно пользовались этим немудреным методом, и кто знает, может быть, еще при жизни нашего поколения отыщутся последние прощальные строки, нанесенные на бумагу рукой последнего из русановцев?..

Поговорим теперь еще об одном российском прототипе капитана Татаринова, о начальнике экспедиции на «Святом великомученике Фоке» к Северному полюсу старшем лейтенанте Георгии Яковлевиче Седове. И сам автор «Двух капитанов», и великое множество читателей романа зримо видят и всем сердцем ощущают в образе Ивана Львовича облик прославленного (в следующем разделе я попытаюсь объяснить, почему остановил выбор именно на этом достаточно затертом эпитете) русского полярника.

Как и Седов, каверинский герой родился на берегу Азовского моря, вышел из низов, волей, терпением, трудолюбием проложил себе дорогу в «высшее общество», стал образованным моряком-исследователем. Как и Седова, его недолюбливало начальство, а когда он, капитан Татаринов, задумал дерзновенное арктическое предприятие — экспедицию на полюс, ему отказали в поддержке, и это возымело самые печальные последствия.

Упоминаемые в книге сухой бульон Скорикова, взятый на борт «Святой Марии», деньги, собранные по подписке частными лицами, донесение капитана, напечатанное не где-нибудь, а именно в суворинской газете «Новое время», — все это реалии экспедиции Седова. Столь же реальна не раз возникающая на страницах «Двух капитанов» недобрая фигура промышленника-спекулянта фон Вышимирского (Вышмирского, Вышомирского — тут есть разночтения), поставившего Татаринову (читай: Седову) тухлую солонину и прочие негодные продукты, а также пресловутых архангельских дворняжек вместо полноценного провианта и отборных ездовых сибирских лаек, о чем у нас еще будет случай поговорить подробнее.

Об экспедиции Седова известно практически все, нет ни загадок, ни тем более тайн. Сборы в дорогу проходили гласно, даже скорее громогласно, под шум газет, банкетов и молебнов. Седов твердо обещал водрузить русский флаг на Северном полюсе, и восторженные толпы на Соборной пристани Архангельска торжественно проводили «Фоку» в победный путь. Но многие из по-

настоящему сведущих людей не сомневались уже тогда в грядущем провале громкого предприятия, предрекали очередную драму во льдах. Обратимся хотя бы к одному из писем Ерминии Жданко, датированному 10 сентября 1912 г. Вот что сообщает с борта «Святой Анны» юная морячка, впервые попавшая в Арктику: «Между тем, когда об экспедиции (Брусилова.— З. К.) знает чуть ли не вся Россия, нельзя же допустить, чтобы ничего не вышло. Довольно уже того, что экспедиция Седова, по всем вероятностям, кончится печально. Здесь мы узнали о ней мало утешительного...»

Имя Георгия Седова сопровождает нас всю жизнь. Со школьных лет мы знаем о безразличии царских чиновников и о поддержке планов Георгия Яковлевича простым народом, о трудном плавании «Фоки» и гибельном походе смертельно больного начальника, сопровождаемого двумя верными матросами, к Северному полюсу. Только лучше говорить не «к полюсу», а «на север», потому что вряд ли можно считать полюсным маршрутом те двести (или около того) километров, что удалось преодолеть путникам, двигавшимся вдоль берегов Земли Франца-Иосифа.

Как бы много мы ни знали о Седове и его экспедиции, нам сейчас не избежать самого серьезного разговора о его личности и деятельности, о том, с какими средствами он взялся осуществлять свой дерзновенный план, и об оценке происходившего современниками и потомками. Само нынешнее время поможет пристально и беспристрастно взглянуть в события 1912—1914 гг., потому что всего лишь несколько лет назад это было сделать невозможно.

### **«НЕ СОТВОРИ СЕБЕ КУМИРА!»**

А почему, собственно, «не сотвори!»? Был бы достойным сам кумир! По счастью, Арктика всегда исправно «поставляла» образцы идеальных личностей. Одна из них — Фритьоф Нансен, на великом примере которого воспитывается уже не одно поколение полярников. С его имени, с его облика, равно как с его книг, созданных пером вдохновенного писателя и иллюстрированных самим исследователем, для подавляющего большинства будущих зимовщиков, полярных летчиков, моряков, уче-

ных начинались Арктика и Антарктика. Навсегда вошли в историю слова известного норвежского арктического мореплавателя Харальда Свердрупа о том, что Нансен был велик как полярный исследователь, более велик как ученый и еще более велик как человек. Право, не зазорно творить себе подобного кумира!

Но гораздо чаще бывает, что по воле обстоятельств, конъюнктурных соображений, по воле усердствующих необъективных «воспевателей» создается и в конце концов канонизируется искаженный облик героя. Причем героя в первоначальном, «героическом» смысле слова. И увековечивается. И поднимается на высокий пьедестал. Так случилось, увы, с Георгием Седовым.

Понимая всю меру ответственности за подобное неожиданное и безапелляционно звучащее утверждение, постараюсь обосновать свою точку зрения. Хорошо знаю, что такая оценка личности Седова может вызвать бурную отрицательную реакцию, начиная, вероятно, с полного неприятия самой постановки вопроса — слишком глубоки и живучи сидящие внутри почти каждого из нас стереотипы, раздражает всякое критическое слово, сказанное по адресу былых кумиров различного уровня. Однако слово такое сказать необходимо, сказать честно, без кликушества, без передергиваний и умалчиваний.

Что всегда подкупало в Седове? То, о чем уже упоминалось: житейская и, так сказать, классовая канва его биографии. Сын рыбака, окончил Ростовскую мореходку, стал военным гидрографом с чином поручика по Адмиралтейству. Верой и правдой служил Отечеству на Дальнем Востоке, в период русско-японской войны командовал миноносцем в составе флотилии, оберегавшей вход в Амур. Затем Седов начал активную гидрографическую деятельность. В 1909 г. занимался обследованием устья Колымы, на следующий год руководил изысканиями на Новой Земле. Ратовал за скорейшее освоение трассы Северного морского пути, подчеркивая ее военно-стратегическое значение для России, настаивал на необходимости превращения Петропавловска-на-Камчатке в «первоклассную крепость и военный порт», будущую базу флота на Тихом океане.

Седов сотрудничал в различных периодических изданиях, в том числе в популярном (и не всегда «державшем марку») «Синем журнале», опубликовал брошюру «Право женщин на море», в которой явил себя как



прогрессивно и смело мыслящий человек. Женился на балерине Императорского театра Вере Валерьяновне Май-Маевской, через нее приблизился к высшему свету, но в глазах офицерства так и остался «черной костью». Году в 1908 или 1909-м обзавелся «имением» в Полтавской губернии (сегодня мы назвали бы это дачей, а то и просто садовым участком). И прославился раз и навсегда тем, что замыслил экспедицию на Северный полюс.

Сам полюс был к тому времени, как повелось выражаться, покорен американцами (о чем пойдет речь в следующей главе). Седов, переведенный в 1912 г. на флот в звании старшего лейтенанта, решил водрузить в точке Северного полюса флаг России, справедливо полагая, что его страна давно заслужила такую честь,— вспомним, сколько веков пробивалась она в самые отдаленные уголки своего великого северного «фасада», в ледовые моря, омывающие Евразию. Словом, цель была выбрана благая и гордая. Что же до средств...

Едва лишь план Седова был обнародован, наиболее крупные отечественные полярные авторитеты подвергли его острой и по преимуществу аргументированной критике, справедливость которой вскоре подтвердил самый ход экспедиции. Правительство отказало старшему лейтенанту в субсидии. В обильной литературе о Седове можно прочесть, что и государь отказал ему в поддержке, но это неверно. Царь как раз относился к офицеру-патриоту милостиво, давал ему аудиенции, подарил иконку, дорогое ружье и десять тысяч рублей на экспедицию. Требовалось же минимум сто тысяч, и потому пришлось прибегнуть к испытанному средству — подписке. Жертвовали, прямо скажем, неохотно, и в итоге набралось всего тридцать тысяч. В сборах участвовал и простой люд, и именитые сограждане, такие, как артисты А. В. Нежданова, Л. В. Собинов, Ф. И. Шаляпин. Тон, однако, задавали другие, отнюдь не самые светлые представители державы.

На авансцену выдвинулась газета «Новое время» с ее нескрываемо националистической фразеологией, черносотенными лозунгами и оголтелым псевдопатриотизмом. В том же 1912 г., когда готовилась седовская экспедиция, В. И. Ленин писал: «Новое время» Суворина — образец бойкой торговли на вынос и распивочно. Здесь торгуют всем, начиная от политических убеждений и

кончая порнографическими объявлениями». Вот в этой-то газете и появились оглушительные фразы о русском герое Седове, о полюсе, который он вскорости завоюет.

(Кстати, вовсе не собираюсь объявлять самого Суворина отпетым мерзавцем. Известно, что он долго и любовно дружил с А. П. Чеховым, одолжил ему в свое время немалую сумму, благодаря чему писатель сумел внести первую плату за усадьбу в подмосковном Мелихове. Милосердие, меценатство, покровительство, благотворительность — все эти понятия не могут не вызывать искреннего уважения.)

Имеем ли мы право хотя бы в малой степени винить Седова за «идейную неразборчивость»? Нет, конечно, он был человеком своей эпохи, и наивно предполагать, что тогда, в 1912 г., каждый русский морской офицер непременно был социал-демократом либо, на худой конец, социалистом-революционером! Он-то хотел немного: отправиться в поход, из которого — и Седов это великолепно понимал — можно и не возвратиться. Но «музыку» заказывал суворинский листок вкупе с наиболее верными его подписчиками, и волей-неволей нужно было подпевать той песне, из которой слова не выкинешь.

Он и сам допустил, к сожалению, шапкозакидательские высказывания. В очерке, напечатанном в «Синем журнале» и без ложной скромности названном «Как я открою Северный полюс», он позволил себе походя свысока отозваться о знаменитой экспедиции на «Фраме» (правда, не назвав имени Нансена). Там же Седов без обвиняков написал, что не преследует «особых научных задач», а желает «прежде всего открыть Северный полюс».

Как представлял себе он всю операцию? Сразу скажу: на редкость плохо. Седов рассчитывал стартовать с Земли Франца-Иосифа, но по каким-то совершенно необъяснимым причинам не нашел возможности ознакомиться ни с историей исследования архипелага, ни хотя бы с новейшими картами этой территории. Он, как выяснилось, и ведать не ведал о том, что к северу от Земли Франца-Иосифа не существует никакой Земли Петермана, и упорно называл ее пунктом начала будущего полюсного путешествия! А путешествие это планировал на полгода, рассчитывая преодолевать по десять верст в сутки. Седов предполагал по достижении полюса

либо возвратиться тем же маршрутом, либо продолжить путь «за» полюс, выйдя к Гренландии или к берегам Северной Америки. Осуществись «американский» вариант — и он стал бы первым в истории трансарктическим переходом (в 1968—1969 гг. этот гигантский маршрут был пройден за полтора года, с зимовкой во льдах Центральной Арктики превосходно экипированной британской экспедицией, да еще при поддержке авиации).

Когда же экспедиция Седова из-за позднего выхода в море не сумела в том же 1912 г. добраться до Земли Франца-Иосифа и зазимовала на Новой Земле, ее руководитель, по свидетельству коллег, был готов выйти в путь на полюс прямо отсюда, с берегов, находящихся километров на триста дальше от финишной точки, чем Земля Франца-Иосифа! И плюс к тому — омываемых с запада сравнительно теплым Баренцевым морем с его разреженными льдами и широкими пространствами чистой воды, что делает любой поход особенно сложным и опасным.

Стало уже притчей во языцех поминать бранными словами мошенников-поставщиков, снабдивших экспедицию испорченными продуктами и негодным снаряжением. Ни один биограф Седова не преминет саркастически вспомнить жалких дворняжек, которых в самый последний момент стали собирать по всему Архангельску (из 85 ездовых собак лишь 35 были заблаговременно закуплены в Тобольской губернии). А ведь даже зарубежные арктические мореплаватели и путешественники заранее и с превеликой тщательностью отбирали и приобретали с помощью русских посредников знаменитых чистокровных сибирских лаек. Именно так поступил в 90-х гг. прошлого века Нансен, готовивший экспедицию на «Фраме». Ну и в завершение разговора о транспортных средствах следует привести совсем уже анекдотический пример: Седов всерьез подумывал о впряженном в нарты дрессированном белом медведе...

Давно напрашивается вопрос: где же был при всем при этом сам начальник экспедиции, почему во всех бедах мы обвиняем исключительно поставщиков да набившее оскомину самодержавие, испокон веков губившее передовых самобытных людей?!

Георгий Яковлевич Седов, безусловно, хотел «как

лучше» — ведь не враг же он сам себе. Но, опрометчиво дав клятву в кратчайшие сроки одолеть полюс, он тут же попал в жесточайший цейтнот. Летняя северная навигация катастрофически шла на убыль, а прорех в подготовке экспедиции с каждым днем становилось все больше. Наверное, наиболее верным объяснением неминуемого провала еще не начавшейся арктической операции было бы следующее: у Седова просто-напросто не оказалось способностей организатора операции подобного масштаба. Не было ему дано такого дара, и все, и ничего в том зазорного нет! Он был человеком высокого темперамента, легко загорающимся, трудно управляемым и невероятно упрямым, здравый смысл нередко отступал у него под натиском минутного каприза. А руководителю полюсной экспедиции, и это полностью доказала реальная жизнь, обязательно требуются горячее сердце и холодный ум. Второго качества Седову явно не доставало.

Нервозность и непоследовательность начальника неоднократно проявлялись и в ходе подготовки, и в ходе плавания, и во время двух зимовок, на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа. Чего стоит, например, такой дикий поступок: узнав, что судно перегружено и архангельские власти препятствуют его выходу в море, Седов в ярости приказал сбросить с палубы на причал первые попавшиеся под руку грузы, в числе которых оказались нансеновские примусы, основное средство жизнеобеспечения любой полярной экспедиции! При этом он бросил в сердцах: «К черту! Обойдемся без них!..»

Прекрасный, великий и могучий русский язык чрезвычайно гибок. Можно сказать: «неврастеник», можно — «вспыльчивый», можно назвать сумасброда одержимым, самоубийцу — героем. Почти все писавшие и пишущие о Г. Я. Седове предпочитают термины из «второго ряда», смягчают эпитеты и метафоры, не рискуя давать резкие словесные характеристики. Дело, однако, не в словах, а в поступках, а они у Седова случались всякие, в том числе и плохие.

Он угрожал матросам револьвером, бил по лицу даже наиболее преданных ему, тех, кто потом сопровождал его в так называемом полюсном походе. Яростно матерился, грозил судом и расправой непокорным и недисциплинированным, дрался, а потом истово (и, несомненно, искренне, поскольку был человеком чест-

ным и прямодушным) каялся, и прилюдно, и в сокровенных дневниковых записях. Был верным долгу, самоотверженным и храбрым морским офицером, но в то же время, как писал участник седовской экспедиции В. Ю. Визе, «гнусное влияние среды сказалось даже на этом сильном и светлом человеке».

Экспедиция никак не могла завершиться успехом, если иметь в виду ее главную цель — Северный полюс. Об этом знали и многие из тех, кто с самого начала критиковал план Седова, и те, кто в национал-шовинистическом угаре бездумно кричал «ура». Никакие молебны и шествия с хоругвями (а их было предостаточно в городе Архангельске накануне выхода «Фоки» в море) не в состоянии одолеть невежества, неумения, упрямой самоуверенности, всего того, что входит в широкое понятие — «противоречивый характер».

В первый год «Фока» (переименованный в «Михаила Суворина») зазимовал на Новой Земле, а в следующую навигацию дошел до Земли Франца-Иосифа и здесь, в бухте Тихой, встал на вторую зимовку. В научном отношении обе они дали немало, сам Седов поработал на совесть, совершая дальние походы по берегам в сопровождении кого-нибудь из матросов. Проводимые им гидрографические исследования дополняли наблюдения других участников экспедиции — геолога М. А. Павлова, бактериолога П. Г. Кушакова, художника и натуралиста Н. В. Пинегина и особенно двадцатилетнего метеоролога и географа В. Ю. Визе. Будущий крупный ученый-северовед, член-корреспондент АН СССР, первый ледовый прогнозист мира, знаток климата и вод Арктики, ее признанный дотошный историк, Владимир Юльевич всегда считал началом своего становления как исследователя участие в экспедиции Г. Я. Седова.

Весной 1914 г. отряд из трех человек вышел из бухты Тихой на север. Это были начальник экспедиции и два матроса, Григорий Линник и Александр Пустошный. Вплоть до самого последнего момента Седова дружно уговаривали отказаться от старта. Пинегин обратился к нему с письмом, убеждая его отменить задуманное — ведь к тому времени Седов уже тяжело болел цингой и едва передвигал ноги, здоровье обоих матросов также было подорвано двумя изнурительными зимовками и плохой пищей; а впереди лежал путь в тысячу кило-



метров туда и тысячу обратно! Между тем Седов взял корма для собак лишь на дорогу до полюса, предполагая на обратном пути скармливать ослабевших псов их более выносливым сородичам. Что же до рациона питания для людей, то он был рассчитан по крайне урезанной норме, но и в этом случае, достигни они точки полюса, им пришлось бы самим волочить на нартах по полтора центнера на брата, что поистине абсурдно (и на это в свое время обращали внимание полярные авторитеты, обсуждавшие планы экспедиции).

Небезынтересно сегодня перечитать некоторые мысли Визе, которые он заносил в дневник перед выходом Седова в последний поход. «Г. Я. все продолжает думать о полюсе. Он упрям и наивен... Нужно совершенно не знать полярную литературу, чтобы с таким снаряжением, как наше, мечтать о полюсе... Г. Я. в беседе со мной в первый раз откровенно заявил, что считает свою санную экспедицию к полюсу «безумной попыткой», но что он все-таки ни за что не откажется от нее, пока у него не кончится последний сухарь... Видно, нервная система Г. Я. расшатана вконец». Далее говорится, что Седов рассвирепел из-за очередного случая воровства и угрожал «застрелить мерзавца». «При этом, — продолжает Визе, — Г. Я. задыхался и топал ногами. И в таком состоянии этот человек в ближайшие дни собирается выходить к полюсу!»

Все мольбы товарищей начальник экспедиции отверг и покинул бухту Тихую. С его обостренным честолюбием, переходившим, судя по всему, в непомерное тщеславие, Седов уже не мог позволить себе вернуться домой «без полюса». Он твердо обещал (и провозгласил, это на весь белый свет), что победит — и вот теперь пришлось выбирать смерть, а не бесчестье, ожидавшее его на Большой земле. Те же самые доброжелатели, которые не жалели хвalebных слов в 1912 г., теперь, два года спустя, презрительно отвернулись бы от ими же сотворенного кумира, не оправдавшего их надежд. Не исключено даже — потребовали бы расследования причин провала, материальных санкций (и голоса такого рода действительно прозвучали уже в 1914 г.). Следовательно, без победы возвращаться было невозможно. Вот он и не вернулся.

В пути Седов слабел с каждым часом. У обоих матросов тоже появились признаки цинги, у Пустошного

то и дело принималась идти горлом кровь. 5 марта 1914 г., когда отрядик находился на морском льду в двух-трех километрах от берега самого северного в архипелаге Земли Франца-Иосифа острова Рудольфа, Георгий Яковлевич скончался. Последними его словами были:

— Боже мой, Боже мой, Линник, поддержи! (Матрос все время поддерживал руками голову лежавшего на нартах начальника, часто впадавшего в беспамятство. И Линник, и Пустошный оставались верны Седову до самого конца. О том, что своим самоубийственным поступком он обрекал на почти стопроцентную гибель двух ни в чем не повинных людей да и ставил попутно в тяжкую ситуацию зимовавших в бухте Тихой товарищей, — об этом никто как-то не думал...).

По словам матросов, чудом сумевших вернуться на зимовку, они отвезли тело старшего лейтенанта на ближайший берег острова Рудольфа и похоронили его среди камней то ли на мысе Аук, то ли на мысе Брок — оба были малограмотны, плохо ориентировались на местности. Самые тщательные поиски могилы Седова, проводившиеся на Рудольфе в 1938 г. и в последующие годы, не дали результата, что породило немало злобещих домыслов...

На Большой земле тем временем росло беспокойство за судьбу «Фоки» и его экипаж. Связи с экспедицией не было: Седов в последний момент решил оставить на берегу судовую радиостанцию из-за неявки радиотелеграфиста, представителя диковинной для той эпохи профессии. Причем и тут имеется характерный штришок. Давая интервью газетчикам незадолго до выхода в море, начальник экспедиции заявил, что вообще-то кандидат в радиотелеграфисты у него появился, предлагал тут свои услуги один инородец, но он, Седов, решил отказаться от «сомнительной» кандидатуры!

Одним из тех, кто первым высказал беспокойство по поводу исчезновения экспедиций Седова, Брусилова и Русанова, был Леонид Львович Брейтфус, организатор многих научных начинаний на Крайнем Севере. Заведующий гидрометеорологической частью Главного гидрографического управления в Петербурге, он, как никто другой, способствовал освоению арктической трассы, активно поддержав, в частности, ГЭ СЛО под начальством Б. А. Вилькицкого.

Благодаря таким энтузиастам, как Брейтфус, поисково-спасательные работы были начаты. Но взгляните на рапорт, направленный в 1914 г. на имя начальника Главного морского штаба России руководителем военной гидрографии генерал-лейтенантом М. Е. Жданко. Перечислив фамилии ряда адмиралов, каперангов и кавторангов, которым было предложено возглавить экспедицию на поиски Г. Я. Седова, генерал констатировал, что все они, по размышлению, отказались от такого предложения, и, заключал М. Е. Жданко, «я не мог не видеть, насколько непопулярен, чтоб не сказать больше, Седов среди них».

Знаменательное признание! Ничего подобного не отмечено по отношению к Русанову, равно как к Брусилову или Вилькицкому, экспедиция которого также считалась какое-то время исчезнувшей,— всех их искали охотно и настойчиво. На поиски Седова, конечно, тоже вышли, ведь в таком деле антипатии к отдельно взятой личности не могут пересилить тревогу за судьбу остальных. «Фока», однако, сумел с величайшими трудностями самостоятельно возвратиться на Большую землю.

В августе 1914 г. судно пришло в Архангельск. На безлюдной Земле Франца-Иосифа остались две могилы — Седова и механика И. А. Зандера, умершего от цинги в бухте Тихой. Правда, экипажу «Фоки» посчастливилось подобрать на одном из островов архипелага двух участников экспедиции Брусилова, штурмана Альбанова и матроса Конрада (через несколько лет Л. Л. Брейтфус помог Альбанову опубликовать известный нам дневник). Шла мировая война, никому не было дела до полярников, тем более отнюдь не триумфаторов. Но минуло всего десять лет, и имя Георгия Седова стремительно заняло не просто высокое — высочайшее место в русской арктической иерархии. Как же это произошло?

В первые послереволюционные годы пресса как бы по инерции не жаловала Седова. Его величали и монархистом, и неврастеником, и нововременцем, и самоубийцей. Однако после выхода в свет книги Н. В. Пинегина «В ледяных просторах» (1924 г.), где были подчеркнуты одни только положительные черты личности героя, имя Седова сделалось символом всего лучшего, возвышенного, доблестного в отечественной полярной истории. Причем — и это следует особо отметить — символом

едва ли не единственным. А поскольку книга Пинегина многократно издавалась под разными названиями, поколения читателей прошли своеобразную «седовскую» выучку, прочно восприняв и впитав в себя светлый образ героя и мученика (имеется в виду не только мучительная смерть во льдах, но и непонимание, непризнание, шельмование в условиях царского самодержавия), отдавшего жизнь за идею, за Северный полюс.

Имя Седова стало быстро оттеснять все прочие имена, и это поразительно — ведь летопись русской Арктики насыщена сотнями фамилий храбрецов-первопроходцев, отдавших Северу и все свои силы, и нередко саму жизнь (надеюсь, читатель этой книги уже успел в том убедиться). Ни одна монография, ни одна статья по истории исследования Заполярья не обходилась (и по сей день не обходится) без почтительного, а чаще безудержно восторженного рассказа о седовской экспедиции. Словно она без жертв и потерь завершилась небывалым успехом, «покорением» полюса! «Экспедиция выдающегося русского полярного путешественника Георгия Яковлевича Седова к Северному полюсу» — вот какие слова как бы навечно начертаны на знаменах, овевающих имя и деяния старшего лейтенанта. Полноте, какой полюс, при чем тут полюс? Позволительно ли поминать всеу эту и доселе труднодостижимую точку, на пути к которой Седовым было преодолено всего около двухсот километров? Двухсот из двух с лишним тысяч!

Отдельные голоса, взывавшие к объективности, время от времени раздавались и в 20-е, и в 30-е гг., но они смолкали один за другим. Замолк писатель и историк Арктики Б. Г. Островский, замолк В. Ю. Визе, рискнувший опубликовать в 1939 г. в журнале «Новый мир» вполне доброжелательные, хотя и несколько критические заметки-воспоминания о Седове — Владимира Юльевича тотчас резко, в духе времени, одернули в журнале «Советская Арктика», и до конца дней он уже не высказывал о своем бывшем начальнике ни одного «негативного» слова.

О Седове, единственном, если не ошибаюсь, русском полярнике, вышла книга в престижной серии ЖЗЛ, о нем слагались стихи и поэмы. Большой и мужественный художник слова Николай Заболоцкий отдал в 1937 г. поэтическую дань «отважному сыну Земли», чей «старый компас мы сменили новым», и теперь вот «жить бы

нам на свете без предела, вгрызаясь в льды, меняя русла рек...». Поэт боготворит Седова, он пишет о нем влюбленно и вдохновенно, завершая свое произведение так:

И мы пойдем в урочища любые,  
И если смерть застигнет у снегов,  
Лишь одного просил бы у судьбы я:  
Так умереть, как умирал Седов.

Как страшно он умирал, мы знаем (и поэт тоже знал). Помним также, что возле его могилы остались два осиротевших полуживых матроса, увлеченных фанатиком полюса в гибельный поход, откуда — уж он-то ведал это точно! — нет возврата. Нужно ли, этично ли воспевать такой поход и такую смерть? Можно ли «равняться» на нее? И одно дело, когда романтик Заболоцкий героизирует в конце 30-х гг. и Седова, и его гибель, а другое — когда мы, сегодняшние, умудренные опытом истории, в том числе кровавой истории личностей и их культа, продолжаем, ничтоже сумняшеся, призывать молодежь «делать жизнь» с Седова. Убежден, что это безнравственно и опасно.

Снова и снова скажу: Георгий Яковлевич был ярким, незаурядным человеком, хорошим специалистом-гидрографом, заслуживающим уважения и признательности. Но неужели не ясно, что идти к полюсам, в Арктику и Антарктику, в бурные моря, на высокие вершины, в глубины недр и океанов — словом, в любую трудную и рискованную экспедицию — идти, как он, без длительной подготовки, без мало-мальского опыта походов по дрейфующим льдам (у него этот опыт равнялся нулю, а Роберту Пири, чтобы приблизиться к заветной полюсной точке, понадобилось 23 года!), презирая дельные советы и здравый смысл, да еще не стыдясь саморекламы; — так идти нельзя. Ни в былые времена, ни в наши дни, ни когда-либо в будущем!

Спрошу читателя (и себя самого): неужели хоть кто-то согласится, чтобы его собственные дети и внуки, поставив перед собой, подобно Седову, благородную цель, также отправились бы на ее достижение «по-седовски», образно говоря, с архангельскими дворняжками и без нансеновских примусов, а потом в лютых муках, физических и моральных, погибли бы, сделав на пути к светлой и святой цели всего лишь сто (тысячу, десять тысяч, это не столь важно) шагов? Думаю,



такого не захотел бы ни для себя, ни для своих близких ни один находящийся в трезвом рассудке человек.

Пишу эти строки, а всевозможные газеты и еженедельники продолжают поставлять кроссворды, где требуется отгадать фамилию знаменитого (выдающегося, известного, замечательного) отечественного полярного исследователя из пяти букв. И поверьте мне, чаще всего это вовсе не Ф. П. Литке, мореплаватель и создатель Русского географического общества, не Э. В. Толль, северный путешественник-романтик, не А. С. Кучин, двадцатичетырехлетний капитан русановского «Геркулеса», моряк и океанограф, которого и в России, и в Норвегии, где он жил в эмиграции, считали чуть ли не будущим Ломоносовым — настолько громкое имя успел он себе составить, не Герой Советского Союза М. М. Сомов, крупнейший исследователь Арктики и Антарктики. Нет, как правило, это именно он, Г. Я. Седов, прославленный русский полярник, трижды прославленный... потопками.

Как произошла подмена, как вместо реального, живого, противоречивого, трагического Седова появился запретный для какой бы то ни было критики монумент? Проще всего, зная, что окончательно этот монумент был воздвигнут в 30-е гг., было бы считать данный процесс неизбежным: большой культ не может не порождать другие культы и культики. В прекрасной статье «О романтической идеологии», опубликованной в «Новом мире» (1989, № 4), Анатолий Якобсон сформулировал исчерпывающую, на мой взгляд, мысль: «Для террора необходимо было общественное сознание, воспитанное в духе отчуждения, преклонения, в духе обожания кумиров-идей и кумиров-людей. Казенная, монополярная идеология по всем каналам устремлялась к сознанию масс, внедряя дух идолопоклонства. Одним из таких каналов была художественная литература». И добавим — историко-географическая.

В самом деле, они ведь были повсеместно, новорожденные кумиры-выдвиженцы, и в науке, и в культуре, и в шахте, и за рычагами трактора. «Когда страна прикажет быть героем, у нас героем становится любой». — и становились, причем часто вполне заслуженно. Но отдельных героев приходилось сначала специально прославлять, а потом утверждать. Именно подобное, вероятнее всего, произошло с Г. Я. Седовым.

Его художественно исполненный в многочисленных книгах облик, несомненно, пришелся по вкусу тем, кто дирижировал становлением героев: человек из народа, которому власти втыкали палки в колеса, отважный патриот державы. Даже надежда на пресловуто-знаменитое «авось», то и дело являвшая себя и в его высказываниях, и в его поступках, не могла не импонировать вождям и народу, так как в ней не без оснований виделись размах, удадь, безоглядная смелость. А в итоге — «безумство храбрых» и, разумеется, гордая смерть Седова, как ничто другое рождавшая ореол вокруг его имени, ибо это была жертва, принесенная на алтарь Отечества.

И все же такая точка зрения кажется по меньшей мере однобокой. Обращаясь к 30-м гг., нужно все время помнить, что они вошли в историю как годы массового, неподдельного, непридуманного энтузиазма, проявлявшегося во всех без исключения сферах жизни страны. Арктика, как мы знаем, по числу энтузиастов занимала всегда самое видное положение. Счастливицков, уезжавших на дальние зимовки, уходивших в ледовые плавания, улетающих на полюс, провожали под грохот оркестров, Москва встречала героев Заполярья так, как десятилетия спустя — космонавтов. Можно сказать, что в 30-е гг. шел процесс всевозрастающей любви ко всему арктическому и прежде всего к людям. Советским полярникам.

То, о чем я сейчас рассказываю, нужно принимать лишь как самое первое, робкое приближение к истине. На каждый довод может последовать контрдовод, и не один. Облик Седова многогранен, что естественно для всякой крупной личности, и в любой момент какая-то из граней вдруг покажется самой главной, наиболее яркой. А я, как ни старайся, не в силах стать третьей-сторонней судьей в этом споре, сохранить полнейшую беспристрастность и даже, если хотите, бесстрастность: Георгий Яковлевич Седов был одним из тех, кто пробудил мой собственный интерес к Арктике, ставший пожизненным.

Мне было семь лет, когда в январе 1940 г. после 812-дневного плена во льдах возвращались на борту ледокольного парохода «Г. Седов» пятнадцать новых Героев Советского Союза, пятнадцать героев-седовцев, как стали их с тех пор называть. Так вот и получилось, что сперва я услышал и запомнил слово «седовцы», а

уж потом, гораздо позднее, узнал, что жил когда-то на белом свете человек по фамилии Седов. Мог ли я предположить, что через пятнадцать лет, в навигацию 1955 г., отправлюсь на первую в жизни арктическую зимовку на Новую Землю на борту ледокольного парохода «Г. Седов»?!

...Перечитывая написанное, так и этак раскладываю «за» и «против» (а они нередко причудливо меняются местами) и никак не могу отделаться от чувства обиды. Это не обмолвка, я действительно обижен за тех, кто оказался в тени из-за насильственно гиперболизированного имени-символа. Долго оставался на заднем плане тот же Владимир Русанов. Кстати сказать, он предельно скептически оценил в свое время замысел Седова (чем все завершилось, ему уже не привелось узнать). Владимир Александрович справедливо полагал, что на подготовку полюсной экспедиции требуются годы, а не месяцы. «Что касается до продолжительного опыта странствования среди льдов, то таковым, насколько известно, капитан Седов не обладает, — писал Русанов в 1912 г. — В чем же можно видеть залог успеха? Много ли у него при этом будет шансов достигнуть Северного полюса? Мне думается, очень и очень немного».

В ноябре 1975 г. группа участников Всесоюзной конференции, посвященной 100-летию Русанова, приехала на его родину, в Орел. Едва мы вышли из здания вокзала, как увидели первый из многочисленных лозунгов, украшавших улицы и площади города: «В связи со 100-летием нашего славного земляка Владимира Русанова смотрите в кинотеатрах г. Орла новый художественный фильм «Георгий Седов»!

Именно так, не больше и не меньше... Фильм, как и книга в серии ЖЗЛ, прямо-таки не мог не быть посвящен «главному» полярнику России, Георгию Яковлевичу Седову. Ну а уж коль скоро даже революционер Русанов вынужден был на целые десятилетия уйти в полузабытье, то где там было вспоминать имена других достойных исследователей, например дореволюционных офицеров-гидрографов, многие из которых успели сделать в жизни неизмеримо больше, чем старший лейтенант Седов?

В наши дни можно часто встретить в прессе такое выражение: «Сейчас стало повальной модой переписывать историю, очернять прошлое, крушить памятники».

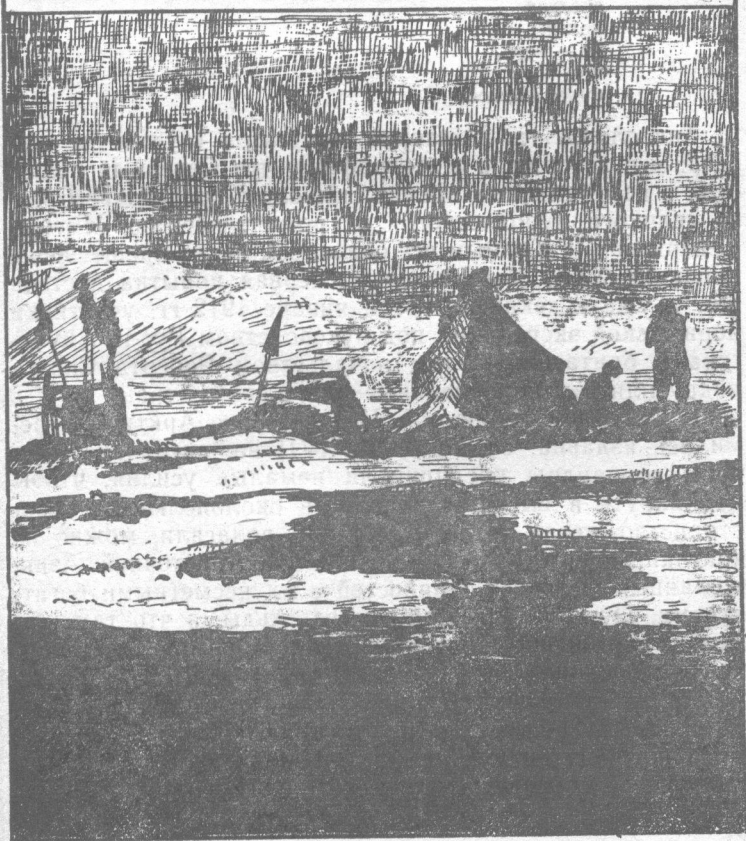
Никак не могу согласиться с подобными высказываниями. Историю переписать невозможно, никто этого сделать не властен. А вот книги по истории (по географии, литературоведению и прочим гуманитарным дисциплинам) переписывать не просто можно — жизненно необходимо, что, к счастью, и делается, если вспомнить хотя бы создание новых курсов истории для школ и вузов. И «очернять», «дискредитировать», «рушить идеалы» и т. п. ни один нормальный автор себе не позволит, если у него нет веских свидетельств в пользу пересмотра той или иной позиции.

Кажется, Альберту Эйнштейну принадлежат слова: «Легче разложить атом, чем предрассудок». Мы же, словно зачарованные, добровольно сдаемся в плен предрассудков, охотно прилаживаем шоры на глаза, погружаемся в бездну предубеждений, догм, самоограничений. А нам всем так необходимо научиться широко и свободно смотреть на мир, на историю, на характеры и судьбы народов и отдельных личностей! И самое главное — щедро позволять друг другу иметь право на такую долгожданную счастливую свободу.

Закончена глава, в которой едва ли не на каждой странице упоминался Северный полюс, однако до сих пор еще не была произнесена фамилия его первого покорителя. Пусть читатель убедится теперь в том, сколь непросто назвать эту фамилию, несмотря на то, что основные события, связанные с достижением полюса, получили свое завершение, по сути, на наших глазах, в XX столетии, и никак не могли уйти в глубины истории, откуда было бы так трудно извлечь их на дневной свет!



Кто и когда?





Начнем со стихов нашего современника, ленинградского поэта Виктора Сосноры:

Железным будь, железным будь,  
железным!  
Пусть путь —  
без губ любимой, без костра,  
без трав полезных,  
компасов любезных, —  
ищи свой Полюс  
и топчи свой страх.  
Железным будь!  
Сжав челюсти до боли,  
скользи,  
ползи,  
но — верь,  
что —  
будет Полюс!

Так сложилось в истории географии (лучше бы сказать: и в истории, и в географии), что Северный полюс стал с незапамятных времен символом, средоточием всего великого, героического и романтического. Именно Северный — с Южным все оказалось много проще: лишь в начале XX в. была сделана первая попытка достичь его, а уже в декабре 1911 и январе 1912 гг. участники норвежской экспедиции под руководством Руала Амундсена и британской — под начальством Роберта Скотта водрузили там национальные флаги своих стран.

К Северному полюсу, в Центральную Арктику, стремились издавна. Уже в XVI—XVII вв. англичане, датчане, голландцы предприняли немалые усилия, чтобы проникнуть в высокие широты, в околуполусное пространство, через которое, как они полагали, можно по кратчайшему маршруту достичь Юго-Восточной Азии, желанных Островов Пряностей с их несметными богатствами. Путь туда лежал через льды, а что там, во льдах, под самой Полярной звездой, какой ландшафт, какое море — об этом и ведать не ведали на протяжении целых тысячелетий. На первом в мире глобусе Мартина Бехайма, появившемся на свет в 1492 г. (год официального открытия Америки Колумбом), в районе полюса было показано широкое море, а через сто лет на

карте Меркатора полюс оказался в центре архипелага островов. И в XVIII и в XIX столетиях географы уверенно помещали в околополюсных широтах либо крупный остров, либо даже целый материк.

Пробиться сквозь льды Центральной Арктики, разумеется, не удалось ни одному мореплавателю, стремившемуся к Островам Пряностей. Это привело к постепенному угасанию чисто коммерческого азарта, но зато подогрело спортивные страсти. На карте земного шара появилась невидимая глазу абстрактная математическая точка, где нет никаких сторон света, кроме юга, где исчезают, будто испарившись, все параллели, в которую, словно реки, «впадают» все меридианы. А раз такая точка существует — значит, надо достичь ее на парусном либо паровом судне, на оленьей или собачьей упряжке. Добраться, дойти, доехать, добрести, доползти (вспомните стихи Сосноры!) до этой чуть ли не мифической и, однако, объективно существующей точки в ледяном пространстве стало для многих единственной в жизни мечтой.

XIX столетие дало старт невиданным дотоле «международным скачкам к Северному полюсу» — так стали величать яростные гонки за мировым рекордом и всемирной известностью. С 1827 по 1915 г., меньше чем за девяносто лет, к 90-му градусу северной широты было снаряжено около тридцати крупных полюсных экспедиций. Каждый очередной градус широты (а он равен шестидесяти милям, т. е. примерно ста десяти километрам) брался с боем, с кровью, с жертвами, на его преодоление уходили годы и даже десятилетия.

В 1827 г. англичане уходят за 82-ю параллель, через сорок девять лет (!) продвигаются еще на один градус. Шесть лет спустя вырываются вперед американцы, лейтенант Локвуд из экспедиции Адольфа Грили (из двадцати шести участников этой зимовки в Арктической Канаде в живых осталось всего семеро) улучшает достижение предшественников на... семь с половиной километров, возвращается на базу и вскоре умирает там от голода.

Мало-помалу в англо-американские гонки включают наиболее азартные представители других наций. Великолепное достижение демонстрирует Фритьоф Нансен, один из очень немногих, кто ставил во главу угла исследовательские задачи. В 1895 г., в разгар трехлет-

него дрейфа «Фрама» через всю Центральную Арктику, он вместе с молодым штурманом Я. Иогансеном покинул судно, чтобы достичь полюса. Это был уникальный по смелости поступок: оставившие «Фрам» люди уже не могли ни при каких обстоятельствах возвратиться на его борт, ибо радиосвязи тогда не было, установить местонахождение постоянно дрейфующего судна было абсолютно невозможно и приходилось рассчитывать исключительно на собственные силы. Два норвежца сумели преодолеть широту  $86^{\circ} 14'$ , на дальнейший поход уже не оставалось ресурсов, и они взяли курс на юг, к Земле Франца-Иосифа. Перезимовав там в каменной пещере, весной 1896 г. они случайно встретились с участниками британской экспедиции и на их судне с триумфом возвратились на родину, куда через несколько дней благополучно прибыл и «Фрам» (как не назвать после этого Землю Франца-Иосифа «Архипелагом счастливых встреч и спасений», если вспомнить, что в 1914 г. Альбанов и Конрад были обнаружены на одном из островков членами седовской экспедиции!). Нансен и Иогансен двигались по дрейфующим льдам по направлению к полюсу и обратно, на юг, на лыжах и с помощью собачьих упряжек, и этот метод для последующих искателей Северного полюса надолго стал главенствующим.

Рекорд Нансена держался пять лет. В апреле 1900 г. представитель совсем, казалось бы, не арктического народа итальянец Умберто Каньи, потеряв при этом троих товарищей, передвинул воображаемый флажок рекорда еще на несколько десятков километров к северу. Но к тому времени уже приступил к осуществлению своих честолюбивых замыслов американец Роберт Эдвин Пири, и несколько десятилетий все, что было связано с Северным полюсом, ассоциировалось с этим громким, а затем и скандальным именем.

В общей сложности Пири шел к полюсу двадцать три года, из которых полтора десятка лет посвятил Гренландии. Здесь, на крайнем севере крупнейшего в мире острова, он тренировался, отрабатывал методику сверхдальних походов, овладевал искусством езды на эскимосских лайках. Отсюда он прокладывал свои полюсные маршруты. В одном из походов Пири отморозил ноги, пришлось ампутировать почти все пальцы, но несколько месяцев спустя он вновь отправился в путешествие, положив на собачьи нарты костыли! Поистине нет границ

его энтузиазму и великой силе духа, с каждым годом он все ближе и ближе к цели. И всякий раз в очередной рекордной точке Пири оставляет кусочек шелкового звездно-полосатого знамени, подаренного ему женой, верящей в его грядущую победу.

Ему удалось довести до совершенства экспедиционное полярное снаряжение (в создании которого на протяжении всего XIX в. принимали участие и русский исследователь Ф. П. Врангель, и английский путешественник Мак-Клинток, и, конечно, Нансен). Пири блестяще использовал тысячелетний опыт лучших знатоков высокоширотной Арктики — гренландских и североамериканских эскимосов, выработал оптимальные нормы вывоза грузов, правила жизни «белого» человека во льдах. Не удивительно, что сам он и в мыслях не мог допустить, что кто-то другой ступит ногой в точку Северного полюса. Американец сумел убедить в том и общественное мнение своей страны: в США заранее, авансом, отдал ему пальму первенства в мировом споре.

А он меж тем отнюдь не молодеет, ему уже перевалило за пятьдесят. Четырежды Пири штурмует полюс — и безуспешно, хотя в 1906 г. удалось преодолеть 87-ю параллель и как бы зримо ощутить ближайшие окрестности вожаемой точки. Очередная неудача рождает у него горькую мысль: «Я не могу совершить невозможное...» Тем не менее с новой весной он опять уходит к цели. И покоряет ее 6 апреля 1909 г. В тот счастливый день Роберт Пири, негр-слуга Хенсон, четыре эскимоса-погонщика и сорок собак пришли на 90-й градус северной широты. Победа!

Отряд пробыл здесь совсем недолго, чуть более суток. Наконец-то выяснилось, что вокруг полюса — сплошной океан, покрытый бескрайними льдами, и нет никаких признаков суши (что само по себе уже немалое географическое открытие). Пири попытался измерить глубину Ледовитого океана в точке полюса, но дна не достал и поспешил на юг, к Земле Гранта в Канадском Арктическом архипелаге. Чтобы не живописать трудности и опасности того похода, дадим на минуту слово одному из эскимосов, сопровождавших Пири: «Либо дьявол спал, либо ссорился с женой, а то нам не удалось бы столь легко вернуться!»

Победитель Северного полюса ликует. Вернувшись в сентябре 1909 г. в эскимосский поселок, он посылает

восторженную телеграмму президенту США Уильяму Тафту: «Северный полюс в вашем распоряжении», однако в ответ слышит остужающе-вежливое: «Благодарю, но затрудняюсь найти применение столь щедрому дару».

И вдруг разгорелся скандал небывалой силы. Соотечественник победителя, доктор Фредерик Альберт Кук, буквально в те же самые дни объявил на весь мир, будто ровно за год до Пири, в апреле 1908-го, самолично побывал на Северном полюсе вместе с двумя эскимосами. По его словам, он провел там в снежной хижине-йглу двое суток, сделал ряд научных наблюдений, сфотографировал воткнутый в точку полюса американский флаг и двинулся назад. Путь растянулся более чем на год, поскольку пришлось зазимовать в снежной пещере. Осенью 1909 г. они благополучно прибыли в эскимосское поселение, откуда Кук и дал свою телеграмму о покорении полюса.

Пири и его многочисленные сторонники развязали против невесть откуда свалившегося соперника настоящую войну, в которой, фигурально выражаясь, не жалели ни пуль, ни снарядов, ни отравляющих веществ! Неистовствовал сам Пири, ставший в марте 1911 г. контр-адмиралом «с наивысшей пенсией, полагающейся по закону этому чину». Изю всех сил старалась пресса и при этом, как нередко бывает, перевирала, передергивала, извращала факты в меру собственной некомпетентности, а также в угоду «обиженному» триумфатору-монополисту.

На Кука посыпались обвинения в мошенничестве самого широкого плана. Оказалось, во-первых, он обманул всех, заявив, что якобы побывал на полюсе — ничего подобного, его эскимосы признались во всем, они рассказали, как отошли на небольшое расстояние от побережья, соорудили в дрейфующих льдах йглу и вонзили в снег древко флага. (И эскимосы действительно давали в разных комиссиях, занимавшихся полюсным спором, сбивчивые «антикуковские» показания.) Во-вторых, доктор Кук обманщик со стажем, он не гнушается заведомой ложью, лишь бы превознести себя: еще в 1906 г., например, он трубил на всех перекрестках, будто поднялся на вершину горы Мак-Кинли, хотя его тогдашние спутники теперь категорически это отрицают. Плюс ко всему выяснилось, что доктор Кук еще и вор, и плагиатор, он украл у преподобного миссионера Томаса Брид-



жеса составленный тем словарь языка патагонских индейцев, и т. п. Ну а позже, в 1923 г., Кука как бы по инерции обвинили в очередном мошенничестве, связанном с продажей нефтеносных земельных участков, и приговорили к четырнадцати годам каторжных работ... Такова оказалась плата за Северный полюс!

Доктор Кук вышел из тюрьмы досрочно, в 1930 г., но от этого удара так и не смог оправиться до конца дней. Он умер в 1940 г., амнистированный незадолго до смерти президентом Франклином Рузвельтом: проданные когда-то незадачливым путешественником земельные участки оказались на поверку вовсе не пустыми, что вменялось ему в вину, а принесли новым владельцам миллионы долларов!

Полярный мир в 1909 г. разделился. Несколько весьма именитых исследователей, таких, как А. Грили, О. Свердруп, отчасти Р. Амундсен, встали на сторону Кука, большинство же, однако, безоговорочно поддержали его противника. Но со временем начали все громче и громче звучать голоса сомневающихся в обоснованности притязаний Пири на полюсный приоритет.

Приверженцы строгих фактов указывали на слабые и противоречивые пункты в цепи предъявленных Робертом Пири свидетельств пребывания на 90-й параллели. Не случайно, настаивали его хулители, в свой последний переход к полюсу по дрейфующим льдам, продолжавшийся пять суток, начальник экспедиции взял лишь негра и эскимосов: белые спутники, среди которых находился опытный навигатор капитан Бартлетт, помещали бы ему подтасовать пройденные мили, исказить истинные координаты, явись в том необходимость. «А она явилась!» — утверждали критики.

Претензии к Пири можно множить и множить. Почему на обратном пути загадочно погиб инженер Марвин из вспомогательной группы? Как это отряду Пири удалось возвратиться с полюса на ближайшую землю по собственным следам, слыхано ли подобное в истории арктических экспедиций, возможно ли такое в постоянно движущихся, ломающихся, переворачивающихся льдах?! Да и скорость похода, едва Пири «избавился» от грамотных свидетелей, фантастически возросла: если до этого момента средняя суточная скорость передвижения составляла четырнадцать с половиной миль, то в последующие пять дней она увеличилась чуть ли не

вдвое — до двадцати шести миль в сутки! По меньшей мере подозрительно, тут уж ничего не скажешь...

«Независимо от того, какой приговор вынесут историки Куку, у них нет оснований верить Пири: ни исторические факты, ни традиции не позволяют поверить в миф о том, что Северный полюс был открыт Пири» — такими словами заканчивает американский писатель Теон Райт книгу «Большой гвоздь» (так называют эскимосы Северный полюс).

Роберт Пири скончался в 1920 г., но лишь семьдесят без малого лет спустя, в 1988 г., как сообщает американский историк Д. Ролинс, стал возможен доступ к документам, хранившимся в семье Пири в совершеннейшей тайне. Изучение этих подлинных материалов, по убеждению Ролинса, не оставляет никаких сомнений в том, что Пири на полюсе не был, он повернул назад примерно в двухстах километрах от него из-за нехватки продовольствия.

А как быть с Куком?

Нужно заметить, что в отличие от Пири, книга которого издавалась в нашей стране не раз, доктор Фредерик Кук впервые во весь голос «прозвучал» на русском языке лишь в 1987 г. Но еще в дореволюционное время кое-какие работы Кука переводились в России, о его «тяжбе» с Пири здесь прекрасно знали. Знал о ней и Г. Я. Седов, когда задумывал собственную экспедицию, спор между двумя американцами лишь раззадорил его, укрепил в желании водрузить на Северном полюсе русский флаг. Довольно своеобразно откликнулись в те годы на возникшую ситуацию в увеселительных заведениях Москвы и Петербурга. В ресторанах звучала игривая песенка, начинавшаяся куплетом: «Это неизвестно, кто кого осилит — Кук ли Пири перекукуит, Пири ль Кука перепирит!»

Сегодня мы получили возможность выслушать самого доктора Кука, вчитаться в строки его дневников, в слова его самооправданий. Похоже, что уже можно сделать определенные выводы.

Сильнейшей стороной путевых записей Кука надо признать на редкость точное и тонкое, пусть иногда грешащее «красивостями», описание природы высоких широт. Здесь автор предстает как пытливый исследователь-натуралист, умеющий подмечать скрытые от неискушенного глаза детали, верно оценивать разнообразные

природные явления. В сущности, этот скромный врач всегда был естествоиспытателем, географом, океанографом, метеорологом, этнографом. По мнению многих современных специалистов-североведов, вымыслить, придумать то, что скрупулезно описал когда-то Кук, любой человек, не побывавший в Центральной Арктике, был бы не в состоянии (сознательно пишу пока в «Центральной Арктике», а не на «Северном полюсе»).

Самым серьезным доводом в пользу правдивости Кука стал его рассказ о «тяжелом волнистом льде». Такими словами он охарактеризовал поверхность айсберга, оторвавшегося от шельфового ледника, типичного для ледниковых покровов Арктической Канады. Во времена Кука и Пири о таких плавучих островах пресного льда, «вмонтированных» в дрейфующие поля соленых морских льдов, попросту не знали и даже не догадывались об их существовании. Один из странствующих по Ледовитому океану островов-айсбергов Кук даже назвал Землей Брэдли (читатель сможет подробнее узнать о подобных «Землях» из главы «Кочующие призраки»). Путешественник пересек это величественное ледяное образование приблизительно в тех координатах, где полвека спустя работала одна из первых американских дрейфующих станций, аналогичных нашим станциям «СП» — ее специально высадили на прочный ледяной остров, меньше подверженный разрушениям и разломам.

По его словам, доктор Кук обнаружил Землю Брэдли между 87 и 88° северной широты, т. е. на подходах к полюсу. Впрочем, будем справедливы — в этих же широтах в 1909 г. наверняка побывал и Пири: сопровождавшая его вспомогательная партия во главе с капитаном Бартлеттом, как и было предусмотрено планом, покинула полюсный отряд и повернула назад к берегу на широте 87° 47', это зафиксировано в экспедиционных документах и никакому пересмотру не подлежит. Так что в любом случае Роберт Пири был сравнительно недалеко от Северного полюса. Можно не сомневаться, что он предпринял отчаянную попытку одним рывком достичь цели, но, убедившись в тщетности своих усилий, испытывая острую нехватку продовольствия, отчаявшись и «забыв» об этике исследователя, пошел на прямой обман, на фальсификацию путевых документов. А где побывал Кук?

Самым простым было бы объявить: естественно, на

Северном полюсе, ведь характер его записей непреложно свидетельствует о том. Однако при всей симпатии к несчастному, многократно ошельмованному исследователю, успевшему получить лишь прижизненную амнистию, но никак не полную реабилитацию, научную и общечеловеческую, уверенно говорить о нем как о первооткрывателе полюса, на мой взгляд, невозможно — слишком обильны «против».

По каким-то абсолютно непонятным, туманным причинам доктор Кук, возвращаясь из полюсного похода, не захватил с собою на Большую землю святая святых для каждого путешественника — полевые записи, бесценные дневники, несущие на себе отпечаток подлинности, результаты непосредственных наблюдений и в первую очередь астрономические определения координат, широты и долготы достигнутых на маршруте пунктов. Он зачем-то оставил их в гренландском поселке, где эти основополагающие документы вскоре каким-то мистическим образом бесследно исчезли... Правда, копии всех астрономических наблюдений сохранились и вроде бы не вызвали сомнений у специалистов, но явный осадок недоверия к Куку все же возник. Это вынужден признать даже активно «прокуковски» настроенный автор «Большого гвоздя» Т. Райт. О, если бы только одно это обстоятельство!

В полюсном походе Кука сопровождали два совсем юных эскимоса. Подростки отчаянно сопротивлялись белому начальнику, вынуждавшему их уходить далеко-далеко в глубь океанской ледяной пустыни, где нет ни уютного жилища, ни хотя бы полноценной охоты, и сам Кук этого факта не скрывает. Нужно ли удивляться, если впоследствии оба предали своего хозяина, показав, что во время похода к «Большому гвоздю» они почти постоянно находились в пределах прямой видимости суши, то есть в считанных десятках километров от берегов Арктической Канады или Гренландии?!

Не все вяжется у Кука с весом и количеством экспедиционных грузов, вызывают недоверие, как и в случае с Пири, результаты суточных переходов, поистине феноменальные для новичка (я имею в виду новичка не в экспедиционных делах — тут он был полярником со стажем, приобретенным и в Арктике, и в Антарктике, а только в том, что касается опыта путешествий по дрейфующим льдам). И уж коль скоро мы подвергаем сомне-

нию резко завышенные расстояния, пройденные испытанным ветераном Пири с его «цветными», то вправе ли мы утратить критический взгляд на суточные переходы Кука, сопровождаемого с самого начала двумя юнцами-эскимосами?

Выглядит крайне двусмысленно и кажется необъяснимым многое из последующего поведения Кука уже на родине, в США. Конечно, ни в коем случае нельзя забывать о тех яростных психологических атаках, каким он подвергся: тут тебе и кража патагонского словаря, и обман с подъемом на Мак-Кинли, и шпионаж в пользу Германии в 1915 г. (Кук происходил из семьи немецкого эмигранта), и обвинения в спекуляции землей. Но когда Куку была предоставлена возможность реабилитироваться в глазах общественности, внезапно начались загадочные зигзаги, явное нежелание предстать перед лицом компетентной и вполне доброжелательно настроенной комиссии, затем последовал неожиданный отъезд из США. И уж меньше всего способствовали признанию приоритета Кука такие его нарочито туманные высказывания: «Дошел ли я действительно до Северного полюса? Может быть, я ошибаюсь, веря в это, а может быть, и нет...»

Подобных «откровений» у Кука набирается предостаточно. Вот еще пример. Принимается, допустим, доктор как бы сам с собой обсуждать вопрос о том, побывал ли он на Мак-Кинли, и вдруг следует такой пассаж: «Стараясь изо всех сил помочь мистеру Пири, они (недруги. — З. К.) протащили этот спорный (! — З. К.) побочный вопрос». Или: «Я ступал по полярной пустыне, сжигаемый личным честолубием» — это заявление мало вяжется с «имиджем» Кука, созданным почитателями, которые не жалели эпитетов типа «сверхскромный», «рыцарь полюса, лишенный рекордсменских поползновений»...

Подведем итоги. Вряд ли сегодня можно со стопроцентной уверенностью заявлять, что 21 апреля 1908 г. доктор Кук пришел на «вершину планеты», на полюс. Скорее всего, почти наверняка (хотя, напомним, прямых документальных свидетельств нет), он побывал в околополюсном пространстве. Точно так же, как и Пири ровно год спустя. Так или иначе оба они в начале XX столетия проникли в самое сердце Центральной Арктики. Сказать так будет и верно, и справедливо.



Но где же Полюс,  
где же Полюс,  
где же?  
Все те же льды,  
обрюзгшие моржи.  
И, веки смежив,  
хочется в одежде  
упасть,  
лицом зарыться в снежный жир.

Зададимся же вслед за Виктором Соснорой этим не-стареющим вопросом: где, в конце концов, долгожданный Северный полюс, кто достиг его самым первым?

До сих пор мы говорили о тех, кто плыл к полюсу на парусных и слабеньких паровых судах, шел к нему пешком и на собаках, т. е. двигался по морям и льдам. Но ведь были те, кто использовал для этой цели другой океан, воздушный!

Одну из самых отважных попыток предпринял еще в прошлом веке шведский инженер Соломон Август Андрэ. Вместе с двумя товарищами он отправился 11 июля 1897 г. в экспедицию на воздушном шаре «Орел». Это был первый в истории полет над Арктикой, совершенный, как видим, еще до изобретения самолета. Экипаж Андрэ взлетел со Шпицбергена и исчез. Казалось, что навсегда. Но через тридцать три года на одном из островков в Ледовитом океане были обнаружены останки воздухоплавателей, их дневники, фотопленки. «Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев!» — таков был жизненный девиз Андрэ, человека, первым бросившего вызов воздушному океану Арктики.

Потом появился аэроплан. В 1903 г. его создатели братья Райт продержались в воздухе во время первого полета меньше одной минуты, а уже в 1914 г. российский военный летчик Ян Иосифович Нагурский совершил на гидросамолете «Морис Фарман» пять полетов над Баренцевым морем общей продолжительностью одиннадцать часов. Он искал экспедицию Г. Я. Седова и в один из дней удалился от побережья Новой Земли на целых сто километров! Нагурский вошел в мировую историю как первый полярный пилот. В машине рядом с ним находился также моторист Евгений Кузнецов, а сравнительно недавно появились сведения о том, что однажды в воздух поднимался другой русский механик, тоже из военных моряков. Его фамилии пока разыскать не удалось, но в ка-

ком-то из наших архивов она почти наверняка сохранилась.

Именно после тех полетов Нагурский написал пророческие слова: «Прошлые экспедиции, стремившиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, какое нужно преодолеть, полным преград и самых тяжелых условий. Авиация, как колоссально быстрый способ передвижения, есть единственный способ для разрешения этой задачи». Продолжателями дела Нагурского стали советские полярные летчики, усилиями которых и родилась удивительная, не знающая равных себе полярная авиация. Один из ее пионеров, Борис Григорьевич Чухновский, провел в 1924 г. первую воздушную ледовую разведку, затем на повестку дня постепенно встал вопрос и о Северном полюсе. Но к полюсу поначалу стартовали другие.

В мае 1925 г. на двух гидросамолетах «Дорнье-Валь» к 90-й параллели отправилась экспедиция Руала Амундсена. Полет едва не кончился трагедией. На 87°43' с. ш. норвежцы решили сделать посадку, чтобы определить свое местонахождение. Сесть-то они сели, а вот взлететь не могли в течение двадцати четырех дней — вокруг было сплошное ледяное крошево. Наконец, бросив во льдах одну машину, они благополучно взлетели и вернулись на Шпицберген, где их уже считали погибшими.

На следующий год, и тоже в мае, к Северному полюсу на трехмоторном самолете «Жозефина Форд» вылетели американцы Ричард Эвелин Бэрд (впоследствии адмирал, руководитель ряда крупных экспедиций в Антарктику, человек, первым побывавший над обоими полюсами Земли) и Флойд Беннетт. Стартовав со Шпицбергена, они без особых помех долетели до полюса, сделали над ним «круг почета» и возвратились на Шпицберген, где попали в объятия ликующей толпы. Но четверть века спустя в зарубежной прессе появились сенсационные разоблачения: американцы, дескать, никак не могли достичь полюса и вернуться назад из-за элементарной нехватки горючего, о чем свидетельствуют нехитрые расчеты (учитывая запас бензина, скорость полета, встречный ветер и т. д.). Авторы разоблачений сделали вывод о том, что американцы прервали полет примерно в полтораста километрах от цели. В советском журнале «Вокруг света» за май 1973 г. была опубликована большая статья

по материалам западной печати на тему «Был или не был над полюсом коммодор Бэрд». Она носила название: «Ложь, которой не хватило часа».

Слов нет, мнение авторитетных историков, метеорологов, популяризаторов науки, опытных журналистов выглядит весьма убедительным. В то же время слишком велико обаяние адмирала Бэрда, значительны его последующие дела в Антарктиде, где он не однажды проявлял и мужество, и редкую самоотверженность. Однако сомнения относительно его полета к Северному полюсу 9 мая 1926 г. пока, к сожалению, не исчезли, а значит, поищем других летчиков-первопокорителей полюса.

Искать, прямо скажем, придется недолго, потому что события мая 1937 г., когда высаживалась на полюсный лед четверка папанинцев, не просто вошли в историю — они документированы, как ни одно другое. Разве что о пионерах космоса мы знаем с такой же полнотой, начиная с подробнейших биографий героев.

5 мая 1937 г. с острова Рудольфа в архипелаге Земли Франца-Иосифа поднялся в небо самолет-разведчик Р-6 с экипажем из пяти человек во главе с пилотом Павлом Георгиевичем Головиным. В 16 ч 23 мин того же дня машина прошла над полюсом, и старший бортмеханик Николай Львович Кекушев сбросил вниз, на полюсный лед, три целлулоидные куколки — белую, черную и желтую, символ единства человеческих рас. А 21 мая на Северный полюс опустилась первая из четырех тяжелых многомоторных машин АНТ-6, ведомая Михаилом Васильевичем Водопьяновым. Итак, свершилось?

Безусловно! Вот только... Все самолеты сели не в точку полюса, а километрах в тридцати или даже больше «за» полюсом, уже в другом секторе Арктики: руководители экспедиции решили перестраховаться, чтобы никто потом не обвинил наших летчиков в том, что они не дотянули до заданной цели. Дрейфующие льды, которые «оседлала» прибывшая сюда экспедиция, в своем движении через Северный полюс так и не прошли, глубина Ледовитого океана в этой точке определена не была, а это первейшее требование при исследованиях подобного рода.

Полюсная глубина была измерена только через одиннадцать лет. В апреле 1948 г. советская высокоширотная экспедиция «Север-2», проводя в географической точке полюса серию наблюдений и измерений, получила цифру

4033 м (максимальная глубина Северного Ледовитого океана составляет 5449 м, но тут еще возможны микрооткрытия).

Воздушная экспедиция 1937 г. под руководством О. Ю. Шмидта и продолжавшийся 274 дня дрейф папанинцев, трансарктические перелеты экипажей В. П. Чкалова и М. М. Громова из Москвы в США через полюс, осуществленные в том же 1937 г., ежегодные послевоенные экспедиции «Север», постоянно действующие в Центральной Арктике советские дрейфующие станции «Северный полюс», число которых перевалило уже за тридцать (а зигзагообразные маршруты дрейфа многих из них прошли прямехонько через полюс) — все это постепенно сняло остроту престижного вопроса, кто был «самым-самым». Тем более что пути к полюсу, как мы убедились, бывают разными, порой достаточно экзотическими.

Ну, скажем, прыжок с парашютом. Впервые в истории на Северный полюс, где уже находились участники очередной экспедиции «Север», спрыгнули с небес 9 мая 1949 г. мастер парашютного спорта А. П. Медведев и молодой врач-полярник В. Г. Волович (ныне Виталий Георгиевич — доктор медицинских наук, автор научных и художественных книг, участник крупных арктических и морских экспедиций, один из наставников первых наших космонавтов). Или полет планеров, проходивший весной 1950 г., когда два аппарата, буксируемые самолетами Ил-12, прошли над Северным полюсом и планеристы совершили посадку в приполюсных льдах.

Об этой уникальной операции широкая общественность не знала тридцать с лишним лет, как длительное время мы не знали о дрейфе станции СП-2, об экспедициях «Север», о прыжках на полюс с парашютом — обо всем, что происходило в нашей послевоенной Арктике, не принято было писать в газетах и сообщать по радио. Слово «Арктика» в течение многих лет являло собой синоним слова «секретно», даже абсолютно безобидная монография «Птицы Чукотки» несла на себе гриф секретности! В послевоенном мире было неспокойно, шла «холодная война», грозившая в любое мгновение перейти в «горячую», и Заполярье, Ледовитый океан были в той войне передовой линией, границей раздела между двумя противостоящими друг другу супердержавами.

Все воздушные рейсы над Центральной Арктикой,

сколько бы их ни было, естественно, проходили как бы под рубрикой «Под нами Северный полюс». Но со временем в обиход вошла броская, диковинно звучащая фраза: «Над нами полюс» — началась эра плаваний под арктическими льдами американских и советских атомных подводных лодок (это случилось на рубеже 50—60-х гг.). Сначала лодки лишь проплыли подо льдами, затем стали всплывать точно на полюсе, в полыньях и разводьях между дрейфующими полями, а то и преодолевая многометровую ледяную толщу.

В 1968 г. заветной точки достигла американо-канадская группа, использовавшая оригинальное транспортное средство — мотонарты. Это событие явилось стимулом к возрождению напрочь забытой, казалось бы, в век техники идеи: дойти до полюса с помощью обыкновенных, собачьих нарт и собственных ног, вставленных в лыжные крепления! Именно таким «куковско-пириевским» способом путешествовали поперек всего Ледовитого океана, от Аляски до Шпицбергена, с «заходом» на полюс четверо англичан во главе с Уолли Хербертом. Проведя в пути 477 дней (включая зимовку в лагере, разбитом на дрейфующем льду), эта группа побывала в точке полюса 5 апреля 1969 г.

В один ненастный день, в тоске нечеловечьей,  
Не вынеся тягот, под скрежет якорей,  
Мы всходим на корабль, и происходит встреча  
Безмерности мечты с предельностью морей.

В этих стихах Шарля Бодлера, переведенных Мариной Цветаевой, вся суть жажды свершений, во все времена владевшей человеком. Бескрайность мечты не может мириться с ограниченностью ландшафта, акватории, материка, океана, самой планеты Земля. Мечта ненасытна, неутоляема. Тем, кто жаждет полюса, не хватает именно его!

Вот почему и сегодня к нему устремляются люди. На атомных кораблях, подводных и надводных, на аэропланах и снегоходах, с собаками и просто пешком. На Северном полюсе побывали уже и целые экспедиции спортсменов-лыжников, и храбрецы-одиночки, и мужчины, и женщины, и французы, и японцы, не говоря уже о представителях «законных» арктических государств. 6 мая 1989 г. сюда пришли семеро наших путешественников во главе с полковником Владимиром Чуковым.

Последнее достижение нужно считать из ряда вон вы-



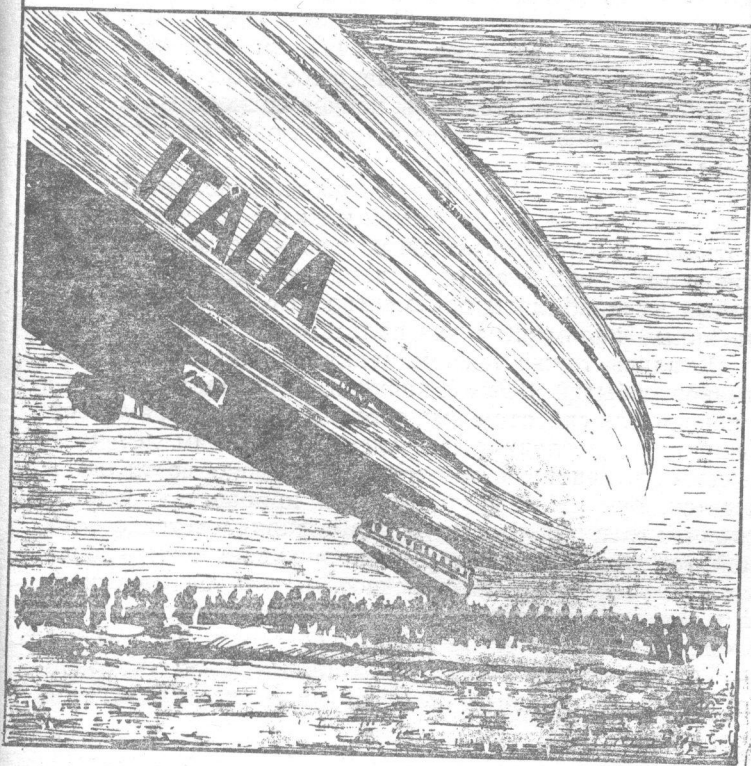
ходящим: они двигались на лыжах, неся на плечах и вольно за собою на саночках все необходимое снаряжение и припасы. К ним не прилетали, как ко всем их предшественникам, самолеты, чтобы сбросить с воздуха очередную порцию продуктов и топлива. У них не было собак, для них не проводилась по маршруту специальная ледовая разведка. Группа двигалась только по компасу, не зная ледовой обстановки впереди, натыкалась на непреодолимые гряды высоких торосов, на широкие полыньи, которые приходилось либо обходить, либо переплывать на маленькой надувной лодке, а то и ждать, пока не сомкнутся берега «реки», как бы текущей посреди Ледовитого океана. Шестидесят пять суток продолжался этот редкостный эксперимент на выживаемость в автономном арктическом походе, один из его участников, Александр Рыбаков, умер, не выдержав сверхнапряжения, но через несколько дней его товарищи все-таки осуществили свою и его мечту. А весной 1990 г. с блеском повторили этот маршрут.

«...У каждого должен быть свой Полюс!» — эти слова обычно приписывают И. Д. Папанину, однако, скорее всего, в том или ином варианте они звучали в умах и сердцах людей еще в стародавние времена. Те, для кого «своим» стал именно Северный полюс, вряд ли смогут убедительно ответить на вопрос, что их туда влечет. Одни желают узнать себе истинную цену, проверить собственные возможности, позволяющие порой сделать невозможное, сотворить чудо, вернуться с того света (как легендарный Мюнхгаузен вытащил некогда себя из трясины за косичку парика). Другие повторяют слова, сказанные, по преданию, одним альпинистом-первопроходцем: «Я лезу на Эверест, потому что он существует». Третьи отшутятся: «Мы уходим во льды, чтобы на Большой земле нам не надоедали дурацкими вопросами — зачем, для чего да почему».

Важно одно: сегодня, как и десять, двадцать, пятьдесят лет назад, к Северному полюсу идут, едут, плывут, летят. К слову, о полетах. Я еще не рассказывал о том, как летели к полюсу на дирижаблях. А одна такая история и занимательна, и поучительна, и драматична, и отнюдь не до конца разгадана.



## Загадки Красной Палатки



В те самые дни начала мая 1926 г., когда совершали свой самолетный рейс к Северному полюсу американцы Бэрд и Беннетт, на тех же шпицбергенских берегах готовилась к старту крупная воздушная экспедиция на дирижабле. Ее инициаторами были норвежец Руал Амундсен, американский предприниматель (и летчик) Линкольн Элсуорт и итальянский конструктор дирижаблей полковник Умберто Нобиле, ставший после полета генералом. Именно по его проекту была построена «Норге» («Норвегия»), на ней экспедиция совершила редкостный по тем временам беспосадочный перелет по маршруту Шпицберген — Северный полюс — Аляска. Произошло это между 11 и 13 мая 1926 г.

Миновало совсем немного времени, и вот уже сам Нобиле, один, без многоопытных соратников, задумывает следующую экспедицию к Северному полюсу на новом дирижабле того же типа, получившем имя «Италия». Обо всем, что случилось дальше, о событиях лета 1928 г., гибели «Италии» и половины членов ее экипажа в катастрофе, о лагере итальянцев в дрейфующих льдах и Красной палатке, о спасательном рейсе советского ледокола «Красин», героических полетах экипажа полярного летчика Чухновского, возвращении к жизни обреченных на смерть людей и триумфальной встрече красинцев на Большой земле — обо всем этом написаны десятки книг на разных языках, сняты документальные ленты и художественный фильм «Красная палатка».

Остались также воспоминания самых главных участников событий 1928 г., начиная с генерала Нобиле и руководителя спасательных операций профессора Самойловича. Все последние шестьдесят с лишним лет человечество помнит и осмысливает трагедию во льдах и, кажется, тут уж «ни убавить, ни прибавить». Однако всякий, кто в той или иной мере соприкасается с историей тех дней, непременно обнаруживает нечто новое, неожиданное, многозначительное, каким-то непостижимым образом ускользнувшее от внимания предшественников.

Это похоже на... «Гамлета»! Каждый режиссер, вознамерившийся поставить шекспировскую трагедию, каж-

дый актер, рискнувший взять в ней роль, обязательно находят собственные, иные краски, иные черты в, казалось бы, до тонкостей познанной, прочувствованной, назубок выученной пьесе, возраст которой приближается к четырем столетиям. Таковы законы истинной драмы, вернее трагедии, недаром же и в искусство, и в жизнь вошло выражение «шекспировские (гамлетовские) страсти». То, что случилось в Ледовитом океане в мае — июле 1928 г., сродни этим страстям.

Не станем внимательно и подробно следовать за ходом событий — о них легко прочесть в книгах советских журналистов, находившихся на борту «Красина», в историко-географических трудах об Арктике, поскольку этой экспедиции всегда уделялось повышенное внимание. А сегодня хотелось бы вернуться лишь к «избранным страницам» той истории, задать читателю, а заодно, как водится, и самому себе, кое-какие вопросы, постаравшись при этом ответить хотя бы на малую их долю.

Начнем сначала. Зачем генералу Нобиле потребовалось спустя два года после трансарктического полета «Норге» вновь отправляться на Северный полюс? Сам он отвечает в своих книгах достаточно резонно: я — азартный конструктор и путешественник, я построил аналогичный «Норге» дирижабль и захотел провести на нем собственную экспедицию, выполнить детальные исследования в Центральной Арктике и высадить на полюсные льды научный десант (как бы прообраз будущей дрейфующей станции «Северный полюс»). В одной из книг генерал сделал даже такое самокритичное признание: «Ни возражения друзей, ни советы близких, взывавших к моему благоразумию, не могли возобладать над моим честолюбием».

Здесь надо иметь в виду, что после триумфа «Норге» между Амундсеном и Нобиле произошла тяжелая ссора, каждый рьяно приписывал успех перелета себе. Покоритель Северного и Южного полюсов Амундсен с нескрываемым презрением отзывался об «этом красавчике с генеральскими эполетами», не знающем и не понимающем Арктики, ее льдов и ее ветров, ее неписаных суровых законов. Самолюбивый авиаконструктор, в свою очередь, не без оснований полагал, что именно благодаря его мастерству пилота (а Руал Амундсен тогда, в 1926 г., от души воздавал ему должное) экспедиция на «Норге» достигла великой цели. Широко разрекламированный по-

лет на дирижабле «Италия» призван был окончательно расставить точки над i.

Все, однако, не столь просто. И в 1928 г., и позже раздавались голоса, что, дескать, наука наукой, а предполагаемый воздушный рейс имел откровенно политическую окраску, причем окраску, далеко не самых радужных тонов. Скорее даже черных, если вспомнить о том, что Италия стала родиной фашизма, а премьер-министром ее уже в ту пору был... Бенито Муссолини.

Сам Нобиле подобные обвинения отвергал. Да и вся последующая его биография свидетельствует о том, что он имел право называть себя антифашистом. Генерал много лет провел в эмиграции, в 1932—1936 гг. работал в качестве инженера-дирижаблестроителя в СССР, затем в США. Возвратившись в Италию, он в послевоенное время даже баллотировался в Национальное собрание от коммунистической партии. И все-таки кое-какие факты настораживают, хотя Нобиле старается либо не упоминать о них, либо утверждает, что это не факты, а чей-то злой вымысел.

Ну например. Итальянская и мировая пресса не утаивала, что полет на полюс генерал Нобиле стремится приурочить к 24 мая, дате вступления Италии в первую мировую войну. По словам журналистов, в тот момент, когда дирижабль должен был достичь точки полюса, его экипажу предстояло встать по стойке «смирно» и под звуки национального гимна (в полет был взят граммофон с соответствующей пластинкой) дружно прокричать: «Вива л'Италия фасиста!» (т. е. «Да здравствует фашистская Италия!»). А на лед должно было быть спущено дубовое распятие, торжественно освященное перед тем римским папой Пием XI в Ватикане. (Хочется, по контрасту, вспомнить, как отметили достижение полюса в 1937 г. наши пилоты — они сбросили на лед кукол, символизирующих дружбу между всеми народами и расами).

Приводят и такую деталь. Итальянская экспедиция страстно мечтала найти во время полета над Центральной Арктикой хоть какой-нибудь, пусть самый крошечный, островок, еще не отмеченный на карте, и назвать его именем Муссолини. Что ж, задача вполне посильная, еще в середине 30-х гг. в Карском море или в море Лаптевых можно было обнаружить не один безымянный географический объект. Словом, суммируя, скажем так: вероятно, задуманное Нобиле предприятие имело не толь-



ко научно-исследовательские, но и политические мотивы.

Надо признать, что на родине у воздухоплователя имелось немало недругов и среди них — генерал Итало Бальбо, один из руководителей авиации, личность, очень близкая к Муссолини. Он никогда не скрывал своего резко отрицательного отношения к Нобиле, вредил ему, где мог, а когда разыгралась трагедия, сделал все, чтобы унизить и без того отчаянно пострадавшего человека.

В экспедиции на борту «Италии» приняли участие четырнадцать итальянцев, чешский физик Франтишек Бегоунк и молодой шведский геофизик Финн Мальмгрен, участник полета на «Норге» и крупной арктической экспедиции Амундсена на судне «Мод» в 1922—1925 гг. И вот вам воистину фатальное совпадение: накануне вылета дирижабля из Милана была выпущена почтовая открытка, на которой фотографии всех шестнадцати участников располагались в два ряда, по восемь в каждом, и в результате оказалось, что весь верхний ряд погиб, нижний — уцелел...

А между тем о возможной катастрофе заговорили еще до отлета дирижабля из Италии, причем я имею в виду вовсе не тех, кто злопыхательствовал и «каркал», пророча беду, а о голосах доброжелательно настроенных специалистов. Одним из первых, если не самым первым, был советский исследователь Арктики, директор Института по изучению Севера профессор Рудольф Лазаревич Самойлович, которому предстояло вскоре возглавить спасательный рейс ледокола «Красин». Он забил тревогу по поводу возможного несчастья в марте 1928 г., за два месяца до начала воздушной экспедиции!

Будучи в научной командировке в Берлине, Самойлович познакомился и долго беседовал с Нобиле. В это же время там находился Фритьоф Нансен и другие известные полярники, воздухоплователи, ученые, но по-настоящему насторожился один Самойлович. Его не могли не встревожить планы молодого и явно тщеславного генерала, упоенного успехом предыдущего полета на полюс. Советского исследователя беспокоили намерения Нобиле высадить десант на 90-й параллели (или как вариант — на побережье совершенно безлюдной Северной Земли). Рудольф Лазаревич немедленно написал письмо в Ленинград своим коллегам и просил ознакомить с содержанием этого письма Александра Петровича Карпинского,

президента академии наук СССР. Самойлович сообщал, что задуманная Нобиле операция крайне рискованна, что люди, высаженные на лед, почти обречены на гибель, потому что вряд ли потом удастся обнаружить их и взять на борт дирижабля: неумолимый и непредсказуемый дрейф увлечет их бог ведает куда.

Мало кому известно, что информация директора Института Севера возымела конкретные последствия. Академик Карпинский собрал наиболее авторитетных знатоков Арктики и обсудил с ними вопрос о тех мерах, какие следует предпринять в Советском Союзе, если Нобиле попытается осуществить задуманное. В нескольких пунктах на побережье Ледовитого океана и на берегах высокоширотных островов были экстренно направлены группы сотрудников Института Севера, которым поручалось организовать в случае необходимости поиски попавших в беду аэронавтов.

«Италия» пролетела над Северным полюсом, как и задумывалось, 24 мая 1928 г., а через сутки с небольшим, на обратном пути к Шпицбергену, потерпела катастрофу, упав на дрейфующий лед. Причиной аварии стало, скорее всего, обледенение дирижабля, хотя полной ясности в том нет, и даже сам конструктор оказался не в состоянии поставить определенный диагноз. Десять человек оказались выброшенными из дирижабля при ударе гондолы о лед, шестерых унесло ветром вместе с оболочкой «Италии», и минут через двадцать в той стороне, где скрылось то, что осталось от воздушного корабля, вверх взметнулся столб черного дыма. Очевидно, все шестеро сразу погибли.

Из десяти человек, очутившихся на дрейфующем льду, один был мертв, несколько получили ранения и переломы. Еще одному предстояло умереть позже. Сильнее других пострадал командир: у него были сломаны рука и нога, повреждена голова. Сломал руку и швед Мальмгрен, что, однако, не помешало ему сперва подстрелить белого медведя и снабдить всю группу свежим мясом, а затем отправиться вместе с двумя итальянцами, Цаппи и Мариано, к ближайшим островам архипелага Шпицберген, чтобы связаться с людьми и организовать помощь.

К счастью, при катастрофе на лед выпала рация, но бортрадисту «Италии» Бьяджи долгое время не удавалось наладить радиосвязь с внешним миром. На Шпицбергене не слышали сигналов бедствия из Красной палат-

ки, но в эфир круглосуточно передавались сообщения о том, что к выходу во льды готовятся одновременно несколько спасательных партий. У обитателей дрейфующего лагеря имелось достаточно провианта, чтобы продержаться до их прихода.

В Советском Союзе был незамедлительно создан Комитет помощи дирижаблю «Италия» при Осоавиахиме (добровольное общество типа нынешнего ДОСААФа). Комитет возглавлял И. С. Уншлихт, членами его стали многие известные всей стране люди, такие, как журналист Михаил Кольцов, видные военачальники Я. И. Алкснис, С. С. Каменев и другие. В последующие годы ряд имен абсолютно выпал из истории спасения Нобиле, как и из истории нашей страны. В первую очередь имя главного спасателя, профессора Самойловича (одновременно из книг, посвященных красинской эпопее, исчезло имя представителя «другой стороны» Бенито Муссолини, в многочисленных радиogramмах, приводимых в тексте, его величают просто «господином премьер-министром»).

Едва ли не самым загадочным, поражающим воображение событием тех дней явилась сама отправка спасательной экспедиции: ледокол «Красин» не плавал перед тем полтора года, его собирались ставить на консервацию, топки его были погашены, трюмы пусты, команда расформирована, и тем не менее корабль был подготовлен к тяжелому и опасному полярному рейсу всего за четверо суток, семь часов и сорок семь минут! Достаточно, по-моему, привести лишь один документ. В бесконечном списке грузов первой необходимости значилась строчка: «Оружие и патроны. Берется достать Самойлович».

Невозможно представить себе начальника любой нынешней экспедиции подобного масштаба, который стал бы обременять свою персону выполнением столь прозаического задания, но слишком многое в тех сборах зависело именно от авторитета и напористости руководителя. Те, кто остановил свой выбор на Рудольфе Лазаревиче, не только хорошо знали его революционное и научно-исследовательское прошлое, но были еще и отличными психологами, мудро взявшими в расчет его незаурядные человеческие качества.

Связь с дирижаблем, напомним, оборвалась 25 мая, через несколько суток начал активную деятельность

Комитет помощи. 3 июня двадцатидвухлетний тракторист, а по совместительству киномеханик и радиолюбитель Николай Шмидт из глухого села Вознесенье-Вохма (нынешней Костромской области) и его семнадцатилетний приятель Миша Смирнов внезапно услышали среди шума и треска в эфире сигналы бедствия из Арктики. Слабенький передатчик Бьяджи издавал едва различимый писк, принятый текст оказался крайне неразборчив, координаты перепутаны, но самое главное было понято. В Москву из дальнего костромского леспромхоза полетела в Общество друзей радио срочная телеграмма Николая Шмидта (своего передатчика у него тогда не было).

Миновали еще сутки, и московский радиолюбитель Иван Палкин сумел не только расслышать, но и заперенговать итальянский передатчик — льдина с бедствующими обрела точные координаты. Уже через неделю Комитет помощи решил послать в район катастрофы целую армаду ледокольных и научных кораблей: «Красина», «Малыгина», «Г. Седова», «Персея». На двух из них имелись аэропланы: экипаж Чухновского на «Красине», экипаж Бабушкина на «Малыгине». Главное действующее лицо всей операции ледокол «Красин» ушел из Ленинграда ранним утром 16 июня 1928 г.

На призыв, донесшийся из Красной палатки, откликнулся почти весь цивилизованный мир (слово «почти» будет разъяснено). На помощь устремились десятка два самых разных судов, от мощного ледокола до крошечной рыбацкой лодки с командой из пяти человек, более двадцати самолетов. На Шпицбергене готовились к выходу на лед отряды спасателей, пеших и на собачьих упряжках. Им предстояло пройти около ста километров от берегов архипелага в глубь Арктики. В общей сложности в спасательных операциях 1928 г. участвовало не менее полутора тысяч человек!

Удивительное, однако, дело: среди стран-спасателей почему-то не оказалось ни США, ни Великобритании — двух ведущих держав того времени. Чем можно объяснить мотивы такого «невмешательства»? Отсутствием материальной выгоды? Нежеланием связываться с фашистами? Что касается второго предположения, то кому как не нашим людям должна была претить сама мысль о помощи фашистскому режиму — и тем не менее ни у одного советского спасателя на сей счет не

возникло никаких колебаний: гибнут полярники, и тут отступают на задний план любые разговоры об идеологии, о партиях и классах.

«Мы идем на международное соревнование крепости нервов, выдержанности и настойчивости. Один факт нашего похода может в значительной степени способствовать успеху поисков Нобиле. Наша задача — благороднейшая из всех, какие могут выпасть на долю человека. Мы идем спасать погибающих, а вернуть человека к жизни — это непревзойденное, истинное счастье!» — так говорил и писал в те дни профессор Самойлович.

А вот поведение итальянских властей невозможно оценить во всей полноте до сих пор. Создается впечатление, будто они действовали по принципу «чем хуже — тем лучше», едва ли не желая гибели своим же согражданам, во всяком случае, генералу Нобиле... Можно воспроизвести восклицание Итало Бальбо, только что узнавшего о потере связи с дирижаблем: «Так ему и надо!». Дальше — больше: всем военно-воздушным аташе при итальянских посольствах в разных странах были срочно даны инструкции препятствовать любым проявлениям симпатий как к самому Нобиле, так и к его экспедиции!

Но и это еще не все. Поразительное практическое бездействие итальянских авиаторов — вот на что обратили тогда же внимание во многих государствах. Лишь один Умберто Маддалена сбросил со своего гидросамолета несколько пакетов с аварийными припасами на льдину с Красной палаткой, и больше пилоты-итальянцы ничем не помогли соплеменникам. Правда, три итальянских летчика погибли на обратном пути со Шпицбергена на родину уже после завершения спасательных работ. Погиб и норвежско-французский экипаж гидросамолета «Латам», на борту которого находился Руал Амундсен.

Еще одна неожиданность — участие норвежца в эпопее 1928 г. Он, мы знаем, за два года до того рассорился с Нобиле, но едва пришли первые вести об исчезновении дирижабля и Амундсена спросили, не собирается ли он принять участие в поисках, он ответил красиво и гордо: «Без промедления!» и, не раздумывая, бросился на помощь к недругу. Можно даже сказать, врагу. Потому ли, что рядом с Нобиле были другие, в том числе любимец Амундсена геофизик Мальмгрен?



Или потому, что слишком уж беспощаден был он раньше к итальянскому воздухоплавателю, слишком нетерпим к его человеческим слабостям?

А может, болела совесть, тяжело раненная еще в далекие годы, когда он, Руал Амундсен, никого не оповестив заранее, тайком, словно злоумышленник, явился в Антарктику, чтобы опередить конкурентов-англичан и первым в истории достичь Южного полюса? Полюса-то он достиг и вернулся домой триумфатором, а вот англичане во главе с капитаном Робертом Скоттом так и не пришли на базу, на побережье, после того, как вслед за норвежцами тоже побывали в заветной точке. «Я пожертвовал бы славой, решительно всем, чтобы вернуть его к жизни, — записал позднее Амундсен, имея в виду бывшего соперника. — Мой триумф омрачен мыслью о его трагедии. Она преследует меня».

Долгие шестнадцать лет, с 1912 по 1928, его душу бередили тяжелые, скорбные воспоминания. И когда настал решительный час, он произнес: «Без промедления!» Как рассказывали потом те, кто видел в эти мгновения старого полярника, «никогда его лицо, изрезанное глубокими морщинами... не было таким мужественным. Когда он произнес эти слова, вокруг его головы, казалось, засиял ореол». 18 июня гидросамолет «Латам» вылетел из норвежского города Тромсе на север.

Перед самым отлетом Руал Амундсен покончил со всеми земными делами. Судя по некоторым публикациям, он распродал вещи, расплатился (чуть ли не впервые в жизни!) с кредиторами — так ведут себя те, кто предвидит, предчувствует собственную неминуемую гибель. Вопреки здравому смыслу, вопреки им же самим выработанным железным арктическим правилам безопасности он отправился в свой последний полет с бутербродами в кармане вместо полноценного аварийного пайка, да еще вдобавок, как и в 1910 г., ни единой душе не сообщил о предполагаемом маршруте! А ведь возможных маршрутов было три: к Красной палатке, к группе Мальмгрена, двигавшейся по льду к Шпицбергену, и к тому гипотетическому месту среди дрейфующих полей, где вознесся к небу столб дыма — там мог чудом уцелеть хоть кто-нибудь из группы Алессандрини, из тех шестерых, кого унесло ветром вместе с оболочкой дирижабля.

В какую именно точку устремился Амундсен? Возьму на себя смелость сказать, что об этом мы уже никогда не узнаем. Через 1 ч 40 мин после взлета радиосвязь с «Латамом» оборвалась, он погиб где-то в Баренцевом море, не долетев до берегов Шпицбергена. Несколько месяцев спустя волны прибили к северному побережью Норвегии один из поплавков гидросамолета. Константин Симонов, написавший посвященное Амундсену стихотворение «Старик», закончил его такой строфой:

Под осень, накануне ледостава,  
Рыбачий бот, уйдя на промысла,  
Нашел кусок его бессмертной славы —  
Обломок обгоревшего крыла.

А старший товарищ Амундсена, боготворимый им Нансен, произнес о соотечественнике такие исполненные горечи и гордости слова: «В нем жила какая-то взрывчатая сила. На туманном небосклоне норвежского народа он взошел сияющей звездой. Сколько раз она загоралась яркими вспышками! И вдруг сразу погасла, а мы все еще не можем отвести глаз от опустевшего места на небосводе... Люди, равные ему мужеством, волей, заставляют верить в народ и его будущее. Еще молод мир, если он порождает таких сынов».

Генерал Нобиле, узнав об исчезновении Амундсена, нашел в себе силы признаться вслух: «Он победил меня...»

Побежденный, израненный, униженный командир «Италии» был вывезен из ледового лагеря шведским пилотом Лундборгом. Вывезен первым и единственным — это не укладывалось в воображении, этого не могли понять ни спасатели, ни даже самые неискушенные в морской этике люди: может ли капитан раньше всех покинуть тонущее судно, как посмел он бросить на произвол судьбы пятерых своих товарищей?! Масла в огонь подлили итальянские газеты, самым невинным тоном сообщавшие: «Нам не известны причины, по которым генерал Нобиле был вывезен первым».

Полноте! Так уж и не знали, не ведали, что он тяжело ранен? Разве шведскому летчику не было дано четкого распоряжения взять на борт именно Нобиле и никого иного (машина могла вместить лишь одного пассажира)? И разве не противился генерал, не упрасивал Лундборга эвакуировать первым механика Чечони, по-

тому что у него была сломана нога? Того самого Чечони, который потом, уже в Италии, во время разбирательства дела Нобиле в фашистском «суде чести», беспардонно клеветал на бывшего командира, охотно и льстиво поддакивал тем, кто утверждал, будто генерал прямо-таки оттолкнул от самолета страдальца Чечони, чтобы только спастись самому и спасти свою собаку (на льдине жила маленькая собачка Нобиле, которую, по лживым показаниям механика, «оголодавшие» обитатели Красной палатки намеревались съесть).

Комиссия, разбиравшая в 1929 г. дело Нобиле, осудила его за нарушение «кодекса чести итальянского офицера». Зато поведение Цаппи и Мариано, двух итальянских офицеров, ушедших вместе с Мальмгреном за помощью к ближайшей земле, было расценено как «заслуживающее признания», ибо оно «делает честь флоту, и Италия может гордиться такими образцовыми сыновьями». Чем же возвеличили свою родину эти двое?

В самом конце мая группа Мальмгрена, как стали ее с тех пор называть, вышла в путь. Превозмогая острую боль в сломанной руке, тридцатилетний шведский ученый, единственный в экспедиции полярник со стажем (три года плавания с Амундсеном на «Мод»), повел Цаппи и Мариано к Шпицбергену. 11 июля с борта самолета Чухновского, взлетевшего на поиски этого отряда с ледяного поля, в котором стоял в тот момент ледокол «Красин», поступила радиограмма, вызвавшая бурное ликование красинцев: «Мальмгрен обнаружен широте 80 градусов 42 минуты долготе 25 градусов 45 минут тчк Небольшом остроконечном торосе... двое стояли с флагом третий лежал навзничь тчк». Затем в радиограмме сообщалось, что самолет взял курс на Красную палатку, но найти ее не удалось из-за внезапно сгустившегося тумана. Чтобы не рисковать машиной, пришлось совершить вынужденную посадку на торосистом поле, причем в конце пробега у «юнкерса» слесило шасси, оказались также сломаны два винта из трех. А заканчивалась та поистине историческая радиограмма словами, и сегодня вызывающими прилив гордости за наших летчиков: «Все здоровы тчк Запасов продовольствия две недели тчк Считаю необходимым Красину срочно идти спасать Мальмгрена». Не нас, пилотов, а тех, ради кого мы сюда явились!

В радиосообщении с борта самолета была, увы,

единственная, но печальная неточность: на ледяном осколке находились в тот момент лишь двое, тот, что «лежал навзничь», не мог быть третьим — за человеческую фигуру летчики приняли валявшуюся на льду одежду. Когда на следующий день, 12 июля, «Красин» подошел к ледяному полю, на котором ждали спасения два итальянца, льдина имела площадь всего десять на восемь метров и через считанное время, буквально через несколько минут, должна была прекратить свое существование вместе с Цаппи и Мариано... На взволнованные вопросы о Мальмгрене Цаппи сперва пробормотал что-то по-итальянски и указал рукой вниз под лед, а затем отчетливо сказал по-французски, обращаясь к Самойловичу: «Это был настоящий человек. Он умер месяц тому назад».

Гибель Финна Мальмгрена стала, несомненно, главной трагической загадкой всей экспедиции Умберто Нобиле. Читая историю этой эпопеи, видя образцы человеческой доблести и самопожертвования, не можешь уклониться от страшного в своей естественности вопроса: «Что случилось с молодым шведом, умер ли он собственной смертью, был ли брошен спутниками или случилось самое чудовищное — каннибализм?»

Теме этой, по всей вероятности, суждено звучать еще долго. Ни мозг, ни сердце не могут смириться с тем, что произошло-де самое обычное для Арктики несчастье, что кто-то просто-напросто не выдержал тягот путешествия по дрейфующим льдам и никакого криминала в поведении Цаппи и Мариано нет. К тому же высокие инстанции их собственной страны, как мы помним, признали поведение обоих безукоризненным, и если бы не явная неспособность «этого выскочки» Нобиле руководить столь сложной экспедицией, то вообще бы ничего не случилось и господин Мальмгрен в том же 1928 г. счастливо сочетался бы намеченным браком со своей невестой Анной, внучкой знаменитого шведского полярного исследователя Нильса Адольфа Эрика Норденшельда!

Но слишком велик груз подозрений, возникших сразу же после того, как Цаппи и Мариано (последний пребывал в крайне тяжелом состоянии, вскоре пришлось ампутировать ему отмороженную ногу) дали первые показания на борту «Красина». По словам итальянцев, дрейф упрямо относил их от земли, уже через две не-

дели Мальмгрен окончательно сдал, упал на снег и объявил, что дальше не ступит ни шагу. Он требовал оставить его, категорически отказываясь от пищи (а она, и это чрезвычайно важное обстоятельство, у них тогда еще имелась, уходя из Красной палатки, каждый взял с собой около двадцати килограммов продовольствия). Итальянцы, утверждал Цаппи, вынуждены были уступить.

Они вырубili для товарища углубление во льду, чтобы его не заметил медведь. Перед прощанием Мальмгрен передал им свой компас с просьбой вручить его матери в Стокгольме, и эта грустная церемония впоследствии состоялась. После чего двое ушли, а Мальмгрен, по их мнению, почти сразу же заснул от истощения и больше уже не проснулся — легкая смерть...

Что тут сказать? Подобное, как говорится, вполне могло иметь место. Однако красинцам тотчас бросилось в глаза, что Цаппи и выглядит, и экипирован гораздо лучше, чем его спутник, о чем тогда же судовым врачом Средневским был составлен подробный акт (Р. Л. Самойлович приводит соответствующий реестр в одном из изданий своей книги). У доктора сложилось впечатление, что крепкий, здоровый и бодрый Цаппи на протяжении всего маршрута объедал и обделял обоих — и Мариано, и Мальмгрена. По всем признакам, голодал он куда меньший срок, чем второй итальянец, и резко отказался от промывания желудка, на чем настаивал красинский медик.

Самойлович в книге «На спасение экспедиции Нобиле» не пытается уйти от обсуждения жуткого вопроса: был ли каннибализм? Нет, решительно заявляет профессор, «здесь, на мой взгляд, он не имел места хотя бы потому, что группа при выходе имела месячный запас провизии. Мальмгрен был оставлен окончательно через пятнадцать дней. Таким образом, у его спутников оставался еще достаточный запас продовольствия (тут уместно сделать одно замечание: о том, когда именно и в каком состоянии был оставлен швед, мы знаем исключительно со слов Цаппи, а позволительно ли столь безоглядно верить его рассказу? — З. К.). Можно ли думать при таких обстоятельствах о каннибализме? Мне кажется, что нет, об этом не может быть и речи». Далее автор сетует на то, что авторитетная комиссия, разбиравшая в Италии дело Нобиле, была вполне властна



пролить свет на события, «которые и до сих пор продолжают волновать многие сердца, однако, к сожалению, кроме постановления комиссии, другие материалы, касающиеся ее работы, не были опубликованы».

...В архиве Осоавиахима в Москве, где хранятся документы, связанные с походом «Красина» на спасение итальянцев, мне попала одна невинная на первый взгляд радиограмма Самойловича, отправленная им с борта «Красина» в Москву 13 июля 1928 г., на другой день после того, как спасенные оказались в безопасности. Рассказывая с их слов обо всем, что они пережили, начальник советской экспедиции, в частности, сообщает: «Мариано был накануне смерти и завещал Цаппи съесть его, **когда он умрет** (выделено мною.—З. К.)».

Исключительной значимости слова! Они позволяют кое-что предположить.

Судя по всему, Мариано опасался своего соплеменника (это заметили многие красинцы). И боялся, очевидно, не без оснований. Очень может статься, что в свое время они не просто оставили Мальмгрена умирать в ледяной нише — наверное, у них все же могло возникнуть желание (назовем это еще и суровой необходимостью) воспользоваться телом несчастного. Вероятно, в той невыносимой ситуации между ними произошло нечто вроде спора: дожидаться ли им естественной смерти Мальмгрена, или... Можно полагать, что Мариано всячески хотел оттянуть страшную минуту, а Цаппи настаивал на том, чтобы действовать без промедления. Вот почему Мариано счел необходимым добавить к своему душераздирающему завещанию чрезвычайно важные для него слова: он оставлял Цаппи свой труп, а не еще живое тело!

Утверждать сегодня что-либо безоговорочно было бы кощунством. Тем более что на сей счет имеется недвусмысленное мнение Самойловича, знавшего о тех событиях много больше кого бы то ни было. Но и здесь есть что добавить.

Лет двадцать назад, когда я приступал к работе над книгой о профессоре Самойловиче, мне пришлось подробно беседовать с его вдовой Еленой Михайловной, и я не мог, естественно, не поинтересоваться ее мнением о гибели Мальмгрена. Признаюсь, задавал эти вопросы не без трепета, однако реакция была совершенно неожиданной:

— Господи! Конечно, они его съели, об этом не может быть двух мнений! Ну что вы мне рассказываете о Рудольфе Лазаревиче, о его рассуждениях — знаю я все, о чем он написал в книге. Да не верьте вы ему, Родоль (так называла она мужа. — З. К.) был удивительным добряком, не мог он себе позволить ославить этих «героев» на весь белый свет, но уж мне-то он не раз с ужасом говорил о них как о законченных людоедах! А когда мы с ним в 1929 году были в Италии и нас там по-королевски принимали, этот субъект, Цаппи, неприятнейшая личность, прислал нам в отель официальное приглашение на обед, представляете?! (Представляю, я видел эту записку в личном архиве Р. Л. Самойловича. — З. К.) Меня тогда прямо-таки передернуло, я воочию увидела этот «обед» по-каннибальски... Нет, нет, даже не напоминайте мне об этом мерзавце!

Слов нет, коммодор Цаппи был неприятной личностью. Чего стоит, например, его выходка на борту «Красина» чуть ли не на следующий день после спасения. За обоими итальянцами трогательно ухаживал весь экипаж. Особенно старался красинский фельдшер Шукин. Однажды он обратился к своему пациенту со словами «товарищ Цаппи», и нужно было слышать реакцию больного:

— Я для тебя не «товарищ», а «господин Цаппи»! — рявкнул тот на ломаном русском языке.

Понятно, что никакой симпатии к подобному субъекту испытывать не станешь, и все-таки это еще не основание, чтобы выносить окончательный и безапелляционный приговор по делу «Цаппи — Мариано — Мальмгрен».

В тот же день, 12 июля, когда «Красин» подобрал двух погибающих, ледокол подошел ко льдине с Красной палаткой и спас еще пятерых (Нобиле, напомним, был вывезен раньше на самолете Лундборга). Через несколько суток корабль был уже неподалеку от того места, где его ждал экипаж Чухновского. Вскоре самолет «Красный медведь» был поднят на палубу «Красина», и ледокол двинулся к одной из шпицбергенских бухт. Там стояло итальянское судно «Читта ди Милано», на котором чуть ли не в качестве арестанта находился генерал Нобиле. Туда и перешли все спасенные, эпопея завершилась.

Хотя, если говорить по-деловому, до конца было еще

очень далеко. «Красин» продолжал поисковые работы, он пытался вести розыски «Латама», а также шестерых, унесенных ветром, подходил к побережью Земли Франца-Иосифа, где решено было соорудить хижину из бревен в надежде на то, что сюда могут прийти люди из группы Алессандрини. Как бы попутно красинцы оказали помощь экипажу и пассажирам попавшего в аварию германского парохода «Монте-Сервантес» и лишь в первых числах октября вернулись в Ленинград, где их встречала двухсоттысячная толпа восторженных земляков. (В 1989 г. прославленный орденосный ледокол «Леонид Красин», последний из плеяды могучих арктических кораблей-ветеранов, встал здесь, в Ленинграде, на вечную стоянку, но дальнейшая его судьба пока не определена.)

До чего же горько и обидно, что, несмотря на обилие публикаций о красинской эпопее, несмотря на вышедший в 1970 г. советско-итальянский фильм «Красная палатка» (а вернее, именно благодаря этой картине, сделанной во вкусе обывателя, отечественного и зарубежного!), о тех событиях знают плохо либо превратно. Попробую пояснить это на примере упомянутой киноленты.

По воле создателей фильма история полета «Италии» и похода «Красина» превратилась в пошловатый фарс, в калейдоскоп истеричных выкриков и экстравагантных поступков, в демонстрацию красавцев и красавиц всех мастей во главе со знаменитостями типа Шона Коннери и Клаудии Кардинале. Самодовольный, ложно многозначительный Амундсен, демонический Цаппи, нравственно приподнятый авторами над самим Нобиле (в духе итальянского «суда чести!»), впадающий в панику Самойлович, капризничающий Чухновский, почему-то отказывающийся сообщить на «Красин» координаты места вынужденной посадки...

Не верьте, пожалуйста, никому из этих персонажей. Не верьте «невесте» Мальмгрена, которая мечется по Арктике в роскошной распахнутой шубке и не менее роскошных современных сапожках, силой заставляет Амундсена лететь на спасение ее «жениха», обменивается непристойными шуточками с многочисленными лицами мужского пола и смотрит на диковинный полярный мир «кинематографически» расширенными многокрасочными глазами! А потом в нее влюбляется лет-

чик Лундборг и предстает уже совершеннейшим пошляком и негодяем, который действует с любой женщиной по принципу: «ты — мне, я — тебе»...

Но в истории 1928 г. была реальная благородная женщина, много сделавшая для организации спасения погибающих — сестра чешского ученого Бегоунека. В своих хлопотах она доходила до королевских дворцов, кабинетов европейских президентов, до офисов богатых меценатов. Что мешало кинематографистам показать ее самоотверженность, ее бескорыстную любовь к членам экспедиции? Как хватило духу создателям фильма свершить надругательство над последней волей Мальмгрена: вместо компаса, завещанного матери, в его руках появился желтенький шарфик «невесты», напоминание об «арктической» любви в шпицбергенских сугробах!

Прошу вас, не верьте этому фильму и его героям. А больше всего не верьте деревенскому полудурачку с сундучком в руках, нелепо повисшему на перилах разведенного Дворцового моста в попытке спрыгнуть на палубу «Красина». Это Николай Шмидт, тот самый радиолюбитель, который первым поймал сигналы бедствия из лагеря Нобиле. Ничего похожего в действительности не было. Да и весь фильм насквозь фальшив и слащав.

А ведь многие герои тех дней, герои без всяких кавычек, завершили свою жизнь трагически, не достигнув старости, не дождавшись естественной смерти. Среди них и профессор Р. Л. Самойлович, и комиссар ледокола «Красин» П. Ю. Орас, и радиолюбитель Н. Р. Шмидт — обо всем этом нам предстоит разговор в последней главе книги. Здесь уместно лишь сказать, что другой радиолюбитель, услышавший сигналы итальянского передатчика, Иван Петрович Палкин, дожил до глубокой старости, но почти двадцать лет провел в тюрьмах и лагерях. А вот второй пилот экипажа Чухновского, Георгий Александрович Страубе — «Джонни», как звали его все, кто любил этого веселого и храброго человека, умер от голода во время ленинградской блокады.

Справедливо изречение, что от трагедии до фарса всего шаг, а то и полшага. Равно как и от драмы до комедии. Последнее, впрочем, не должно вызывать возмущения, потому что даже в самой безнадежной ситуации смех становится великим помощником. Юмор позволяет человеку сбить напряжение и в конечном итоге

выжить. Вот почему, завершая рассказ о страшном, хочу привести примеры арктических курьезов.

В те самые дни, когда шла борьба за жизнь итальянских воздухоплавателей, муниципалитет городка, в котором проживал радист Бьяджи, разыскивал его по всему белому свету, и успокоились чиновники мэрии лишь после того, как прозвучал SOS из Красной палатки. Адресат был, таким образом, найден, и на его имя ушла налоговая квитанция за оставленную дома собаку!

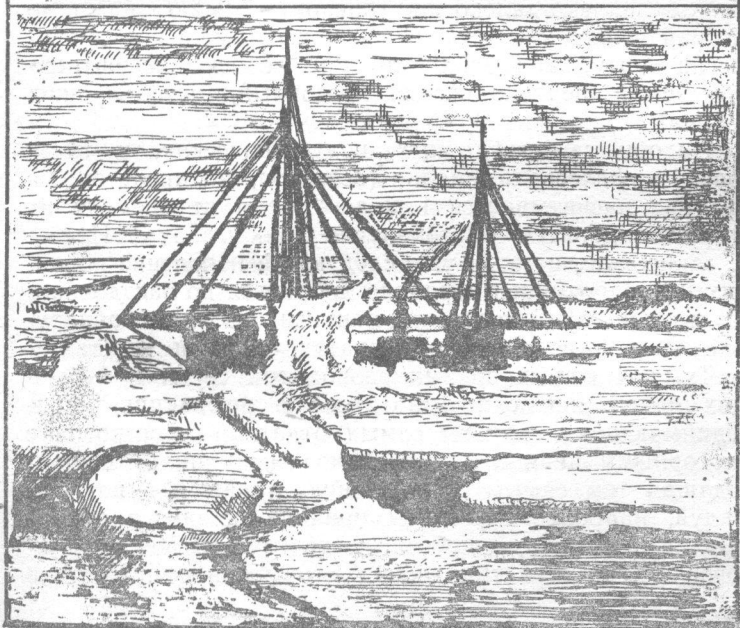
Еще один забавный документ. В записке, адресованной в домоуправление дома № 59 по Большой Пушкинской улице, комиссар ледокола «Красин» П. Ю. Орас убедительно просит домовые власти не вселять посторонних жильцов в квартиру № 5, поскольку ее владелец тов. Самойлович Р. Л. «экстренно выбыл из Ленинграда... для оказания помощи Нобиле» — так прямо и написано, без какой бы то ни было иронии! Как не вспомнить здесь «Золотого тельца»: ведь там гражданин Гигиенишвили самовольно взламывает дверь в комнату полярного летчика Севрюгова, срочно вылетевшего в страну айсбергов искать исчезнувшую иностранную экспедицию!

Загадки и драмы истории, судеб, характеров, взаимоотношений — они волнуют до сих пор, эти вечные, они же «проклятые», вопросы. Но истинных исследователей-естествоиспытателей, какими были, несомненно, Русанов, Толль, Самойлович, Визе, на протяжении всей жизни волновали и будоражили другие тайны — тайны природы. Случалось, что загадки природы и человека «следовали» как бы параллельными курсами и вдруг в какой-то момент удивительным образом пересекались, смыкались. Одно из таких перекрещиваний произошло и в 1928 г., в самый разгар спасательных операций.





## Кочующие призраки



«Земли Виллиса нет. Уже много лет она значилась на карте. Ученый мир сильно сомневался в ее существовании. Наш ледокол «Красин» обследовал этот район, и оказалось — эта земля действительно не существует, на ее месте океан имеет глубину в 328 метров» — такое сообщение появилось в ноябре 1928 г. в журнале «Знание — сила» под рубрикой «Обо всем понемногу». Но поскольку всеобщее внимание было привлечено тогда к спасательной эпопее, эта информация, поступившая из Арктики, осталась почти незамеченной. А жаль, ибо на фоне спасения погибающих осенью 1928 г. было сделано важное научное открытие. Точнее сказать, «закрытие» таинственной земли, в течение двух с лишним столетий будоражившей воображение полярных мореплавателей.

Едва ли не каждый путешественник прошлого, с невероятными трудностями и жертвами достигший какого-либо крайнего, северного или любого другого берега, «видел» далеко-далеко на горизонте землю, дойти до которой у него уже не хватало сил. Он наносил увиденное на карту, записывал в дневник «словесный портрет» этой земли, нередко весьма красочный, — и до лучших времен!

Подобных легендарных, полумифических, а то и вовсе мифических земель (островов, архипелагов) в Арктике насчитывается немало. Время от времени их открывали, затем благополучно «закрывали». Или — не закрывали, и тогда уже следующее поколение полярных первопроходцев норовило добраться до загадочного объекта, который постоянно капризничал: то он обнаруживался в указанных координатах, то вновь исчезал.

Туманы над широкими разводящими среди дрейфующих льдов, исключительно сильная рефракция, «приподнимающая» силуэты самых отдаленных островов с их горными цепями и остроконечными пиками и приводящая тем самым к появлению миражей, — вот, пожалуй, наиболее вероятная причина подобных открытий. Есть, однако, и другая, чисто психологическая: человек всегда страстно желает открыть новое. Уходя в

дальний поход, он уже как бы запрограммирован на то, что обнаружит по дороге нечто доселе неизвестное. Начни уверять его, что впереди — все то же безжизненное пространство заснеженной тундры или замерзшего моря, он все равно не поверит на слово, а захочет лично осмотреть то, что лежит впереди, на горизонте, за горизонтом.

Земля Виллиса, если не ошибаюсь, значилась первой в списке таких легендарных открытий, зафиксированных документально. При этом ей «не повезло» вдвойне: мало того, что эту землю не удалось обнаружить — неизвестно даже, как правильно ее величать! В журнальной заметке 1928 г. речь идет о Земле Виллиса. В арктической литературе ее называют Землей Джиллиса (или Джиллеса, хотя, судя по всему, это совсем иной кусочек полярной суши, островок в архипелаге Шпицберген).

Джиллисом звали английского мореплавателя начала XVIII в., проникшего в 1707 г. на целый градус широты (на 60 миль) к северу от Шпицбергена и увидевшего на северо-восточном горизонте землю с высокими горами. В 1954 г. советский океанограф контр-адмирал профессор Н. Н. Зубов в книге «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов» переименовал Землю Джиллиса в Землю... Гилеса, обнаруженную как будто голландским китобоем Корнелием Гилесом в том же 1707 г. Мы будем все-таки называть ее Землей Джиллиса, поскольку в подавляющем большинстве публикаций ее именуют именно так.

«Видели» ту землю многие. И Джиллис-Гилес, и русский адмирал С. О. Макаров на построенном по его проекту первом в мире мощном ледоколе «Ермак», и англичанин Уорслей (последний — в 1925 г., незадолго до рейса «Красина»). Но именно советский ледокол, ученые, находившиеся на его борту, окончательно установили в 1928 г., что никакой суши в этом районе нет. Проводя поиски группы Алессандрини в сентябре, уже после спасения Цаппи, Мариано и пятерых обитателей Красной палатки, красинцы «проплыли» прямо по этой гипотетической земле северо-восточнее Шпицбергена, и не один раз, после чего Земля Джиллиса исчезла с географической карты. На ее месте оказалось море глубиной в несколько сот метров.

Исследователь, однако, устроен так, что не торопится расстаться с мечтой (идеей, надеждой). Вот и

Николай Николаевич Зубов не спешил «закрыть» землю Джиллиса. Он неоднократно наведывался в тот район на научных судах «Книпович», «Персей» и «Садко». «Нам, — писал профессор, — как и Макарову в 1899 г., показались очертания далекой гористой земли. Наши сотрудники зарисовали ее. Но все это было очень далеко и неясно. Кто поручится, что это не игра рефракции, приподнявшей над горизонтом очертания далеких ледяных торосов?» Пилоты, базировавшиеся на ледокольном пароходе «Садко» несколько раз пролетали над этим районом, но из-за тумана не смогли ничего увидеть. Да и не будь тумана, тоже, конечно, ничего не углядели бы — официально «закрытая» в 1928 г., эта земля за три без малого столетия так и не открылась никому.

Почти два с половиной века не удастся подтвердить и существование Земли Андреева в Восточной Арктике. В 1764 г. геодезии сержант Степан Андреев в походе по Медвежьим островам к северу от устья реки Колымы (Восточно-Сибирское море) увидел вроде бы неизвестный остров, который «весьма не мал, в длину, например, верст восемьдесят и более». Профессор Зубов и полярный капитан Герой Советского Союза К. С. Бадигин высказали в начале 50-х гг. мысль о том, что историки неверно интерпретировали маршрут Андреева и на самом деле он открыл не какой-то мифический осколок суши, а всем хорошо известный крупный остров Новая Сибирь в архипелаге Новосибирских островов. Гипотеза двух именитых авторов не нашла, однако, широкой поддержки. На сегодня общепринято, что Земля Андреева и в самом деле существовала, но, будучи сложена рыхлыми отложениями (илом и песком) с большими включениями ископаемого льда, со временем растаяла под воздействием атмосферного тепла и разрушительной деятельности морских волн.

Последнее объяснение звучит убедительно и имеет строго научное подтверждение. Буквально на глазах исследователей уже в наше время, в 1936 и 1948 гг. (или даже в 1952 г.), именно таким путем исчезли с карты острова Васильевский и Семеновский в море Лаптевых — на их месте гидрографы обозначают теперь Васильевскую и Семеновскую банки, т. е. мелко-водные участки морского дна. Можно с большой вероятностью полагать, что некоторые из «закрытых» в

свое время земель завершили существование точно так же.

Вообще же современные историки и географы Севера размещают на карте Арктики до полутора десятков подобных земель-призраков. Тут и Земля Президента, и Земля Петермана, и Земля Короля Оскара, и Земля Крокера (усмотренная в 1906 г. Робертом Пири во время его очередной попытки достичь полюса), и Земля Брэдли, обнаруженная в 1908 г. Фредериком Куком (этот факт, напомним, явился одним из наиболее веских косвенных доказательств в пользу правдивости рассказа путешественника), и другие Земли. Большинство из этих кем-то когда-то увиденных, а впоследствии убранных с карты островов, получили «права гражданства» относительно недавно, в середине 50-х гг.

...Это происходило в Москве, в высотном здании МГУ на Ленинских горах в феврале 1954 г. Мы, студенты кафедры северных полярных стран географического факультета, собрались в просторной, чуть ли не до потолка забитой народом, аудитории-амфитеатре на двадцать первом этаже. Ожидался небывалый доклад о той самой Арктике, какую мы уже выбрали себе в качестве будущего места работы. Но об исследованиях, проводившихся там в настоящее время, практически ничего не знали: мешала пресловутая секретность. Даже наши профессора, знаменитые полярники прошлого, и те мало ведали о том, что делалось в Советском Заполярье в середине 50-х гг.

А работы здесь шли вовсю, ежегодно в Центральную Арктику вылетали комплексные экспедиции под кодовым названием «Север» (на сегодня их порядковый номер перевалил за сорок), в 1950—1951 гг. в Восточной Арктике в течение 376 суток дрейфовала вторая после папанинской научная станция «Северный полюс» во главе с М. М. Сомовым (указ о присвоении ему звания Героя Советского Союза тоже был секретным...), готовились к высадке станции СП-3 и СП-4. Вот об этом-то и предстояло нам услышать в открытую из уст первого в Арктике человека, начальника Главсевморпути контр-адмирала Василия Федотовича Бурханова.

Он поведал о том, о чем стало возможным сказать впервые лишь после смерти Сталина. Назвал Сомова, Трешникова, Толстикова (двум последним предстояло через месяц-другой возглавить коллективы новых стан-



ций СП), десятки фамилий полярных пилотов, моряков, исследователей, действовавших на протяжении всего военного и послевоенного времени как бы за линией фронта, без «права быть собой» в условиях всеобщей подозрительности и таинственности.

Но главную часть доклада адмирал посвятил теме сугубо научной, да это и понятно, поскольку здесь, в МГУ, собрались в тот вечер члены Московского филиала Географического общества СССР. Докладчик рассказал столичным географам об удивительном природном феномене, обнаруженном в Арктике нашими летчиками, зимовщиками, сотрудниками высокоширотных экспедиций — о гигантских плавучих ледяных островах, дрейфующих по всей акватории Ледовитого океана по воле ветров, волн и течений.

Эти гиганты-айсберги рождаются в Гренландии, на Земле Франца-Иосифа, на островах Арктической Канады. Они отламываются от краев исполинских ледниковых покровов, словно щитами закрывших высокоширотные острова и архипелаги, и в отличие от обычных остроконечных айсбергов имеют сравнительно плоскую, столообразную поверхность. Величественно движутся эти ледяные острова согласно своим, присущим природе таких образований, законам, медленно истаявая по дороге. Причудливы их трассы, иногда маршруты движения пролегают в границах Центральной Арктики, иногда дрейф выносит ледяные столовые горы в Атлантический океан между Гренландией и Шпицбергенем.

Исследователи по праву полагают, что некоторые земли, увиденные два-три века назад, а затем исчезнувшие из поля зрения путешественников, на самом деле были как раз такими ледяными островами, либо прекратившими свое существование, либо резко изменившими траекторию дрейфа. В те же 50-е гг. нашего столетия американцы организовали на одном из них дрейфующую станцию, получившую название Т-3, а вскоре и наши станции СП стали время от времени устраивать на огромных столовых айсбергах: подобный остров гораздо надежнее любого, даже самого мощного поля морского льда, здесь куда легче соорудить аэродром, да и угроза того, что этот исполинский монолит разломится на части или перевернется вверх дном, мала.

Вслед за В. Ф. Бурхановым на трибуну поднима-

лись самые известные полярные пилоты — Герои Советского Союза И. П. Мазурук, М. В. Водопьянов, И. И. Черевичный, И. С. Котов. Летчики рассказали что и в 1939, и в 1946, и в 1948—1950 гг. в самых разных районах Северного Ледовитого океана они и их коллеги обнаруживали во время ледовых разведок плавучие острова длиной до тридцати пяти километров и шириной до двадцати пяти. А полярный летчик В. М. Перов увидел однажды с воздуха остров, удивительно напоминающий обычную землю, ту, о которой в стародавние времена геодезии сержант Степан Андреев писал: «Не то синь синее, не то чернь чернее».

Прерву ненадолго рассказ об исчезнувших и вновь обретенных (в виде плавучих островов) землях, чтобы поговорить о тех географических объектах в Ледовитом океане, которые появились на карте в результате кабинетных открытий, знаменитых «открытий на кончике пера», приносящих обычно их авторам особую славу. Речь сейчас пойдет о других таинственных землях, которые всегда были, никуда не исчезали, но до поры до времени оставались никем не увиденными, а лишь обозначенными на карте руками первооткрывателей-провидцев.

Если бы сто двадцать лет назад спросить виднейших полярных авторитетов, знают ли они, где находится Земля Франца-Иосифа (или ЗФИ, на языке сегодняшних школьников), авторитеты, все до единого, недоуменно пожали бы плечами и хором ответили бы, что такой земли нет и никогда не было. А она была! Более того, хотя она еще не имела названия и не изображалась на картах, о ее существовании знали. Вернее, знал один человек, русский морской офицер Николай Густавович Шиллинг.

Этот военный моряк прожил долгую и славную жизнь. Он родился и умер в те же годы, что и Л. Н. Толстой (1828—1910), побывал, наверное, во всех океанах земного шара, отличился во время сражения с турками на Дунае, заслужил золотое оружие с надписью «За храбрость», а также чин полного адмирала. И вошел в науку географию как замечательный исследователь-прорицатель: за восемь лет до официального открытия ЗФИ австро-венгерской экспедицией в 1873 г. Шиллинг на основании изучения дрейфа льдов и режима морских течений в Западной Арктике предсказал наличие круп-

ного участка суши между Шпицбергенем и Новой Землей. Австрийцы же по праву первооткрывателей нарекли открытую землю именем своего императора Франца-Иосифа.

Разумеется, было бы только справедливо, если бы этот архипелаг, пусть с опозданием, получил имя Н. Г. Шиллинга. Справедливо вдвойне, потому что его кабинетное открытие по совершенно нелепой случайности оказалось приписано знаменитому естествоиспытателю и революционеру князю П. А. Кропоткину. Сам Петр Алексеевич всего лишь подхватил идею Шиллинга и со ссылкой на него опубликовал соответствующую статью, в которой призвал немедленно снарядить русскую экспедицию на поиски гипотетической земли, но первыми организовали такую экспедицию австрийцы, а место Шиллинга в арктической истории занял Кропоткин...

«На кончике пера» Шиллинга висело и другое открытие. Анализируя динамику вод Ледовитого океана, он пришел к выводу о том, что «между Беринговым проливом и полюсом или около тех мест должна находиться до сих пор не открытая земля, берег которой имеет такое направление, что отражает от себя общее течение полярного моря».

О чем здесь речь? Некоторые считают, что о Северной Земле, крупном архипелаге, обнаруженном в 1913 г. экспедицией Б. А. Вилькицкого. Однако, судя по всему, мы сталкиваемся в данном случае с еще более яркой гипотезой, нашедшей свое подтверждение в 1948 г. во время высокоширотной воздушной операции «Север». Экспедиционные самолеты садились на льды Центральной Арктики, ученые проводили комплекс гидрометеорологических и океанографических наблюдений, и вот 27 апреля в точке с координатами  $86^{\circ}26'$  с. ш. и  $154^{\circ}53'$  в. д. было сделано сенсационное открытие: здесь, совсем рядом с Северным полюсом, вместо ожидаемой глубины океана 4—5 километров, было зафиксировано всего лишь 1290 метров!

Так был открыт подводный хребет (он же порог) Ломоносова, невидимое глазу горное сооружение, протянувшееся от Новосибирских островов через полюс к канадскому острову Элсмир. На карту дна Ледовитого океана лег хребет длиной 1800 км и шириной от 60 до 200 км. На 2—3,5 км возвышается порог Ломоносова

над днищами окаймляющих его котловин, получивших имена Амундсена и Макарова. А позже параллельно этому хребту обнаружили так называемое батинальное плато Менделеева и особый, вулканического происхождения, хребет, названный вулканорием Гаккеля (Яков Яковлевич Гаккель, полярник-челюскинец, доктор географических наук, был одним из тех, кто прогнозировал наличие всевозможных гор и котловин на дне Ледовитого океана).

Совершенно естественно, что хребет Гаккеля потому и называется вулканорием, что от него можно ждать извержения, в нашем случае — подводного, причем в каждом океане планеты имеется аналог этого вулкано-рия, срединно-океанический хребет (для этих горных сооружений характерны и высокий вулканизм, и повышенная сейсмичность). Но обратите внимание на весьма загадочный эпизод, случившийся на дрейфующей станции «Северный полюс-3» 24 ноября 1954 г. в 12 ч 15 мин.

Дежуривший в тот день по лагерю пилот вертолета А. Ф. Бабенко отметил в вахтенном журнале СП-3 «сильный треск, напоминающий раскат грома, после чего немедленно послышался резкий запах сероводорода. Лыдина, на которой находился лагерь, треснула. В результате лагерь разделился на две части. Трещина разошлась местами до пятидесяти метров за несколько минут». У одного из сотрудников станции обнаружили признаки сильного отравления! Что же произошло?

Как выяснил впоследствии Я. Я. Гаккель, лыдина в тот момент находилась прямо над склоном хребта Ломоносова, над какой-то обособленной его вершинкой, вероятнее всего — вулканического происхождения. Очевидно, наши исследователи явились невольными свидетелями (и до некоторой степени жертвами) подводного вулканического извержения за 88-й параллелью. В столь высоких широтах, да еще под водой — такого, кажется, не наблюдалось еще нигде!

Позвольте, но мы несколькими абзацами выше сообщали, что хребет Ломоносова вовсе не вулканический, а самый обыкновенный подводный хребет — откуда же взяться вулкану на его склоне?! Могу ответить: тем интереснее и сложнее задача тех, кто призван изучать загадочные явления и давать ответы на подобные вопросы. Можно вспомнить здесь провидца-романтика Жюль Верна, ведь это он «поместил» в районе Северного

полюса остров с огнедышащим вулканом (в романе «Путешествия и приключения капитана Гаттераса»). На это вы вправе сказать, что писатель ошибся, на полюсе нет никакой земли, а я на это возражу: «Великие провидцы не ошибаются, просто они мыслят парадоксально, и наша задача — заглянуть в корень каждого такого парадокса, то бишь, в данном случае — заглянуть «под» Северный полюс, взглядеться в океанское арктическое дно».

Ну а теперь вернемся к исчезнувшим землям и обратимся к самой таинственной из них — к той, о которой написаны книги, сложены стихи, снят художественный фильм с Олегом Далем в главной роли — к Земле Санникова. Приходится с грустью констатировать, что два этих слова не знакомы почти ни одному нынешнему школьнику, а вот лет тридцать — пятьдесят назад и дети, и взрослые зачитывались одноименным фантастическим романом академика Владимира Афанасьевича Обручева, повествовавшим о забытой богом земле среди льдов, пышащей жаром горячих недр и населенной удивительным племенем онкилонов. Роман Обручева вышел в середине 20-х гг., но еще до того поколения полярников мечтали принять личное участие в поисках той легендарной и... абсолютно недостижимой земли.

Впервые ее увидел в начале XIX в. русский промысловик Яков Санников, один из участников экспедиции на Новосибирские острова. Стоя как-то на северном берегу острова Котельного, он увидел верстах в семидесяти к северо-западу высокие каменные горы. Затем на протяжении долгих десятилетий почти никаких разговоров об этой земле не велось, но в 1886 г. российский арктический геолог Эдуард Васильевич Толль, побывавший на том же северном берегу Котельного, увидел в сильный морской бинокль «ясные контуры четырех столовых гор с прилегающим к ним на восток низким остроконечием». С того самого момента барон Толль навсегда «заболел» Землей Санникова.

Он был, разумеется, не просто «романтиком дальних походов». В его лице Россия, Арктика имели первоклассного естествоиспытателя, стремившегося разгадать загадки геологического (да и вообще природного) прошлого Крайнего Севера. Толля волновал вопрос о существовании в историческое (либо доисторическое) время в районе нынешних Новосибирских островов



обширного материка. А если бы это подтвердилось, ученому предстояло выяснить, куда впоследствии подевался тот арктический континент, почему вымерли мамонты, бивнями которых усеяны те же Новосибирские острова, и т. п.

В самом конце XIX — начале XX в. Э. В. Толль руководил Русской полярной экспедицией на яхте «Заря». Среди ее участников был и лейтенант А. В. Колчак, а командовал судном лейтенант Николай Николаевич Коломейцев, волевой и мужественный моряк, отличившийся через несколько лет в Цусимском сражении (в романе А. С. Новикова-Прибоя «Цусима» ему посвящено немало страниц). В 1988 г. советский читатель познакомился с книгой Владимира Набокова «Другие берега», и оказалось, что Н. Н. Коломейцев в свое время породнился с Набоковыми. Не это ли обстоятельство, не рассказы ли лейтенанта (ставшего затем адмиралом) о морях и полярных странах позволили в 1937 г. Набокову написать: «Только обыватели, сидя в полумраке своего жилища, любят думать, что путешествия уже не раскрывают никаких тайн. На самом деле горный ветер так же будоражит кровь, как и всегда. И погибнуть, идя на достойный риск, всегда было законом человеческой чести»?

Этот закон для таких людей, как Эдуард Толль, был священным. Он не устал ратовать за поиски Земли Санникова, увлекаая идеей экспедиции и молодежь, и маститых исследователей. Среди активных сторонников такого предприятия были академики Д. И. Менделеев и А. П. Карпинский, адмирал С. О. Макаров. А эвен Джергели, верный спутник Толля по опасным северным маршрутам, на вопрос начальника экспедиции, хотел бы тот побывать на Земле Санникова, не раздумывая ответил: «Раз наступить ногой — и умереть!» (Вот вам еще один вариант ответа тем, кто настойчиво желает знать, зачем люди стремятся к полюсам, на Эверест, в глубины Мирового океана, к неведомым землям, словно в насмешку над путешественником, кочующим по Ледовитому океану...)

Не судьба была ни Толлю, ни Джергели, ни кому-либо из членов экспедиции ступить на желанный берег. В 1902 г. начальник и трое его товарищей, вышедшие в поход по островам и дрейфующим льдам Восточно-Сибирского моря, пропали без вести. А Земля Санни-

кова продолжала жить в сердцах единомышленников исследователя. Роман В. А. Обручева только подогрел общественный интерес, и в 1937 г. директор Арктического института Р. Л. Самойлович возглавил морскую высокоширотную экспедицию, одной из задач которой было найти Землю Санникова и соорудить на ее берегах научную полярную станцию.

Сегодня такая информация может вызвать разве что ироническую усмешку, однако всего пятьдесят с небольшим лет назад в эту манящую землю продолжали истово верить едва ли не все корифеи Арктики. Достаточно сказать, что в ее непосредственных поисках на борту ледокольного парохода «Садко» приняли, помимо Самойловича, участие и В. Ю. Визе, и Н. И. Евгенов, и профессор-астроном И. Д. Жонголович, и многие другие ведущие полярные исследователи. Правда, несмотря на все их старания, обнаружить Землю Санникова так и не удалось, но эра географических открытий в Арктике еще далеко не завершилась.

В 1945 г. летчик А. Т. Стрельцов обнаружил у северной оконечности архипелага Северная Земля небольшой крутобокий островок. Через несколько лет Герою Советского Союза И. И. Черевичному показалось, что его самолет пролетел над скалистым островом, имеющим форму запятой и расположенным в северной части моря Лаптевых (штурман В. И. Аккуратов так и назвал тогда его: «остров Запятая»). В те же 50-е гг. с борта машины Черевичного профессор Гаккель усмотрел в околполюсном районе высокий столообразный остров, очень похожий на базальтовые скалы Земли Франца-Иосифа. Внимательно рассмотреть его тогда не удалось из-за нехватки горючего (по другим сведениям — из-за непогоды). Позднее ни один пилот — а их в тех широтах перебывало достаточно много — ничего похожего в указанных координатах не увидели.

Сам Яков Яковлевич Гаккель в последние годы жизни (он скончался в 1965 г.) трудился над темой «Арктида» — так называл он своеобразный мост-материк между Евразией и Северной Америкой. Результаты изучения геологических образцов, поднятых со дна Ледовитого океана в различных районах Центральной Арктики, общность растительного мира Канады и Таймыра, ряд других природных феноменов все больше и

больше убеждали ученого в том, что когда-то, может даже сравнительно недавно, поперек Северного Ледовитого океана проходил горный хребет. Иными словами, не исключено, что каких-нибудь несколько тысяч лет назад, когда уже полным ходом развивалась земная цивилизация, над водой в приполюсной области торчали вершины... нынешнего подводного хребта Ломоносова!

Впрочем, почему мы говорим в прошедшем времени? Зададимся неожиданным вопросом: а вдруг и сегодня рядом с Северным полюсом притаились, укрывшись под шапкой вечных арктических снегов, едва возвышающиеся над заледеневшим морем крошечные безымянные островки, гребни исполинских подводных гор, такие, как «Запятая» Черевичного — Аккуратова или базальтовый утес Гаккеля? Дух захватывает от такого предположения, и хотя шансы на утвердительный ответ, прямо скажем, минимальны, почему бы все-таки не довериться надежде?

Стихотворения Владимира Высоцкого «Белое безмолвие» начинается так:

Все года и века и эпохи подряд  
Все стремится к теплу от морозов и вьюг.  
Почему ж эти птицы на север летят,  
Если птицам положено только на юг?

Поэт, как мне кажется, выразил этими словами... суть проблемы Земли Санникова, а также ей подобных! Все без исключения энтузиасты поисков этой земли-миража ссылались (и ссылаются) на многочисленные свидетельства коренных обитателей северного побережья Евразии: испокон веков косяки перелетных птиц направлялись с юга на север к той далекой, загадочной, словно призрак, земле. Это ли не самое веское доказательство былого существования Земли Санникова?

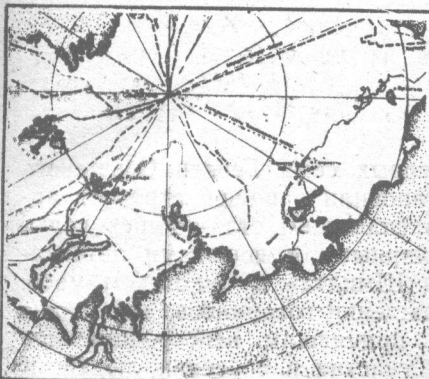
Здесь, однако, неизбежно разумное возражение: зачем мириадам птиц какой-то клочок океанской суши или тем более даже не суши, а льда, если принять в расчет гипотезу о том, что Земля Санникова являла собой плавающий ледяной остров либо сложенный мерзлыми породами островок, который со временем растаял, как растаяли острова Семеновский и Васильевский? Нет, все могло, пожалуй, выглядеть иначе.

Не отдельный остров или даже целый архипелаг, а длинные невысокие горные гряды тянулись когда-то над поверхностью Северного Ледовитого океана через всю

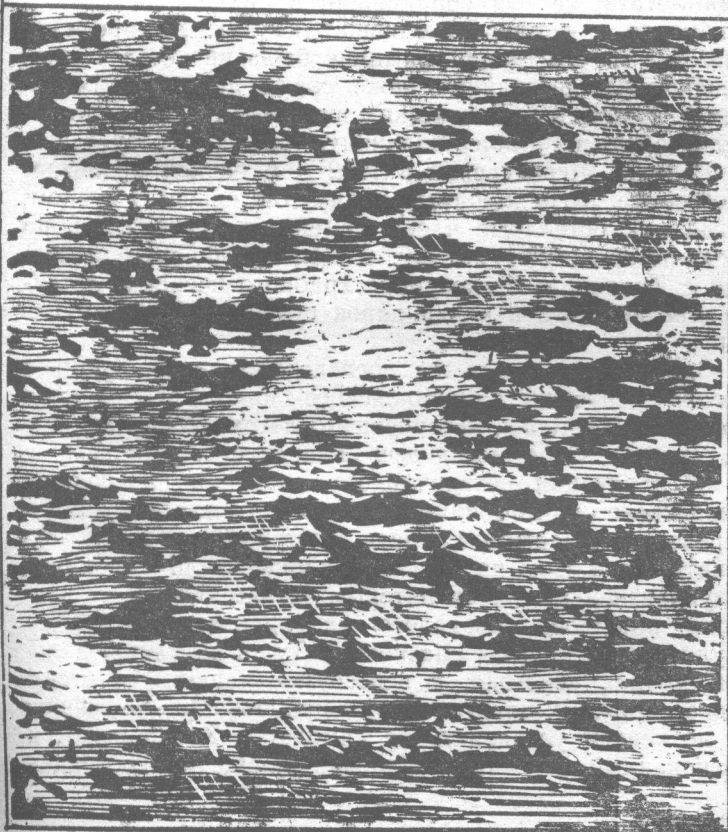
Центральную Арктику, через полюс в Америку. Те самые гряды, которые, как их ни называй (подводный порог Ломоносова, батинальное плато Менделеева, хребет-вулканорий Гаккеля), сегодня можно «увидеть» на океанском дне только с помощью эхолота (либо фотоаппарата — как обратную сторону Луны!). И вдоль этой голой безжизненной заснеженной земли летели к полюсу и дальше, к безымянному до поры Североамериканскому континенту, крикливые и драчливые птицы...

Так было тысячи лет назад. То же, по властным генетическим законам орнитофауны, происходит и сегодня, хотя «по трассе» уже не встретишь ни единой «посадочной площадки» — те, что когда-то имелись, погрузились в воды океана. Но птицы, пернатые первопроходцы великого воздушного высокоширотного маршрута, по-прежнему продолжают лететь. Как сообщает большой знаток животного мира Арктики профессор С. М. Успенский, только близ Северного полюса встречены представители более двадцати видов птиц. Тут и чайки, белые и розовые, и чистики, и моевки, и глупыши, и поморники, а черные казарки, например, и по сей день совершают регулярные перелеты через Центральную Арктику с одного материка на другой!

Человек же рискнул отправиться по этой ошеломляющей воображение трассе на самолете совсем недавно, лишь в 1935 г. Звали его Сигизмунд Леваневский.



## Ищу Леваневского





Он был одним из первых семи Героев Советского Союза. Само звание установили в нашей стране в апреле 1934 г. в связи со спасением ста четырех челюскинцев, вывезенных полярными и военными летчиками из ледового «Лагеря Шмидта» в Чукотском море. В постановлении о награждении говорилось, что звание это присвоено пилотам, принявшим **непосредственное** (выделено авт. — З. К.) участие в спасении людей. К этому постановлению мы еще вернемся.

Итак, один из самых первых. Красивый, статный, храбрый. Неулыбчивый. Замкнутый. Любивший и умевший летать, не раз попадавший в лихие переделки и неизменно с честью выходящий из них. На протяжении 30-х гг. его гордая фамилия была на устах у всех. Леваневский выделялся даже среди наиболее именитых и достойных арктических пилотов, а они олицетворяли собою в ту пору подлинную славу государства.

Родился Леваневский в 1902 г. в бедной пролетарской семье. В гражданскую войну стал красным бойцом, тогда как остальные члены семейства перебрались на свою историческую родину, в Польшу. Фронты сражений с Колчаком, становление храброго военного летчика Леваневского и как подарок судьбы — Крайний Север.

Здесь почти сразу же последовало первое громкое «дело» — спасение американского пилота-рекордсмена Джеймса Маттерна, потерпевшего летом 1933 г. аварию на Чукотке. Собственно, речь шла даже не о спасении, а об эвакуации незадачливого авиатора на родину. Леваневскому было приказано срочно вылететь из Хабаровска в Анадырь, принять Маттерна на борт и доставить его в Ном на Аляске. Задание было выполнено безукоризненно, причем пятерым членам советского экипажа пришлось преодолеть на гидросамолете массу трудностей и прямых опасностей. Тут и затяжная дальневосточная непогода, и перегрузка машины, и отсутствие надежных навигационных приборов (из-за спешки их не успели установить на самолет в Хабаровске), и рискованный перелет в облаках, да еще на последних

граммах горючего, через Берингов пролив. Ко всему добавлялось паническое поведение пассажира, чья трусость и непорядочность во всей красе проявились четыре года спустя, когда настала его очередь искать попавших в беду иностранцев, его бывших спасителей.

Наградой молодому пилоту стали всенародная известность и первый в его жизни орден (Красной Звезды). Полюбили Леваневского и в Америке. Городской муниципалитет Нома устроил в честь экипажа торжественный прием. В официальном адресе, врученном нашим летчикам, Советскому Союзу выражалась благодарность от имени всего американского народа. Об этом нелишне напомнить, ибо на тот момент между СССР и США еще не существовало дипломатических отношений, их установили несколько месяцев спустя, в ноябре 1933 г., и можно утверждать, что немалый вклад в это событие внесла благородная акция наших летчиков.

А весной 1934 г. неожиданно для себя Леваневский вновь оказался на Чукотке: начиналась эпопея по спасению челюскинцев. В Москве была создана специальная правительственная комиссия во главе с В. В. Куйбышевым, и Сигизмунду Александровичу поручили экстренно доставить на Арктическое побережье ее полномочного представителя, известного полярного исследователя Георгия Алексеевича Ушакова.

Необходимо сделать небольшое отступление и напомнить кратко о самой челюскинской эпопее. В прессе по сей день преобладает тональность такой примерно окраски: «Героическая эпопея», «Героическое плавание «Челюскина», «Легендарный рейс» и т. п. Нужно заявить со всею определенностью, что это было крайне плохо подготовленное, во многом авантюрное и почти наверняка обреченное на неудачу предприятие (автор отсылают тех, кто заинтересуется этим сюжетом подробнее, в первую очередь к монографии: Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Л., 1969. — Т. IV. — Гл. 3. — С. 106—150).

Вместо сильного ледокола, который должен был пройти по всей трассе Северного морского пути с запада на восток, в распоряжении экспедиции под начальством О. Ю. Шмидта оказался только что построенный в Дании по заказу СССР обыкновенный, мало приспособленный к плаванию во льдах пароход. Авторитетнейшая

комиссия кораблестроителей, в которую входил главный корабель России академик А. Н. Крылов, высказала тогда же свое отрицательное отношение к готовящемуся походу «Челюскина». Отступать, однако, было поздно — и правительственное задание было получено, и шумная реклама создана... В августе 1933 г. слабое грузовое судно, на котором находились к тому же десять женщин и маленький ребенок (по ходу рейса, в Карском море, родилась еще одна девочка, названная Кариной), вышло в Ледовитый океан.

Как и предсказывали специалисты, плавание протекало с большими трудностями, судно было маломаневренным, плохо слушалось руля, льды, даже совсем не страшные, наносили его корпусу чувствительные раны. Приходилось прибегать к помощи ледокола-поводыря. Основной задачей «Челюскина» было пройти весь Северный морской путь без зимовки, в одну навигацию, как это сделал в 1932 г. ледокольный пароход «А. Сибиряков», и доказать тем самым возможность безаварийной эксплуатации ледовой трассы. По всему маршруту проводились разнообразные научные исследования.

Энтузиазм и мастерство экипажа, тем не менее, делали свое великое дело. Судно максимально приблизилось к конечной цели, но стихия оказалась сильнее, льды и течения увлекли беспомощный пароход в центр Чукотского моря. Перед тем, правда, судя по всему, имелась возможность вызволить «Челюскина» из ледового плена — подойти к нему и помочь выбраться на чистую воду предложил капитан ледокола «Литке», находившегося в районе Берингова пролива, А. П. Бочек. Но руководство на борту «Челюскина» по каким-то непонятным причинам медлило с ответом, а когда все-таки запросило помощи, было уже поздно: льды сплотились настолько, что оказались не по зубам даже ледоколу, к тому же сильно израненному в схватках с дрейфующими полями.

13 февраля 1934 г. произошло непоправимое: льды раздавили пароход, пустив его на дно. В ледовом лагере остались сто четыре человека, в числе которых были двое малышей. Вот именно с этого мгновения и началась подлинная челюскинская эпопея, эпопея мужества, выдержки, самоотверженности, силы духа. Громадную роль в сплочении людей сыграл Отто Юльевич Шмидт, высшие человеческие качества проявили мо-

ряки, исследователи, входившие в научную группу экспедиции, и, конечно, те, кто ринулся на спасение попавших в беду. Всех их с той поры стали величать горделивым словом «челюскинцы».

Итак, Леваневский получил приказ доставить в чукотский поселок Ванкарем руководителя спасательных работ Ушакова. На полете к цели во время сильнейшей пурги летчик совершил вынужденную посадку. Машина при этом получила серьезные повреждения, командир — травму головы, но остальные не пострадали. Вот только «непосредственно» спасти челюскинцев было уже просто не на чем...

Отнюдь не он один оказался в таком непереносимом для всякого настоящего летчика положении. Не смогли из-за поломок машин, из-за метелей и туманов достичь лагеря во льдах многие замечательные пилоты — В. Галышев, Б. Пивенштейн, И. Демиров, Б. Бастанжиев и другие. Все они получили затем высокие награды за проявленную доблесть, но Леваневский-то, один из всех «неудачников», стал Героем! А. В. Ляпидевский, Н. П. Каманин, В. С. Молоков, М. В. Водопьянов, И. В. Доронин, М. Т. Слепнев, шесть первых Героев Советского Союза, летали в «Лагерь Шмидта», вывозили оттуда людей. Седьмой не летал. Страстно хотел, сделал для этого все, вполне мог летать и спасать — не повезло!

Представим же себе состояние, душевное смятение очень самолюбивого и успевшего уже прославиться популярного летчика. Конечно, он прекрасно понимал двусмысленность происходящего, видел усмешки коллег (дескать, шестеро с сошкой, а седьмой с ложкой!). Безусловно, Леваневский остро переживал возникшую ситуацию и сумел откровенно и бесхитростно передать ее.

В одном из томов, посвященных челюскинской эпопее, есть автобиографический очерк Леваневского. Вот какой сценой завершается его повествование. Москва, Красная площадь, всенародная встреча героев-челюскинцев, в том числе и Героев-летчиков. Появляется Сталин. «Улыбаясь, он со всеми здоровается и о чем-то разговаривает. Я отошел в сторону, чтобы не мешать (знаменательное признание: Герой Советского Союза, он почему-то ощутил себя сейчас чуть ли не лишним в компании других! — З. К.). Но вдруг слышу — товарищ Сталин зовет: «Леваневский!» Я поражен — откуда он знает меня? «Чего вы прячетесь и скромничаете», — ска-

зал Иосиф Виссарионович. Подошел ко мне и подал руку».

После награждения Леваневский продолжал летать в Заполярье, вел ледовую разведку на трассе Северного морского пути, а сам тем временем вынашивал мечту: проложить невиданный беспосадочный маршрут из Москвы через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки. Эта мечта быстро овладела всеми его помыслами, всем существом. Он облюбовал подходящую для такой цели машину, одномоторный гигант АНТ-25 с размахом крыльев тридцать четыре метра. Этот самолет сконструировала и доводила сейчас до серийного выпуска в КБ А. Н. Туполева бригада под руководством авиаконструктора П. О. Сухого (будущего дважды Героя Социалистического Труда). В 1934 г. АНТ-25 был облетан летчиком-испытателем Михаилом Михайловичем Грозовым, установившим при этом мировой рекорд дальности полета по замкнутому маршруту и ставшим восьмым по счету Героем Советского Союза.

Летом 1935 г. Леваневский вместе со вторым пилотом Г. Ф. Байдуковым и со своим постоянным штурманом В. И. Левченко стартовал со Щелковского аэродрома под Москвой и взял курс на север, на полюс. Так начался первый в истории трансарктический перелет, красочно расписанный газетчиками и удостоившийся даже специальной почтовой марки, до сих пор сводящей с ума многомиллионную армию филателистов! Но полет этот, к сожалению, вскоре пришлось прервать, так как над Баренцевым морем возникли неполадки с маслопроводом. Несмотря на настойчивые предложения Байдукова продолжать перелет, командир принял решение возвращаться на Большую землю. Мечта Леваневского не сбылась.

На заседании Политбюро, куда были приглашены летчики, Сигизмунд Александрович дал самую нелестную характеристику новой машине, во всеуслышание заявив, что лететь на ней через Северный полюс ни в коем случае нельзя. Ветераны полярной авиации по сей день не без содрогания вспоминают те времена, когда после подобного жестокого приговора генеральный конструктор и все его окружение могли лишиться голов. В сущности, именно это спустя несколько лет и произошло: как и другие отрасли народного хозяйства, авиационная промышленность оказалась обезглавлена, А. Н. Туполев и мно-



гие талантливые конструкторы попали в заключение, где тому же Андрею Николаевичу в должный момент припомнили неудачу Леваневского...

Сталин на заседании Политбюро не скрывал раздражения, а смелое выступление Байдукова только подлило масла в огонь. Второй пилот стоял на своем: машина — что надо, неполадки легко устранимы, нужно обязательно предпринять вторую попытку. Окончательного решения сформулировано не было, сталкивались на том, что Леваневский и Левченко в ближайшее время отправятся в США, чтобы приобрести там новейшую, наисовременнейшую американскую машину, на которой они потом и совершат задуманный трансарктический перелет.

Георгий Филиппович Байдуков и тут не смолчал, хотя, как он с юмором рассказывал впоследствии, нарком Ворошилов отчаянно пинал его под столом ногой — дескать, замолчи, уймись, неужели не понимаешь, что тебе головы не сносить?! Испытатель высочайшего класса, знаток всех существующих в мире марок аэропланов, Байдуков клялся и божился, что ничего лучше АНТ-25 конструкторская мысль еще не придумала; однако на туполевской машине в 1935 г. был поставлен крест.

Байдуков же времени зря не терял. Сперва он увлек трансарктической идеей штурмана Александра Васильевича Белякова, а потом они, по их собственному выражению, «нашли» себе командира, Валерия Павловича Чкалова. И все трое настояли на «реабилитации» опальной машины.

В 1936 г. этот экипаж совершил на АНТ-25 беспосадочный перелет по маршруту Москва — Дальний Восток, за что пилоты и штурман удостоились звания Героя Советского Союза. А еще через год на той же машине они первыми воплотили в жизнь мечту Леваневского, менее чем за трое суток перелетев из Москвы в США через Северный полюс. Спустя три недели на таком же АНТ-25 осуществили столь же успешный полет М. М. Громов, А. Б. Юмашев и С. А. Данилин (двое последних стали Героями Советского Союза).

Когда Чкалова спросили, почему он и его друзья облюбовали для сверхдальних маршрутов одномоторный самолет — ведь это же сто процентов риска! — Валерий Павлович, если верить легенде, ответил весь

ма остроумно: «Зато четыре мотора — это четыреста процентов риска!» Надо сказать, что мотор конструкции академика А. А. Микулина работал великолепно и на чкаловской, и на громовской машинах.

Мне кажется правомерным вспомнить сейчас один малоизвестный (и не до конца понятный) эпизод. Поначалу предполагалось, что Чкалов и Громов стартуют почти одновременно, с разницей в какие-то час-полтора, и это вполне разумно: на протяжении всего колоссального по протяженности маршрута они могли бы чувствовать крыло друг друга, а это, несомненно, придавало бы пилотам новые силы. Но однажды, приехав на аэродром для очередного тренировочного полета, Громов с изумлением обнаружил, что его машина стоит... без мотора. Смущенные аэродромные власти сбивчиво объяснили летчикам, что на самолете Валерия Павловича забарахлил двигатель и решено было заменить его отлаженным мотором с громовской машины. Кто и почему отдал такое распоряжение, осталось загадкой. Однако легко разгадываемой: все в стране знали, что отдать подобный приказ могло одно-единственное лицо, которое с особой любовью относилось именно к Чкалову. В результате старт экипажа Громова пришлось отложить на несколько недель (обо всем этом поведал в 1987 г. один из ближайших соратников А. Н. Туполева инженер Л. Л. Кербер).

Так обстояли дела в 1936 и 1937 гг., а в 1935-м, несчастливом для Леваневского году, случилось событие, зловеще высветившее саму судьбу пилота. И всего-то вроде бы пустяк, если разобраться: вышла марка с его портретом в серии «Герои СССР». Но если лица тех, шестерых, были, как и положено, в обрамлении двух лавровых ветвей, символизирующих победу, то на марке с изображением Леваневского одна ветвь была лавровой, а другая оказалась миртовой, знаменующей траур. Что привело к досадной ошибке — на этот вопрос автор филателистического раритета, известный в мире коллекционеров марок художник, ответа так и не дал. И летчик был как бы похоронен за два с лишним года до собственной гибели!

Сталин настолько благоволил Леваневскому, что разрешил взять для трансарктического перелета, на котором по-прежнему настаивал Сигизмунд Александрович, любую машину. Пилоту обещали, что он полетит

третьим после Чкалова и Громова. Леваневский оставил выбор на тяжелом четырехмоторном дальнем бомбардировщике, создаваемом в ту пору конструктором В. Ф. Болховитиновым. Сам изобретатель вовсе не предназначал свое детище для полетов над Ледовитым океаном. Машина (изъясняясь на языке инженеров) была абсолютно не доведена, в ней то и дело обнаруживались большие и малые недостатки, но Леваневский был неукротим в желании стартовать как можно скорее.

Многое было против него. Во время тренировочных полетов он и сам имел возможность убедиться в несовершенствах конструкции нового самолета. Завод катастрофически не успевал со сроками доделок и подгонок. Метеорологи, анализируя синоптическую обстановку по трассе предполагаемого полета, предупреждали, что лететь в середине августа будет крайне опасно, экипаж ждет мощный встречный поток воздуха, который непременно «съест» и скорость, и горючее, а запаса бензина и без того едва хватит, чтобы даже при благоприятном попутном ветре «зацепиться» хотя бы за краешек американского побережья.

Можно сказать, все восставало против третьего полярного рейса. Все, кроме самого Леваневского. Ему удалось привлечь на свою сторону тех, кто отдавал решающие распоряжения.

В архиве Главсевморпути в Москве лежат любопытные документы, имеющие отношение к перелету Леваневского. Например, письмо одного из руководителей арктического ведомства Н. М. Янсона на имя Сталина. В нем содержится просьба принять летчика Леваневского С. А. для обстоятельного разговора о будущем перелете. Здесь же дается развернутая, поражающая своей откровенностью характеристика пилота. Отмечаются его высокая профессиональная культура, осмотрительность, исполнительность, храбрость, сила воли, но наряду с этим перечисляются такие отрицательные качества, как чрезмерное упрямство, огромное самолюбие — черты, прямо скажем, небезопасные для полярного летчика (да и не только полярного).

В том же архиве хранится гневный рапорт самого Леваневского в Наркомат обороны. Совершая тренировочный полет из Мурманска в Ленинград, его экипаж подвергся нападению и обстрелу трех своих же истре-

бителей, и только чудо (вернее, отвратительная стрельба «воздушных снайперов») спасло Сигизмунда Александровича и его товарищей от смерти. Рапорт не остался без ответа. Военные власти, в свою очередь, упрекают пилота в высокомерии, в нежелании указать заранее точный маршрут следования. По заявлению руководителей ВВС, о конкретных намерениях тов. Леваневского они узнали от... репортеров, рвавшихся на аэродром под Ленинградом встречать возвращающегося из очередного полета любимца страны!

Интересными штрихами к портрету Леваневского могут послужить строки из воспоминаний его друга, радиста Эрнста Теодоровича Кренкеля «РАЕМ — мои позывные»:

«В феврале 1937 года, когда подготовка к полету была в самом разгаре, в два часа ночи раздался звонок... Звонок в такое время не сулил ничего хорошего...

— Открой, это я, Сигизмунд... Я из Кремля. Лично докладывал Сталину план перелета через полюс в Америку. Получил разрешение. Значит, летим? (Еще раньше Леваневский пригласил Кренкеля занять место бортрадиста в своем экипаже.— З. К.).

— Да, но меня уже утвердили в четверке на полюс. Менять это решение не в моей власти.

— Слушай, Наташа, объясни своему дурню, что лететь со мной проще и быстрее. Экспедиция может разбиться при посадке на лед. В каком направлении их потянет дрейф, неизвестно. Они там передерутся, зарежут друг друга, сойдут с ума... Затем их просто могут не найти в Ледовитом океане. Одним словом, полтора года сплошных волнений. А тут сутки, максимум двое — и сверли дырку в пиджаке для Золотой Звезды!»

Память чуть-чуть изменила Эрнсту Теодоровичу: Золотые Звезды начали вручать Героям в 1939 г., а до того они получали орден Ленина и грамоту Президиума ЦИК (будущего Президиума Верховного Совета СССР). Леваневский не дожил до своей Золотой Звезды, он даже не узнал об учреждении этой медали, но приведенный выше диалог свидетельствует о том, что Герой был уверен в очередной награде за «прогулку» над Северным полюсом...

12 августа 1937 г., отринув все советы, преодолев все преграды, Леваневский виртуозно взлетел с подмосковного аэродрома на перегруженном самолете. С ним

были еще пятеро: второй пилот Н. Г. Кастанаев, он же заводской летчик-испытатель, прекрасно знавший машину, штурман В. И. Левченко, радист Н. Я. Галковский, механики Г. Т. Побежимов и Н. Н. Годовиков.

В самолет, «по горло» заполненный горючим, погрузили также бочки с икрой и бесценные русские меха — дар Сталина президенту США Рузвельту. К слову сказать, из-за этих дополнительных грузов незадолго до вылета было отказано в «билете» директору Арктического института Р. Л. Самойловичу, приглашенному в США Американским географическим обществом. Так Рудольфу Лазаревичу посчастливилось остаться в живых в августе 1937 г., чтобы ровно через год попасть в руки ежовских палачей...

По воспоминаниям тех, кто провожал в путь самолет Н-209, настроение у большинства членов экипажа было невеселое, при расставании с близкими они не в силах были скрыть тревоги за собственную судьбу. А вот командир выглядел радостным, он улыбался, шутил, что с ним случалось редко. Как это понимать? Давайте порассуждаем вслух.

Все месяцы, недели, дни, часы и минуты перед взлетом Сигизмунд Александрович пребывал в очень возбужденном состоянии. Мысли типа «пан или пропал», «теперь или никогда», вероятно, полностью завладели им. Безусловно, он отлично понимал, что машина «сырая», в любое мгновение могут возникнуть неожиданные отказы, а это чревато... Чем чревато? Гибелью? Нет, о гибели Леваневский вряд ли думал, как всякий летчик, он, уходя в небо, шел не на смерть, а на работу. Чревато было отсрочкой или отменой задуманного, и вот это решительно его не устраивало; слишком велик был выданный ему три с лишним года назад аванс (звание Героя), слишком громкими были его обещания «оправдать доверие». Значит, в любом случае надо стартовать.

Скорее всего, остальные члены экипажа не испытывали ничего подобного, но надвигающуюся угрозу не чувствовать не могли. Особенно Кастанаев, знавший, что рано или поздно «оживут» дремлющие до поры до времени конструктивные изъяны. Так что не приходится удивляться невеселому настроению людей перед взлетом. Страшусь вымолвить, но ситуация, в какой оказался в августе 1937 г. Леваневский, психологически



определенно напоминала то, что происходило в феврале — марте 1914 г. на Земле Франца-Иосифа. Тогда Георгий Седов добровольно ушел на смерть, ибо другого выхода у него не было. И ушел не один, а с двумя обреченными на гибель людьми, которым, к счастью, удалось спастись. А были ли такие шансы у членов экипажа Леваневского в случае аварии?..

О последних минутах перед стартом полвека спустя рассказал в Московском Доме ученых Георгий Филиппович Байдуков:

— Подхожу к ребятам, смотрю — они глаза прячут, прощаются с таким видом, будто больше мы не встретимся. А Сигизмунд королем ходит, на нем белоснежная рубашка с галстуком, смеется, крепко жмет руки, обнимается от души. Ну, взлетели они, и все вздохнули с облегчением, потому что перегрузка у них была чудовищная. Ладно, самое тяжелое вроде позади. Однако вышло по-иному... Через несколько дней, уже после того, как они пропали, возвратился в Москву Валерий Павлович, он ездил на Волгу, к землякам-избирателям. Я и скажи ему, что вот, мол, не понравилось мне настроение товарищей перед взлетом. Тут он рассвирепел, схватил меня за ворот и закричал: «Ты что же, такой-сякой, туда-тебя-сюда, ребят в полет отправил в таком настроении! Надо было тут же все отменить к чертовой матери, товаришу Сталину звонить и отменять!» Ну, криком-то не больно поможешь, только я теперь себя спрашиваю, как нужно было поступить? Все высшее начальство присутствовало на летном поле, видели собственными глазами происходящее, как тут мне, Байдукову, было проявлять собственную инициативу? Но душа болит по сей день...

Примерно через сутки после старта, уже «за» Северным полюсом, внезапно отказал один из четырех моторов. Обледеневший аэроплан начал быстро терять скорость, связь оборвалась. Вероятнее всего, самолет с большой высоты сорвался в беспорядочное падение и врезался либо в дрейфующий лед, либо в широкую полынью. Так или иначе, никаких следов машины Леваневского никогда не было обнаружено (имеются в виду документально подтвержденные находки — слухов-то было предостаточно).

Искали Н-209 много месяцев подряд и с моря, и с воздуха. На Земле Франца-Иосифа, сменяя друг друга,

дежурили экипажи полярной авиации. Самоотверженный поиск со стороны Аляски вели будущие Герои Советского Союза В. Н. Задков и А. Н. Грацианский, а также известный исследователь Арктики и Антарктики американец Губерт (Хьюберт) Уилкинс.

Случались жертвы. Погибли, возвращаясь с Земли Франца-Иосифа, Герой Советского Союза Михаил Сергеевич Бабушкин и несколько его товарищей. А вот Джеймс Маттерн, клявшийся некогда Леваневскому в вечной признательности и любви, в нужную минуту отчаянно перетрусил. Слетав однажды на поиск самолета Н-209, он категорически отказался продолжать полеты, заявив:

— Летать в Арктике на обычной сухопутной машине — безумие, прямое самоубийство!

Поиски продолжались до весны 1938 г., когда было принято правительственное решение прекратить их и считать экипаж погибшим. Положительных результатов, таким образом, достигнуто не было, зато отрицательных... В самый разгар северной навигации на поиски Леваневского были сняты с ледовой разведки на трассе многие машины, что возымело вскоре самые губительные последствия: осенью в арктических льдах остался на вынужденную зимовку практически весь флот Главсевморпути — около тридцати ледоколов, ледокольных и транспортных судов! Конечно, это случилось не только потому, что авиация и флот были отвлечены на розыски пропавшего самолета — нет, и других причин было предостаточно, однако трагически завершившийся третий трансарктический перелет имел к провалу навигации 1937 г. (и последующей гибели множества ни в чем не повинных людей) самое прямое отношение.

Потом были война, послевоенные заботы, но в 70—80-х гг. вновь вспыхнул интерес к поискам самолета Н-209, на сей раз интерес бескорыстных энтузиастов. В дело активно включилась пресса, жаль только, что время от времени здесь случались досадные передержки (например, публикация в «Советской России», основанная на грубо фальсифицированных «документах»). Однако, по мнению тех, кто был в свое время рядом с Леваневским, кто организовывал его перелет, провожал его в последний рейс, нынешние поиски вряд ли приведут к успеху, и аргументация специалистов достаточно убедительна.

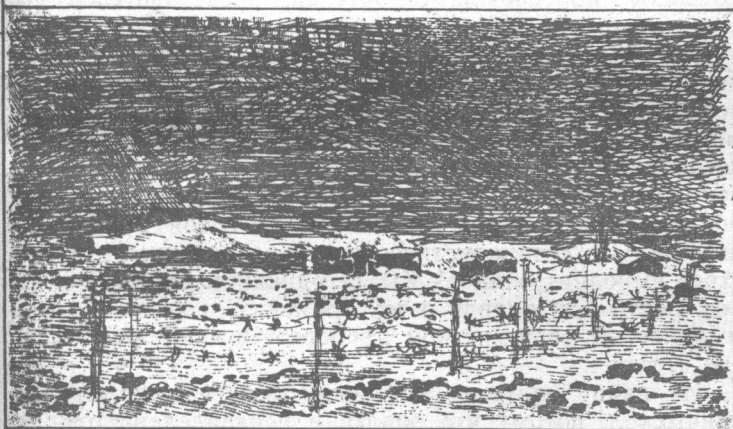
Все, кто знал, скажем, радиста Галковского, убеждены: в случае вынужденной посадки он нашел бы возможность передать по одной из трех имевшихся на борту раций хотя бы краткий сигнал бедствия с указанием места происшествия. Все, кто знал штурмана Левченко, не менее категоричны: никак не мог этот мастер-навигатор завести машину в глубины Якутии (такой вариант еще совсем недавно обсуждали наиболее активные «поисковики»).

Герои Советского Союза Г. Ф. Байдуков, А. Н. Грацианский, И. П. Мазурук, М. И. Шевелев и другие известные авиаторы и знатоки Крайнего Севера неоднократно высказывали мысль, что экипаж наверняка погиб вскоре после того, как в Москву поступила последняя радиограмма с борта Н-209 (правда, некоторые энтузиасты настаивают на том, что последняя радиопеша вовсе не была последней, что и позже в эфире звучали сигналы, которые они продолжают считать сообщениями с самолета Леваневского). По всей вероятности, перед нами классический пример полярной трагедии, в коей нет ни загадки, ни тем более тайны.

Сколько подобных трагедий хранит арктическая история! Погибали под напором стихий экспедиции, исчезали во льдах мореплаватели и исследователи, разбивались самолеты и дирижабли, случались непоправимые несчастья на дальних полярных зимовках, гибли в сражениях в годы Великой Отечественной войны защитники Советского Заполярья. Однако страшнее войны, опаснее всех капризов природы было то, что в течение долгого времени именовалось «извращениями, связанными с культом личности», «эпохой необоснованных репрессий». Нам с вами предстоит непростой разговор о трагических судьбах многих советских полярников, ставших жертвами произвола в 30—50-е гг. XX столетия.



## Страшнее любой стихии



## ЗЕМЛЯ ИВАНОВ ДЕНИСОВИЧЕЙ

«Большой террор», бушевавший в 20—50-х гг. нашего столетия на Большой земле, громким эхом отозвался в высоких широтах — на Крайнем Севере, в Арктике. Сегодня можно утверждать с полной уверенностью: не было в Советском Заполярье ни одной сферы человеческой деятельности, ни единого самого что ни на есть беломедвежьего уголка, до которого не дотянулись бы карающие органы, откуда не повезли бы на скорый суд и быструю расправу наших полярников — моряков, летчиков, исследователей, хозяйственных и партийных работников, портовиков, строителей, представителей коренных народностей и т. п.

Как и на Большой земле, здесь в должной пропорции обнаруживали «врагов народа», вредителей и диверсантов, троцкистско-зиновьевских и фашистских наймитов, кулаков и подкулачников. Обнаруживали — и истребляли. Создается впечатление, что существовали некие чудовищные планы по выявлению «врагов», что области и регионы вступали между собой в какое-то дьявольское «социалистическое» соревнование: кто быстрее выполнит «план»! Мы, сегодняшние, знаем, наверное, почти всю правду о тех временах, и все-таки, размышляя об «арктическом терроре», всякий раз встаешь в тупик.

Ну ладно, думаешь ты, ленинскую гвардию Сталин уничтожал, потому что боялся и ненавидел настоящих революционеров. Непридуманной боевой славе Тухачевского и ему подобных он завидовал, в Кирове видел нешуточного конкурента, интеллигенции опасался ввиду ее способности мыслить и делать далеко идущие выводы, рабочих и крестьян вообще не считал за людей, они были для него либо «мясом» (пушечным), либо «пылью» (лагерной). Но кому могли помешать люди, живущие и работающие на Крайнем Севере, в условиях постоянных лишений, трудностей, смертельного риска? Чем досадили режиму они, скромные моряки и зимовщики, енисейские лесосплавщики и геологи, ищущие олово на



Чукотке? Вот почему, сталкиваясь с фактами репрессий по отношению к полярникам, испытываешь особенно горькое чувство. Очевидно, пронзительнее других его пережил Владимир Высоцкий, написавший в своей «Баньке по-белому» такие строки:

И меня два красивых охранника  
Повезли из Сибири в Сибирь...

Да, именно так, из Сибири в Сибирь, из Заполярья в Заполярье, из вольной, романтической, пусть небезопасной, зато полнокровной жизни, в гиблые северные (и все прочие) лагеря везли тогда тех, кто осваивал Арктику и трассу Северного морского пути. Везли по разным маршрутам, но нередко по той же самой ледовой трассе, в трюмах стареньких пароходов, а пароходики эти застревали во льдах, шли на дно вместе со своим живым грузом, и лишь немногие достигали «земли обетованной», уготованной миллионам и миллионам людей — той земли, что получила емкое и страшное название: Колыма.

Недавно я неожиданно для себя задумался над тем, почему среди транспортных ледокольных кораблей, которые несут на борту наименования сибирских рек, впадающих в Ледовитый океан («Обь», «Енисей», «Лена», «Яна», «Индигирка»), нет «Колымы? Из воспоминаний старых арктических моряков выяснилось, что такое название предполагалось в свое время дать одному из строившихся в Голландии судов типа «Оби», однако в последнюю минуту у кого-то из начальства вдруг щелкнуло в мозгу: «А если возникнут нездоровые ассоциации?» И назвали тот дизельэлектроход «Байкалом», после чего он и горел, и тонул, и в итоге намного раньше своих собратьев ушел в лучший мир. Пугающее цепкое слово «Колыма» так и не отпустило его...

Слово это вошло в мою жизнь в ноябре 1954 г., когда я возвращался в Москву с Чукотки после преддипломной студенческой практики. Непогода задержала наш Ли-2, следовавший по маршруту Анадырь — Хабаровск, на шесть суток. Трое из них мы просидели в Сеймчане, поселке на реке Колыме, трое — в Магадане. Коротая время в гостинице-общежитии в бесконечных разговорах с окружающими, я однажды выступил с монологом о событиях 1953 г.

Не без заносчивости человека, полагающего, будто он знает много больше других, я громко рассуждал о

том, как в июне 1953 г. подмосковная дивизия (в которой наш курс три недели провел в военных лагерях) собиралась выйти в поход на столицу, где вот-вот должен был начаться путч, готовившийся Берией. По рассказам молодых и столь же болтливых, как я, лейтенантов, обучавших нас артиллерийским премудростям, маршу на Москву предшествовала выверка оружейных прицелов по... шпилью только что воздвигнутого высотного здания МГУ на Ленинских горах.

Когда я закончил выступление, человек средних лет в черной морской шинели вежливо отвел меня в сторону и стал выпрашивать у меня всевозможные подробности. Он поинтересовался также, почему я не боюсь обо всем этом высказываться вслух. Я гордо отвечал, что бояться тут некого. Берия «своевременно» разоблачен еще полтора года назад, об этом и в газетах написано, и по радио рассказано, так что бояться — это себя не уважать! Но мой собеседник продолжал повторять, что надо быть осторожнее. Признаюсь честно, в эти минуты я смотрел на него с легким чувством нравственного превосходства... Узнав, что мне двадцать два года, и, вероятно, прощая мою юношескую безапелляционность, он сказал:

— Нас здесь двое, вон тот, высокий, в бушлате, это Борис Иванович, а меня зовут Борис Васильевич. Он в прошлом капитан-лейтенант, я капитан второго ранга. Мы с Тихого океана, с ТОФа. Вряд ли вы слышали, что у нас на флоте три-четыре года назад многих офицеров подвели под трибунал. Борис командовал миноносцем, я — подлодкой, мы дружили. У него остались жена и трое детей, но вскоре жена не выдержала, покончила с собой. Он писал товарищу Маленкову и товарищу Хрущеву, теперь собирается ехать в Москву, будет добиваться личного приема у высшего руководства, чтобы восстановили справедливость. А у меня детей нет, жена дожидается во Владивостоке, я уже дал ей телеграмму.

Нас хватали прямо на кораблях, ночью. Меня свезли на берег, доставили в политотдел, и вот там я испытал сильнейшее потрясение: не говоря ни слова, не отвечая на мои вопросы, у меня срезали пуговицы и с шинели, и с кителя. Если бы вы знали, какое это унижение для офицера! Не могу объяснить, но даже после всего пережитого в тюрьме и в лагере, по сей день считаю это страшным надругательством над собой. Трибунал обя-

вил всех нас японскими шпионами и, хотя все выглядело полнейшим бредом, приговорил кого к пяти, кого к восьми, а меня к десяти годам. На Колыме нас разбрасали по приискам и лесоповалам, потом мне повезло, попал на речной буксирчик, вроде как по специально-сти.

Весной 1953 г. до нас дошли слухи, что умер товарищ Сталин (он так и сказал, ведь до XX съезда оставалось тогда еще больше года.— З. К.). Ни газет, ни радио у заключенных, конечно, не было, но об аресте Берии, которого мы считали главным виновником наших несчастий, мы все же узнали и стали надеяться на перемены. И вот двое суток назад меня неожиданно выпустили, дали справку о досрочном освобождении, а на аэродроме мы случайно встретились с Борисом. Ваш рассказ о событиях в Москве нас и обрадовал, и взволновал: раз уж молодежь так смело заговорила, значит, пошли большие перемены. И все-таки прошу тебя, дорогой товарищ, будь поосторожнее...

Мог ли я думать, что через несколько лет прочту книгу, на страницах которой увижу «моего» кавторанга — настолько похожи все кавторанги страны, попавшие в лютую переделку, на героя «Одного дня Ивана Денисовича», капитана второго ранга Буйновского (в реальной жизни, кажется, Бурковского)! И нет ни малейшей разницы, где страдали люди со званиями и без оных, на Колыме или в Воркуте, в Норильске или Джезказгане, на Соловках или в Караганде. Главное, что из книги А. И. Солженицына мы узнали о существовании таких «зон» и таких людей, имя которым — миллион. Впрочем, это ведь лишь только говорится в единственном числе: «миллион», на самом-то деле их были миллионы.

Говорят, мы мелко пашем,  
Оступаясь и скользя...  
На природной почве нашей  
Глубже и пахать нельзя:  
Мы ведь пашем на погосте,  
Разрыхляем верхний слой.  
Мы задеть боимся кости,  
Чуть прикрытые землей.

Эти стихи написал Варлам Тихонович Шаламов, проведший более полутора десятилетий в лагерях Колымы (в дальнейшем я еще буду цитировать шаламовские строки). Поэт называл Лагерный Север страной «моро-

зов и мужчин и преждевременных морщин», что справедливо лишь отчасти, если вспомнить, сколько женщин было загублено в той стране... XX съезд вернул к жизни тех, кто не успел погибнуть, он возвратил честь и достоинство невинно репрессированным. «И станут возрождаться имена, как будто возвращенные из плена» — эта строка поэтессы Вероники Долиной как нельзя лучше говорит о тех, чьи фамилии начали занимать подобающее им место на страницах истории. В том числе — истории Советской Арктики.

## ВДОГОНКУ ЗА БИОГРАФИЕЙ

Лет двадцать назад женщина-редактор журнала «Знание — сила» неожиданно спросила меня:

— Почему вы, столько лет занимаясь Арктикой, ни разу не упомянули Самойловича? Уже и «Красная палатка» вышла на экраны, а где же главный спаситель Нобиле? Хорошо было бы опубликовать у нас очерк о нем под рубрикой: «Наука. Страницы героические».

Совестно признаваться, но в ту пору я о Самойловиче практически ничего не знал. В 50-е годы на лекциях в университете это имя не упоминалось, даже мы, будущие географы-полярники, ведать не ведали о его деятельности, эта фамилия отсутствовала в главной книге по истории Севера — «Моря Советской Арктики» В. Ю. Визе. В разделе о спасательной эпопее 1928 г. ни разу не был назван начальник экспедиции на «Красине»...

Предложенной темой я увлекся мгновенно. Постарался прочесть все, что написал Самойлович, и все работы о нем. Конечно, сразу бросился в глаза «провал» в публикациях между 1938 г. и концом 50-х гг. Удалось поговорить с немногими оставшимися в живых близкими и соратниками ученого, перелистать доступные мне документы в архивах Москвы и Ленинграда. Слово «доступные» приведено не зря: на протяжении почти двух десятилетий личный архив Самойловича оставался за семью печатями, и это особая история, во многом детективная и весьма мрачная в силу своей безнравственности. Бумагами покойного завладел по воле случая (и чьего-то откровенного попустительства) один сотрудник Арктического института в Ленинграде. По-

требовались великие усилия, чтобы в конце концов личные документы, научные отчеты, наброски, переписка, многочисленные фотографии и прочие материалы сконцентрировались в персональном фонде Самойловича, хранящемся ныне в Москве, в Центральном государственном архиве народного хозяйства СССР, где их может получить для работы любой историк, географ, литератор.

В 1974 г. в двух номерах «Знание — сила» появился мой очерк о Самойловиче, затем мне посчастливилось выпустить две небольшие книги, посвященные ему: «Директор Арктики» и «Вся жизнь — экспедиция», однако ни в одной из публикаций не было рассказано о последних днях ученого, и это не осталось незамеченным. Пошли письма с недоуменными вопросами: почему автор хранит молчание по поводу смерти своего героя, почему в зарубежных энциклопедиях (докопались и до них!) рядом с годом его кончины (1940) стоит знак вопроса? Запальчивое письмо прислал требовательный читатель из Киева:

«Еду на днях к внучке в трамвае номер девять и вижу в руках у соседа журнал, а в нем статью. И о ком — о профессоре Самойловиче! Так ведь это же о замечательном человеке из наших двадцатых годов! Он тогда спасал Нобиле, который упал с дирижабля. Сосед мне журнала, понятное дело, не отдал, но я потом себе сам достал и внимательно прочел. Должен вам сказать, что меня кое-что не устраивает. Почему нигде не сказано, чем он кончил? Он что, от скоротечной чахотки умер? Или на финской войне погиб? А может, вы меня извините, он стал жертвой культа одной личности, такое ведь тоже случалось... Или нет?»

Можно теперь сколько угодно корить себя за то, что не смог тогда сказать правды, настоять на своем в споре с редакторами (а они, необходимо заметить, очень сочувствовали автору, но также были бессильны), только это все напрасно: лишь в последние годы появилась возможность говорить о судьбах людей, подобных Самойловичу, во весь голос.

Уроженец Азова-на-Дону, выходец из зажиточной семьи, он получил образование в Германии, в Королевской Саксонской горной академии, где когда-то учился и М. В. Ломоносов. Стал горным инженером, одновременно сделался профессиональным революционером-



подпольщиком. Его не раз арестовывали и в Германии, и в России, сажали в тюрьму, высылали на Крайний Север. Там, на Пинеге и в Архангельске, он увлекся полярной геологией и географией и в 1911 г. в тридцатилетнем возрасте впервые отправился в Арктику.

В Архангельске Самойлович познакомился с уже известным северным геологом Русановым, в 1912 г. они вместе побывали на Шпицбергене, обнаружили там несколько угольных месторождений, «застолбили» их для России. И по сей день советские копи на этом норвежском архипелаге служат нашей стране. Самойлович работал здесь и все последующие предреволюционные годы, он также вел изыскания в Северной Карелии, обнаружил там залежи слюды-флогопита, знаменитую «жилу Самойловича», иссякшую сравнительно недавно.

Свершилась революция, и Рудольф Лазаревич полностью отдал себя науке, организации исследований, приведших в результате к всестороннему освоению Советской Арктики. Когда его спрашивали, почему он совершенно отошел от партийной работы и даже формально не состоит в рядах ВКП(б), тогда как в начале века был активнейшим членом РСДРП, Самойлович отвечал:

— Я состоял в партийных рядах тогда, когда это было делом нешуточно опасным. Теперь, после нашей победы, я мечтаю всласть заняться любимым делом, наукой и Арктикой. Заниматься же деланием карьеры по партийной линии считаю для себя неприемлемым.

Еще шла гражданская война, а Самойлович уже создал в марте 1920 г. Северную научно-промысловую экспедицию, ставшую через пять лет Институтом по изучению Севера, а затем — ВАИ, Всесоюзным Арктическим институтом (нынешний ордена Ленина Арктический и Антарктический институт в Ленинграде). Его первым директором был и до 1938 г. оставался (с кратким перерывом в 1930—1932 гг., когда директорствовал О. Ю. Шмидт) профессор Самойлович.

ВАИ был зачинателем подавляющего большинства исследовательских операций на Крайнем Севере, многих самых громких плаваний, полетов, дрейфующих экспедиций. И одним из первых в этом ряду, безусловно, стал спасательный рейс ледокола «Красин» в 1928 г. Начальник экспедиции Р. Л. Самойлович был награжден только что учрежденным орденом Трудового Красного

Знамени, а в 1935 г. за выдающиеся работы в Арктике ему был вручен орден Ленина. Депутат Ленсовета, вице-президент Географического общества СССР, член Международного морского арбитража, почетный член географических обществ мира, Рудольф Лазаревич Самойлович был в 30-е гг. одной из самых заметных и уважаемых фигур в Ленинграде (и, разумеется, в Арктике). Именно о нем академик Е. В. Тарле пустил однажды крылатую фразу: «У нас в стране два Самойловича, один — академик (имелся в виду востоковед А. Н. Самойлович.— З. К.), а другой — знаменитый!»

Яркая, счастливая жизнь, любимые и любящие люди вокруг, преданные ученики, родной институт, ежегодные плавания в морях Ледовитого океана, посещение высокоширотных островов и архипелагов, мечты о Земле Санникова — чего еще может желать исследователь? Но над страной сгустились тучи...

Впрочем, началось это, как мы теперь знаем, отнюдь не в 30-е гг., и кто из полярников пал первой жертвой беззакония — неизвестно. Известно лишь, что уже вскоре после революции начали карать тех арктических гидрографов, кого судьба связала с Колчаком. В 1930 г. был арестован профессор-геолог Павел Владимирович Виттенбург, товарищ Самойловича по шпицбергенским изысканиям, исследователь Кольского полуострова, Новой Земли, Северной Якутии, острова Вайгач. Он организовал в 20-х гг. в Ленинградском университете кафедру географии полярных стран, начавшую выпускать первых в стране дипломированных специалистов-североведов (после ареста Виттенбурга эту кафедру принял Самойлович).

И повезли Павла Владимировича «из Сибири в Сибирь», на остров Вайгач, в свинцово-цинковые рудники, туда, где он успел уже сделать крупные геологические открытия! Он и теперь занимался там геологией, но на сей раз в роли заключенного, сотрудника местной экспедиции ОГПУ... Времена, к счастью, стояли прямо-таки либеральные — десять лет тюрьмы и лагерей Виттенбургу заменили на пять, и в 1935 г. он освободился, предусмотрительно оставшись жить и работать в тех же северных краях (полная реабилитация пришла к нему в 1957 г.).

После того, как 1 декабря 1934 г. в Ленинграде был убит С. М. Киров, началась иная эпоха. Ее становление

в Арктике возвестил «первый звонок» — речи руководителей Главсевморпути и реплики с мест на партийно-хозяйственных совещаниях в Москве в январе 1936 г. В них зазвучали зловещие словечки и выражения, надолго вошедшие в повседневную жизнь, отнюдь не только арктическую. Громкие недобрые голоса раздались в адрес ВАИ и его директора, вчера еще «самого уважаемого и любимого». Дескать, в институте полным-полно лодырей и всяческого «чуждого элемента», директор же покрывает бездельников и «чуждых». Последовала цитата из Сталина, вряд ли придавшая бодрости критикуемым: «Наука, порвавшая связи с практикой, с опытом, — какая же это наука?»

Самойлович держался молодцом: ошибки признавал, себя не щадил, но никого из сотрудников в обиду не давал. У нас отличная молодежь, настаивал он, лодыри, конечно, есть, как и всюду, но их не более 10%. А чуждых элементов в институте нет, мы все патриоты.

Вроде гроза прошла стороной, летом 1936 г. директор ВАИ стал членом Совета при начальнике Главсевморпути Шмидте. В этот Совет, созданный решением Совнаркома, вошли шестьдесят самых известных в стране полярников и ученых. Были среди них и академик А. Н. Крылов, и академик А. Е. Ферсман, и академик Н. И. Вавилов, тогдашний президент Географического общества СССР, и десятки профессоров-докторов, арктических капитанов, руководителей портов,строек, зимовок. Но как же стремительно начал редеть этот список, безвозвратно стали исчезать эти люди! К декабрю 1938 г. Совет сократился более чем на треть...

На страницах ведущего полярного журнала «Советская Арктика» в полном соответствии со страницами всех центральных и прочих газет и журналов на долгие годы поселяются «враги народа». Враги в столичном аппарате Главсевморпути, на судоремонтных заводах, в портах, в заполярных шахтах и рудниках, на фабриках и в оленеводческих совхозах, враги на суше и на море, в геологических партиях и в северных политотделах. Завершилась к 1936 г. чистка ВКП(б), и «Советская Арктика» публикует результаты по Главному управлению Северного морского пути: «Проверено 880 коммунистов, у 87 отобраны партийные билеты. Скрылись от проверок — 3, белогвардейцев и кулаков выявлено 20, троцкистов и зиновьевцев — 8, аферистов и жуликов —

12, скрывших социальное происхождение — 17». Оказался «засорен» Всесоюзный Арктический институт — «мы до него только теперь добрались»...

В 1936—1937 гг. с берегов Ледовитого океана, с бортов самолетов, ледоколов, транспортных судов, с дрейфующей в околполюсном пространстве льдины с «экипажем» в четыре человека во главе с Папаниным — отовсюду потоком идут в Москву радиogramмы с проклятиями в адрес «бандитов и убийц»; «Приветствуем приговор Верховного суда!», «Смерть наймитам из банды Тухачевского!», «Слава верному часовому революции товарищу Ягоде и работникам НКВД!» (последний лозунг звучал недолго и вскоре сменился гневным призывом: «Позор выродку Ягоде, гордимся достойными учениками Сталина — товарищем Ежовым и его соратниками!»).

1937 г. был для Арктики страшен вдвойне: как мы помним (см. главу «Ищу Леваневского»), в ходе летней навигации в морях Северного Ледовитого океана застрял во льдах чуть ли не весь арктический флот. И естественно, в системе Главсевморпути во все возрастающих количествах стали обнаруживаться «враги». «Доказано, — утверждалось на очередном заседании в главке, — что одним из методов врагов было на время удалиться куда-нибудь подальше из центров. А куда? Ясно, что на Север!»

А между тем сами непосредственные участники навигации 1937 г., они же потенциальные «враги народа», ведать не ведали, что их свобода и жизнь в опасности — опасностей им с лихвой хватало и в Арктике! Почти весь цвет полярной науки собрался в то лето 1937 г. на трех ледокольных пароходах — «Садко», «Г. Седове» и «Малыгине». На борту первого судна находилась очередная экспедиция ВАИ во главе с Самойловичем, двадцать первая и последняя по счету его арктическая экспедиция. На трех пароходах насчитывалось 217 человек команды и научных сотрудников, а также студентов-гидрографов, проходивших производственную практику.

Все три судна намертво застряли в тяжелых льдах к западу от Новосибирских островов, и дрейф повлек их на северо-запад, через Центральную Арктику и околполюсный район, примерно по тому же маршруту, что проделал в конце XIX в. нансеновский «Фрам». В Моск-

ву на имя О. Ю. Шмидта полетела радиограмма, составленная капитанами трех судов: «Просим назначить начальником дрейфующего каравана профессора Самойловича как наиболее авторитетного для всего личного состава». Так он оказался руководителем «Лагеря трех кораблей», взвалив на свои плечи бремя невероятной ответственности за судьбу судов и двух с лишним сотен людей.

Исследователь прекрасно понимал, что любая неудача будет стоять ему головы. Он заносил в дневник горькие слова в адрес некомпетентных и недобросовестных людей, руководивших в то лето навигацией в Западной и Восточной Арктике. «Видя их поразительную нераспорядительность, руководство «Садко» с большой тревогой предусматривало тяжелый итог навигации». И в том же дневнике несколькими месяцами позже появляется запись, как бы впитавшая в себя атмосферу той эпохи: «Уже во время зимовки мы узнали, что их действия были вредительскими...»

Рудольф Лазаревич чуть ли не с облегчением произносит страшное слово, бывшее в ту пору на устах у каждого. Но речь-то ведь идет, конечно, не о вредительстве, а о вполне заурядном, живучем, процветающем и поныне головотяпстве (расхлябанности, халатности, обычной дури, служебном несоответствии и т. п.)! Можно только представить себе, как и в каких объемах искали бы и находили «вредителей» на судах Черноморского пароходства и в Минморфлоте, случись новороссийская трагедия 1986 г. на полвека раньше...

«Лагерь трех кораблей» уносило все дальше, в сердце Центральной Арктики, жизнь на судах шла напряженно и интересно, ученые наблюдали за природой, студенты-гидрографы слушали лекции этих ученых, моряки поддерживали живучесть своих пароходов, в чем им помогали все остальные. Пятидесятишестилетний Самойлович руководил экспедицией (ставшей, к слову, первой в его жизни зимовкой) столь же уверенно, демократично и талантливо, как и всеми предыдущими. Давным-давно, еще на заре своих полярных плаваний, он как-то записал в дневнике: «Во всяком деле, помимо всех прочих условий, обязательно необходима удача». И он был удачлив.

Его миновали жандармская пуля и столыпинская петля. Погиб Русанов, а он блестяще довершил начатое



старшим товарищем на Шпицбергене. Разбилась «Италия», а он, вложив все свое знание законов Крайнего Севера в дело спасения ее экипажа, спустя три года осуществил великолепный исследовательский полет на дирижабле «Граф Цеппелин» над всей Западной Арктикой. Во всех его экспедициях ни разу не было жертв, не было тяжких травм или каких-либо крупных ЧП. Счастливчик? Везунчик? Безусловно, но вспомним на секунду восклицание А. В. Суворова по поводу «везений»: «Помилуй Бог! Надо ведь когда-нибудь и уметь!»

Весной 1938 г. спасательная воздушная экспедиция на трех тяжелых самолетах приступила к эвакуации зимовщиков, на судах остался минимум команды, чтобы с началом летней навигации вывести пароходы из льдов. Начальник каравана слал на Большую землю радиogramму за радиogramмой, настаивая на том, что он должен остаться на борту «Садко» до полного завершения операции по выводу судов, однако всякий раз ему отвечали, что интересы его института настоятельно требуют возвращения директора в Ленинград.

Это тревожило: он не мог не понимать, что кому-то на Большой земле не терпится возложить на него и таких же, как он, ни в чем не виноватых людей, ответственность за срыв предыдущей навигации. По хмурым лицам пилотов, проводивших эвакуацию, по тому, как избегали они глядеть ему в глаза (а среди летчиков был и его давний товарищ А. Д. Алексеев), по их репликам и недомолвкам Рудольф Лазаревич, несомненно, догадывался о том, что ждет его на материке.

18 апреля 1938 г. он издал свой последний приказ по каравану, передав обязанности начальника капитану «Садко» Н. И. Хромцову. Профессор поблагодарил товарищей по труднейшей экспедиции, пожелал удачи остающимся во льдах. И превратился в рядового пассажира. Два дня спустя он занес в дневник: «Вечером было заседание, на которое я не получил приглашения. И не пошел. Потом вернувшиеся с собрания рассказывали, что меня там чистили. Много клеветы и грязи... Не знаю, как дальше работать... Надо крепко держать себя в руках, чтобы не потерять мужества. Лишь бы только выдержало сердце. Иногда мне кажется, что оно готово выскочить из груди, так сильно болит».

Вскоре Самойлович возвратился в Ленинград и вновь

приступил к работе в Арктическом институте. Но взгляните на документ, хранящийся ныне у старшей дочери профессора Софьи Рудольфовны. Это письмо на институтском бланке, датированное 4 июня 1938 г.: «Дирекция Всесоюзного Арктического института просит Вас освободить к 6 июня с. г. занимаемый Вашей легковой машиной гараж, арендованный институтом и находящийся на пр. Кирова, д. № 26/28». Подписан этот воистину уникальный документ заместителем директора по хозяйственной части Беляевым — завхоз требует, чтобы директор убрал свою машину из гаража, да поживее! Не может не сложиться впечатление, что т. Беляев хорошо осведомлен о грозных событиях, неумолимо надвигающихся на директора, может быть, даже принимает в них посильное участие...

В августе Самойлович уехал в кисловодский санаторий. Приняли его там прекрасно, почти ежедневно он встречался с отдыхающими из окрестных здравниц, рассказывал им о том, что происходит в Арктике. Рудольф Лазаревич был прирожденным оратором, он завораживал слушателей, и те в прямом смысле слова носили его на руках, осыпали цветами. В один из дней к санаторию подъехала черная легковая машина и увезла профессора на вокзал. Никаких достоверных (подчеркну это особо) свидетельств о его судьбе с тех пор не появилось.

Об аресте «врага народа» Самойловича, о том, в чем его обвиняют, сообщений не последовало ни тогда, ни позже. Известно только, что в одной из столичных тюрем у его жены, приехавшей из Ленинграда, до ноября 1938 г. принимали передачи и деньги, а потом прекратили. Рудольф Лазаревич Самойлович исчез, ушел в небытие, и сам он, и его дела, и память о нем...

Весной 1957 г. его дочери получили справку о том, что приговор Военной коллегии Верховного суда СССР от 4 марта 1939 г. (расстрел с конфискацией имущества) «по вновь открывшимся обстоятельствам» отменен и «дело прекращено за отсутствием состава преступления». Согласно другой справке, выданной в 1957 г. Сокольническим загсом г. Москвы, заключенный Самойлович Р. Л. умер 15 мая 1940 г. Там, где полагается указать причину и место смерти,— чернильные прочерки.

Доверять дате «1940 г.» нет никаких оснований: соответствующим ведомствам, как теперь выяснилось, для

статистики оказалось «выгодным» разбрасывать даты подлинных смертей репрессированных людей, дабы 1937—1938 гг. не столь разительно отличались от соседних лет!

...Питомцев «гнезда Самойловичева» в середине 30-х годов, когда исследования Арктики ширилось с каждым днем, с шутливой уважительностью называли «Сборной Союза». Это был цвет полярной науки и мореплавания, одаренные ученые, искусные ледовые капитаны и гидрографы, те, кто прокладывал первые маршруты по трассе Северного морского пути, по Центральной Арктике, по берегам островов и архипелагов Заполярья. «Сборная» существовала, пока оставался на свободе ее «играющий тренер». С его исчезновением началась гибель «команды», гибель в самом прямом смысле слова.

### КАК ИСТРЕБЛЯЛИ «СБОРНУЮ СОЮЗА»

Признанным «центрфорвардом сборной» образца 30-х гг. был Михаил Михайлович Ермолаев. Пятнадцатилетним подростком пришел он в 1920 г. к начальнику Северной научно-промысловой экспедиции Самойловичу и добрых полтора десятилетия провел бок о бок с ним и в Ленинграде, и в странствованиях по Ледовитому океану (Рудольф Лазаревич был женат на родной сестре Ермолаева Елене Михайловне). Хорошо помню, как в конце 50-х гг. мой университетский учитель, член-корреспондент АН СССР Вениамин Григорьевич Богоров, услышав фамилию Ермолаева, воскликнул:

— Слава Богу, что он выжил! Мы вместе плавали в 1935 году на «Садко», Михаилу Михайловичу было тогда ровно тридцать, но все считали его сложившимся ученым, можно даже сказать — академиком, причем по географии, геологии, геохимии, мерзлотоведению, гляциологии одновременно. А какой интеллект, обаяние, какой это славный и добрый человек! Просто счастье, что он жив...

Ермолаев был рядом с Самойловичем в «Лагере трех кораблей», и кто мог тогда подумать, что совсем скоро многим участникам той экспедиции придется попасть в другие лагеря. Михаил Михайлович, как и Рудольф Лазаревич, возвратился весной 1938 г. в родной Ленинград, к жене, двум сыновьям и дочке, родившейся, пока он дрейфовал в Центральной Арктике. Арестовали Са-

мойловича — арестовали и Ермолаева. При обыске в доме была изъята и уничтожена готовая докторская диссертация «Оледенение Новой Земли».

Забегая вперед, скажу, что после освобождения из заключения и полной реабилитации Михаил Михайлович больше не вернулся к гляциологии. Он стал доктором геолого-минералогических наук, организовав в Калининградском университете единственную, кажется, в стране кафедру географии Мирового океана. Сейчас он живет в Ленинграде, ему уже под девяносто.

Времена стояли удивительные, непостижимые, необъяснимые. Людей хватали, сажали, расстреливали, часто не успев (не удосужившись) даже объявить их «врагами», причем кое-кого вдруг выпускали на волю, чтобы очень скоро вновь засадить за решетку, на этот раз прочно, обычно — навсегда. Среди таких вот «отпускников» неожиданно для себя оказался и Ермолаев: без всякого объяснения причин его выпустили из тюрьмы домой. Чтобы прийти в себя, он решил ненадолго съездить на юг, отдохнуть вместе с семьей.

С билетами на поезд (самолетами тогда почти не летали) в 1939 г. было ничуть не легче, чем полвека спустя, и тут Михаил Михайлович вспомнил, что он орденосец (за экспедицию на Новую Землю в 1932/33 г. он был удостоен ордена Трудового Красного Знамени). В специальную кассу для орденосецев тоже вилась очередь, хотя и много короче. Внезапно стоявший впереди мужчина, случайно встретившись глазами с Ермолаевым, опрометью бросился вон из кассового зала.

Причина открылась через месяц-другой, когда Ермолаева вновь арестовали и привели на очередной допрос. Следователь с удовольствием предъявил Михаилу Михайловичу собственноручные показания «беглеца из очереди» — прославленный арктический исследователь, Герой и депутат, он обвинял своего коллегу и товарища во вредительстве...

Общий перечень обвинений выглядел убийственно. Там были и шпионаж в пользу Запада, и тесное знакомство с «врагами народа» (куда уж теснее — родственник Самойловича!), и связь с иностранцами (а она, как говорится, имела место, поскольку школа профессора Самойловича славилась своими международными науч-

ными контактами). Один из пунктов обвинительного заключения гласил, что Ермолаев занимался «вредительским отрывом народных средств на бесплодное изучение морского дна»! Сегодня свыше четверти мировой добычи нефти ведется на шельфе, т. е. мелководном морском дне, но разве обязаны были следователи НКВД знать геологию малых глубин северных морей?!

Ермолаева изошренно допрашивали и в Ленинграде, и в Москве. В «работе» принимал участие сам Гоглидзе, один из наиболее преданных подручных Бери, расстрелянный уже в ранге генерал-полковника вместе с «хозяйном». Он угощал арестанта чаем с пирожными и тут же, без перерыва, хлестал его плеткой по лицу. Почему-то «компетентным органам» были позарез необходимы письменные показания против академика Владимира Афанасьевича Обручева и трех его сыновей-геологов, кому-то очень мешал этот редкостный клан исследователей... Написать такой донос Ермолаев категорически отказался, как отказался хоть в чем-то признать себя виновным. Взбешенный упорством допрашиваемого, Гоглидзе кричал, избивая его:

— Ты будешь, в конце концов, давать правдоподобные показания?!

На что Михаил Михайлович реагировал с непокинувшим его даже в той обстановке чувством юмора:

— Ни за что! Я буду говорить только правду.

...Не раз встречаясь с Ермолаевым в Москве, Ленинграде и Калининграде, расспрашивая его о пережитом, я старался понять, как он выдержал и выжил, почему не озлобился. На все вопросы Михаил Михайлович отвечал с доброй и чуть грустной улыбкой. Выжил, потому что повезло, проще сказать — посчастливилось, да и очень хотелось выжить, все время теплилась надежда, а надежду дала ему Арктика, в которой он столько раз погибал, однако все-таки не погиб! Что же касается озлобленности, «наверное, такой уж у меня незлобивый характер, к тому же мои мучители и без того получили со временем по заслугам, хоть и не все». И добавлял несколько строк из Пастернака:

Напрасно в годы хаоса

Искать конца благого.

Одним карать и каяться,

Другим — кончать Голгофой.



Наверно, вы не дрогнете,  
Сметая человека.  
Что ж, мученики догмата,  
Вы тоже — жертвы века.

Словом, он не ожесточился, ни с кем не сводил потом счеты, разве что не подавал кое-кому руки. Я спросил, находились ли люди, заступавшиеся за оклеветанных, и он с готовностью воскликнул:

— Ну как же, как же! Вы ведь завтра, если я не ошибаюсь, едете в Комарово беседовать с одним маститым геологом. Так вот, передайте ему от меня низкий поклон, скажите, что я очень его люблю и прошу его дожить как минимум до девяноста, поскольку за восемьдесят он уже, слава Богу, перевалил! (разговор этот происходил в 1970 г., и мой комаровский собеседник выполнил просьбу Ермолаева, дожив до 1982 г.— З. К.)

Речь шла о Дмитрие Васильевиче Наливкине, академике, Герое Социалистического Труда, лауреате Ленинской премии. В 1938 г. он был членом-корреспондентом АН СССР и, узнав об аресте молодого, но уже известного в научном мире геолога Ермолаева, направил в «органы» нечто вроде речательства за коллегу. Это не помогло, но память о Поступке сохранилась навсегда.

Сравнительно недавно мы узнали об аналогичном благородном поступке другого академика, Дмитрия Николаевича Прянишникова. В то время, когда Николай Иванович Вавилов страдал в саратовской тюрьме, Прянишников храбро представил заключенного к Сталинской премии! Наверняка подобное случалось не раз в самые отчаянные времена. Быть может, именно это помогло уберечь нашу науку — да и только ли ее одну! — от полного уничтожения.

Ермолаеву пришлось отбывать восемь лет лагерей в самых гиблых местах Европейского Севера. Собственными руками прокладывал он трассу Воркутинской железной дороги и сумел в условиях лагерного ада изобрести новый метод укладки шпал в зоне вечной мерзлоты, за что ему даже скостили часть «срока», который в годы войны, правда, автоматически увеличился. Затем была ссылка в Архангельскую область, и домой Михаил Михайлович возвратился после тех же семнадцати — восемнадцати лет небытия, какие выпали на долю миллионов репрессированных. Вспомним Шаламова:

Я поднял стакан за лесную дорогу,  
За падающих в пути,  
За тех, кто брести по дороге не могут,  
Но их заставляют брести.  
За их синеватые жесткие губы,  
За одинаковость лиц,  
За рваные, инеем крытые шубы,  
За руки без рукавиц.  
За мерку воды — за консервную банку,  
Цингу, что навязла в зубах,  
За зубы будящих их всех спозаранку  
Раскормленных серых собак,  
За солнце, что с неба глядит исподлобья  
На все, что творится вокруг,  
За снежные, белые эти надгробья,  
Работу понятливых вьюг...

Один за другим исчезали люди, связанные с Самойловичем, хотя не все погибали именно в 1937 или 1938 г. Нет сомнений в том, что в нужный момент и ему самому припомнили «преступную связь с врагом народа Горбуновым» (академик, секретарь Совнаркома, Николай Петрович, как мог, помогал становлению полярной науки), с «врагом народа Енукидзе».

Не стало Михаила Эммануиловича Плисецкого, героя гражданской войны, а затем генерального консула СССР на Шпицбергене и начальника треста «Арктикуголь». С каждым годом копи на этом архипелаге, открытые Русановым и Самойловичем, давали все больше угля. Советская «столица» Баренцбург превращалась в благоустроенный заполярный шахтерский поселок. В нем появился даже оперный кружок, поставивший в начале 30-х гг. «Русалку» Даргомыжского. Эту трогательную деталь можно было бы, как вы понимаете, и не приводить, если бы не одно обстоятельство: в роли Русалочки дебютировала на всесоюзной и мировой сцене восьмилетняя дочка генерального консула, ставшая впоследствии балериной Майей Плисецкой!

Погиб в заключении Павел Александрович Молчанов, изобретатель радиозонда. Он был рядом с Самойловичем на борту дирижабля «Граф Цеппелин», совершавшего в 1931 г. облет Западной Арктики. Во время той международной экспедиции в полярное небо были выпущены первые четыре молчановских шара-радиозонда. Это стало подлинным переворотом в метеорологии и аэрологии, вот только увидеть воочию все результаты своего замечательного изобретения профессору Молчанову было не суждено.

Пострадали и соратники Рудольфа Лазаревича по красинской эпопее. Сгинул в 1937 г. комиссар ледокола «Красин» Пауль Юльевич Орас, на многие десятилетия оказалось «утраченным» имя Николая Шмидта, первым услышавшего сигналы бедствия из лагеря Нобиле. Впрочем, в отличие от подавляющего большинства имен других репрессированных оно не было насильственно изъято из истории то ли по оплошности «органов», то ли по их неведению об истинной судьбе человека. А она была достойной и трагической.

Николай Рейнгольдович Шмидт всю жизнь оставался фанатиком радиодела. Он не завел семьи, не имел никаких увлечений — всем его существом владело радио. После эпопеи 1928 г., прославившей его, он уехал в Среднюю Азию и оставался там до конца жизни. Н. Р. Шмидт служил радиоинженером в Управлении связи Узбекистана, объединяя вокруг себя местных радиолюбителей. Как только началась Великая Отечественная война, в ташкентские «органы» поступил донос на этого «немца-шпиона», который у себя на дому, в маленькой комнатке коммунальной квартиры, якобы конструирует передатчик для связи с врагом. Обыск показал, что никакого передатчика нет и в помине, однако из обнаруженных у радиолюбителя деталей вполне можно было при желании создать таковой и (опять же при желании) установить прямую связь хоть с самим Гитлером! В 1942 г. по приговору Военного трибунала Николай Рейнгольдович Шмидт был расстрелян в Ташкенте.

Ничего этого не знали десятки лет. О радиолюбителе Шмидте всегда говорили и писали с уважением, публиковали его фотографии, «отобразили» его в фильме «Красная палатка». Придумывали даже легенды о том, будто еще в конце 20-х гг. римский папа торжественно принял его в Ватикане и осыпал как одного из главных спасителей итальянской экспедиции бесценными подарками! Лишь усилиями московской журналистки Наталии Григорьевой удалось восстановить канву послекрасинской биографии Шмидта, а в середине 80-х гг. добиться его посмертной реабилитации. Что же касается итальянцев, то в годы войны с гитлеровцами партизаны-гарибальдийцы называли свои отряды именами двух радистов-побратимов, Бьяджи и Шмидта, и память о совет-

ском радиолобителие продолжает жить в Италии по сей день.

«Сборная Союза» таяла на глазах. В Ленинграде арестовывали участников последней экспедиции Самойловича, полярных гидрографов. Начали с Петра Владимировича Орловского, первого начальника гидрографического управления Главсевморпути. После возвращения из «Лагеря трех кораблей» он был схвачен и на восемь лет отправлен в места заключения, после чего вскоре скончался. Всего же в Гидрографическом управлении было арестовано около 15 человек и 149 уволены с работы как «чуждые элементы» (можно без труда догадаться, какая участь ожидала подавляющее большинство из них). Так поступали с арктическими гидрографами, первопроходцами Великой трассы, знатоками ее мелей и шхер, хранителями маяков и иных навигационных знаков, с людьми, без которых невозможна нормальная повседневная жизнь Северного морского пути. Уничтожая их, безжалостно и бездумно «рубили сук» словно не ведая, что творят. Нет, конечно, ведали! Ведали — и рубили...

Отправился под конвоем в северные лагеря знаменитый лоцман Трассы Николай Иванович Евгенов, также зимовавший в составе последней экспедиции Самойловича (мы с вами близко познакомились с ним в главе «Пропавшие экспедиций»). В 1938 г. ему припомнили происхождение, стародавнее сотрудничество с А. В. Колчаком, тесную дружбу с оказавшимися в эмиграции офицерами-гидрографами. Пятидесятилетнего Евгенова увезли в те же края, что и Ермолаева. Первые лагерные годы он работал на лесосплаве, поддерживая существование... плетением лаптей на продажу! Потом повезло: его сделали наблюдателем метеостанции в Котласе. Николай Иванович давал прогнозы вскрытия северных рек, через которые прямо по льду прокладывались временные переправы, и нетрудно сообразить, чем рисковал в случае неудачи ссыльный прогнозист. Крупных ошибок, слава Богу, у Евгенова не было.

Он выжил и по окончании войны вернулся в Ленинград, дождался полной реабилитации и умер в 1964 г. всеми уважаемым ученым, доктором географических наук, почетным полярником. До последнего дня жизни Николай Иванович благоговейно вспоминал тех, кто в конце 30-х гг. пытался помочь ему, репрессированному,

в его беде: почетного академика Ю. М. Шокальского, академика А. Н. Крылова, профессора А. И. Толмачева — они не побоялись выступить в его защиту, хотя это и не принесло ни малейшего результата.

Вакханалия разоблачений не сбавляла накала. «Вредителей» находили и в ленинградском Институте народов Севера, и... в столичном Парке культуры и отдыха имени Горького, где развернулась подготовленная сотрудниками Арктического института выставка. На ней, в частности, экспонировались всевозможные карты, модели, схемы, многочисленные образцы полезных ископаемых. Обрушившись на «проявивших халатность» организаторов выставки, журнал «Советская Арктика» гневно взывал: «Мы должны уметь хранить государственную тайну, оберегать ее от диверсантов, троцкистско-бухаринских шпионов!» Это был откровенный удар по геологам-северянам.

Оказывается, объединившись в Арктическом институте, они на весь мир трубили об открытиях, выставляли напоказ минералы и горные породы «для построений спекулятивного характера, для создания себе имени и авторитета «ученых». Эта группа пользовалась неограниченной поддержкой и защитой со стороны директора Самойловича». Одновременно делался злобный намек на то, что пробравшиеся в Главсевморпуть агенты «скрывали от родины богатства Арктики» — это уже прямое обвинение в адрес другого выдающегося полярного геолога, Николая Николаевича Урванцева.

В начале 50-х гг. как студент кафедры северных полярных стран географического факультета МГУ я имел доступ к тому отделу университетской библиотеки, который именуется известным словом «спецхран». Однажды (это было в конце 1951 г.) я наткнулся там на книгу с абсолютно ничего не говорящей мне фамилией автора, но с крайне заинтересовавшим меня названием: «Два года на Северной Земле», изданной в 1935 г. в Ленинграде. находка произвела на меня ошеломляющее впечатление и вот почему.

Незадолго до того я прочел книгу «По нехоженой земле», написанную Георгием Алексеевичем Ушаковым, первоисследователем острова Врангеля и архипелага Северной Земли. Речь в ней шла о том, как Ушаков и два его товарища — радист Ходов и каюр Журавлев, — за два года тяжелой работы (1930—1932) всесто-



ронне изучили и нанесли на карту этот суровейший архипелаг планеты, пройдя на собаках и пешком свыше пяти тысяч километров. Это был истинный подвиг, за который начальник экспедиции удостоился ордена Ленина (звания Героя тогда еще не существовало, а то, можно не сомневаться, Г. А. Ушаков получил бы его), два его товарища — орденов Трудового Красного Знамени.

А теперь представьте себе, с каким удивлением узнал я из книги «Два года на Северной Земле», что был в той экспедиции четвертый участник, он же автор данной книги, Николай Николаевич Урванцев, заслуживший, как и Ушаков, орден Ленина! Я тут же полез в монографию В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики» и там в главе «Исследования Северной Земли» дважды нашел упоминание (не более) фамилии Урванцева...

Заведующий кафедрой, к которому я прибежал с сумбурным рассказом о «находке», понизив голос (напоминаю: это был 1951 г.), доверительно поведал мне кое-что об Урванцеве. О том, что это мирового класса геолог-поисковик, мыслитель, автор крупнейших открытий, сделанных еще в 20-х гг. на Таймыре. Одно из них — нынешнее Норильское медно-никелевое месторождение. По слухам, добавил профессор, как раз там, в Норильске, и находится сейчас Николай Николаевич, репрессированный (я сделал вид, что понял тогда это слово) то ли в 1938 г., то ли перед самой войной. Что же касается книги Ушакова, то Георгий Алексеевич самоотверженно боролся за то, чтобы сохранить в рукописи фамилию Урванцева, стойко сопротивлялся давлению цензуры и «руководящих товарищей из ЦК», но вынужден был уступить.

К чести Николая Николаевича, он не затаил недоброго чувства по отношению к своему бывшему соратнику. Когда минуло небытие и Урванцев вернулся на Большую землю, они с Георгием Алексеевичем сердечно обнялись и долго стояли так, не произнося ни слова... Впоследствии книга «По нехоженной земле» выходила еще не раз, и Урванцев навсегда занял в ней подобающее ему место.

В мае 1974 г. я приехал в Ленинград, чтобы поговорить с Николаем Николаевичем о Самойловиче, о котором готовил тогда первую публикацию. За год до того супруги Урванцевы справили золотую свадьбу, обо-

им перевалило за восемьдесят, но Елизавета Ивановна, постоянная спутница мужа по арктическим кочевьям (исключая Северную Землю), по-прежнему лихо водила автомобиль, сам же Николай Николаевич еще два-три года назад ходил на медведя в новгородских лесах, а сейчас собирался лететь в Новосибирск оппонировать на какой-то докторской защите.

Мы говорили о Самойловиче, но как было удержаться и не расспросить Урванцева о нем самом, тем более что и он, и его жена о наиболее страшных годах жизни повествовали откровенно и обстоятельно. В начале беседы я напомнил Урванцеву эпиграф из его «спецхрановской» книги: «Никто пути пройденного у нас не отберет» — неужели он предвидел свою горькую и гордую судьбу?

— Ну какое там «предвидел»! Кто вообще мог предвидеть происходившее в стране — просто нравилась песня о коннице Буденного, всего и делов-то! Про Рудольфа Лазаревича сказ особый, человек был хороший, добрый, земля ему пухом. В друзьях мы с ним не состояли, не тот у меня характер, чтобы друзьями обзаводиться, а по работе имелось полное взаимопонимание. Самойлович — директор ВАИ, я — зам по геологии и картографии, Визе Владимир Юльевич — по метеорологии и океанографии...

...Из ведущих ученых Арктического института не репрессировали, кажется, одного Визе. Но как же его шельмовали, как оскорбляли, как угрожали ему еще долгие-долгие годы! В конце концов члена-корреспондента АН СССР, лауреата Сталинской премии Визе вынудили покинуть институт, и он нашел пристанище на географическом факультете ЛГУ, деканом которого был его ученик Герой Советского Союза профессор Виктор Харлампиевич Буйницкий. По словам тех, кто его хорошо знал, был Владимир Юльевич человеком тихим, застенчивым, не способным защитить ни себя, ни других. Но вчитайтесь в его главную историко-географическую книгу «Моря Советской Арктики», и вы, уже представляющие себе размах полярных репрессий, будете ошарашены тем, сколько имен загубленных, оболганных арктических исследователей рискнул упомянуть автор монографии, вышедшей отнюдь не в самую светлую пору отечественной демократии — в 1948 г.! Здесь и Н. И. Евгенов, и М. М. Ермолаев, и Н. Н. Ур-

ванцев, и Б. В. Лавров — Борис Васильевич был ветераном Севморпути, большевиком и великим энтузиастом освоения Крайнего Севера. Главный строитель Игарки, награжденный за это в 1934 г. орденом Ленина, начальник треста «Нордвикстрой», призванного дать Арктике собственную нефть, Б. В. Лавров был арестован в 1939 г., и лишь совсем недавно выяснилось, что его расстреляли в июле 1941 г.

— В 1938 г. меня взяли. Взяли — и дали пятнадцать лет. Апеллировал в Верховный суд, и через два года, представьте себе, приговор отменили. Вернулся в Ленинград, а тут как раз скончался Юлий Михайлович Шокальский, он, если не знаете, приходился родным внуком достоправной Анне Петровне Керн. Я стоял в траурном карауле у его гроба, многие знакомые меня увидели, и по Ленинграду поползли слухи: дескать, вранье все это, будто наши органы невинных не сажают — еще как сажают! Вон Урванцева выпустили, значит, зря сидел? Вскоре после этого НКВД, чтобы поддержать свою репутацию, меня снова забрало. И дали мне восемь лет за то, что я по своей буржуазной сути должен был принадлежать к вредительской группировке. Мало того, я в ожидании реставрации капитализма в нашей отдельно взятой стране скрыл от Советской власти истинные богатства Таймыра, а за это мне был обещан пост министра геологии в новом, то ли колчаковском, то ли врангелевском, то ли еще каком правительстве!

Открытые Урванцевым в 20—30-е годы норильские месторождения — уголь, графит, медь, никель, кобальт и другие металлы — во время Отечественной войны «сражались» на всех фронтах. Никель, например, требовался для изготовления легированных сталей, необходимых для постройки танков и боевых кораблей. Без поисков и находок геолога Урванцева и его товарищей невозможна была бы деятельность Норильского горно-металлургического комбината, а без нее, как знать, и победа в войне.

— С 1940 по 1956 г. я находился сперва в Актюбинске, а потом уж безвыездно в Норильске. Лизавета Ивановна в звании майора медицинской службы была фронтовым хирургом, затем приехала ко мне, ссыльно-каторжному, в Норильск. Нам дали возможность жить вместе, за это низкий наш поклон покойному Завенягину

Авраамию Павловичу. Многие старые норильчане (хотя и не все, тут нечего греха таить) будут поминать его добром. Он был начальником комбината, заместителем наркома цветных металлов и по совместительству зам-наркома внутренних дел. А наркомом-то знаете, кто был? Вот то-то! Каково было Авраамию Павловичу служить под Берией?!

Вы спрашиваете, вспоминаю ли я прошлое. Как его забудешь... Только про себя я давно решил так: считай, что угодил под колеса машины, у которой сдали тормоза, вот она и сбила тебя, хорошо еще не на смерть, как других. Вот сейчас мне пишут родственники Бориса Рожкова — моего товарища по давним исследовательским экспедициям. Талантливый был геолог и человек разносторонний, даровитый. Исчез примерно тогда, когда и меня забрали, и по сей день — ни слуху, ни духу (в 1989 г. племянница Бориса Николаевича Рожкова сообщила мне, что за участие в «фашистско-террористическом заговоре против товарища Сталина» Рожков Б. Н. был расстрелян в апреле 1938 г., а спустя двадцать лет посмертно реабилитирован.— З. К.).

Все мое, как говорится, при мне. И два ордена Ленина, и степени, и звания, и книги — вот, пожалуйста, в 1969 г. вышла вторым изданием «Северная Земля», а значит, никому так и не удалось отобрать «пути пройденного»! Есть чем гордиться до конца дней, один Норильск чего стоит. Когда мы в 1973 г. с Лизаветой Ивановной летали туда на нашу золотую свадьбу, город такую встречу нам устроил — в точности как незадолго до того премьер-министру Канады! А вот первую избу, ту, что я еще в 1921 г. ставил, придется, верно, снести. Там нынче развернулось строительство, и домишко торчит прямо среди дороги. Я ребятам сказал: «Снесите, коли надо», а они мне пообещали аккуратно передвинуть избу в другое место, чтобы сохранить...

Сухой невысокий старичок, белые усы, венчик белоснежных волос вокруг лысины, узловатые пальцы крепких еще рук — таков Урванцев весной 1974 г., и жить ему еще целых одиннадцать лет, до девяноста двух. Через несколько дней после его кончины ушла из жизни и Елизавета Ивановна. Мне вспомнились слова, произнесенные однажды на очередном урванцевском юбилее Иваном Дмитриевичем Папаниным:

— Придет время, и мы поставим тебе, Николай Ни-

колаевич, еще при твоей жизни, памятник из чистого золота. Сделаем его во весь рост, металла жалеть не станем!..

Хватали, сажали, ссылали, мучили и расстреливали полярных гидрографов, полярных геологов, полярных моряков — капитанов, радистов и механиков. Моряки на Крайнем Севере, надо заметить, особо уязвимы: если аварийность на любом флоте и по сей день весьма велика, то в Заполярье к непредсказуемой стихии океана прибавляется еще стихия льда и многомесячной полярной ночи, и понятно, что редкая навигация на Северном морском пути обходится без происшествий, а то и аварий. Там же, где авария, там в былые годы мгновенно звучало универсальное слово: «враг».

Арктических моряков преследовали и до, и после, и во время Великой Отечественной войны. Бесследно исчез в 30-е гг. Дмитрий Сергеевич Дуплицкий, руководивший в 1934 г. сквозным плаванием по Северному морскому пути ледокола «Литке» и получивший за тот рейс орден Ленина. Жестоко обошлись с именитым капитаном-ледокольным Юрием Константиновичем Хлебниковым, кавалером ордена Ленина за предвоенные навигации и редчайшего для моряка гражданского флота ордена Нахимова — за войну, за героические плавания на ледоколе «Микоян» и других ледокольных кораблях. А уже после войны капитана Хлебникова отправили, как он любил выражаться, «на сталинский курорт», в шахты Воркуты, где ему предстояло в течение десяти лет быть «почетным шахтером»... Однако повезло — наступил 1954 г., и Юрий Константинович, промучившись «всего» шесть лет, снова вернулся в Арктику, на капитанский мостик, и года за два до кончины в 1976 г., уже на пороге семидесятипятилетия, совершил свой последний рейс на танкере в роли капитана-наставника.

Особенно чудовищными выглядят репрессии времен Отечественной войны. Полярных капитанов, представителей, как говорится, «штучной», а никак не массовой профессии, людей, обеспечивавших фронт и тыл жизненно необходимыми товарами и грузами, грубо вырывали на расправу прямо с мостика по любому навету. Судьбе было угодно, чтобы пострадали два однофамильца, два капитана Корельских. Василия Павловича обвинили в 1943 г. в том, что по его оплошности погибла шедшая на буксире баржа, и хотя случилось



это во время свирепого шторма, капитан отсидел в лагерьях восемь лет, от звонка до звонка. А вот Александра Гавриловича Корельского приговорили к расстрелу...

11 сентября 1941 г. ледокольный пароход «Садко» наскочил в Карском море на подводную мель. Океан был неспокоен, и судно, продержавшись на плаву двое суток, затонуло. Экипаж спасли моряки с подошедшего ледокола «Ленин», погиб один кочегар, обварившийся паром. И несмотря на то что злополучная мель не была отмечена ни на одной карте, а это по всем законам (начиная с понятия здравого смысла) снимает всякую ответственность с капитана, тем более полярного (льды вынуждают штурманов все время маневрировать, резко менять курс), Александр Гаврилович Корельский, испытанный и храбрый архангельский помор, был расстрелян в самом начале войны по обвинению во вредительстве и предательстве!

Своеобразно складывалась ситуация в авиации Главсевморпути. Сталин питал всем известную слабость к своим «соколам» и никого из первых Героев (а ими, как мы знаем, были полярные пилоты) не тронул. Не тронул он и авиаторов следующего поколения, тех кто совершал трансарктические перелеты, высаживал на полюсные льды папанинскую экспедицию, искал Леваневского, осуществил перед самой войной труднейший и рискованный полет к Полюсу относительной недоступности. Но, как сейчас выясняется, «не трогал» он полярную авиацию вовсе не случайно — у нее был защитник.

В 1984 г. отмечалось восьмидесятилетие одного из ее создателей и первого начальника, генерал-лейтенанта авиации Героя Советского Союза Марка Ивановича Шевелева. Слово на юбилее взял арктический и антарктический летчик, тоже Герой и генерал, Илья Павлович Мазурук (скончавшийся в январе 1989 г.). Человек прямой и резкий, совершенно не склонный к сантиментам, он вдруг, неожиданно для всех (в том числе, кажется, и для самого юбиляра), сказал с волнением в голосе:

— У нас в полярной авиации в конце 30-х гг. было несколько сот летчиков, штурманов, радистов, механиков, наземного персонала, и вот запомните то, что я вам скажу, дорогие друзья: ни одного из них Марк Иванович в лапы культа не отдал, ни одного! (Те, кто читал в журнале «Знамя» в № 1—2 за 1988 г. «Записки» нар-

кома вооружения Б. Л. Ванникова, знают, что без санкции наркома или другого руководителя подобного ранга «органы» не подымали руку на видных специалистов, на людей, известных стране. Марк Иванович Шевелев, будучи заместителем начальника Главсевморпути, являлся, таким образом, заместителем наркома и, очевидно, обладал немалой властью.— З. К.). Что греха таить, бывали у нас и частые дисциплинарные нарушения, и аварии случались, и катастрофы с жертвами, но Марк Иванович был всем нам отцом родным и не дал в обиду никого. Нескольких пилотов в Сибири и на Дальнем Востоке, правда, арестовали, но ему удалось всех отбить. Без лишних слов ясно, что рисковал он при этом головой — сколько тогда исчезло без возврата таких же, как он, Героев и депутатов, да и наркомов, осмеливавшихся заступиться за невинных. А он вот рисковал, действовал и победил!

Потом Илья Павлович высказал свою версию поведения Сталина в связи с успехами в Арктике. Мазурук подметил характерную для вождя черту: тот всегда виртуозно пользовался плодами работы советских полярников, равно как и других — «стахановцев производства», «стахановцев полей» и т. п. Любое значительное открытие, любое проявление героизма и самоотверженности шли ему «в актив». Щедро одаривая героев, Сталин слепил блеском их звезд тех, кто пытался разобраться в происходящем. И надо признаться, изрядно в том преуспел.

Незадолго до начала войны М. И. Шевелев перешел в боевую авиацию, возглавив вскоре штаб Авиации дальнего действия, и тут уж полярные пилоты не избегли общей участи. Во время войны были арестованы знаменитые на Севере летчики Фабио Брунович Фарих и Василий Михайлович Махоткин (по чьему-то «недосмотру» остров пилота Махоткина в Карском море так и не «стерли» с географической карты, как переименовали, скажем, остров Самойловича в остров Длинный или остров Бухарина в остров Тройной). Оба летчика, к счастью, выжили, вернулись после войны из лагерей, однако полярная авиация лишилась и того и другого.

Выжил и любимец всего Главсевморпути, остро слов и «анекдотчик», автор самых знаменитых арктических розыгрышей бортмеханик Николай Львович Кекушев. Он был сыном известного московского архитектора

(строившего, в частности, «Метрополь») и всю жизнь посвятил Заполярью. За свой «длинный язык» Львович, как любовно называли его друзья, не раз попадал в поле зрения «органов» и в самом начале 30-х гг. очутился-таки не по своей воле на Ухте. Но тогда это оказалось всего лишь эпизодом, и вскоре Кекушев вернулся в северное небо. Он заслужил несколько боевых орденов за гражданскую войну и за Отечественную, когда в экипаже Г. К. Орлова летал в осажденный Ленинград (они совершили пятьдесят девять полетов через линию фронта, вывозя из блокады ученых Арктического института и научные архивы). За участие в полюсной экспедиции 1937 г. Николай Львович получил орден Ленина (именно он выбросил в точку полюса «десант» из разноцветных куколок). Но никакие награды не спасли от расправы: в 1948 г. его по этапу отправили в лагеря Дзезказгана.

Кекушев провел в заключении около шести лет. Возвратившись в Москву, он с неутраченным юмором рассказывал друзьям о своей лагерной деятельности в качестве бригадира строительной бригады:

— Ох и знатная была у меня та бригада! Один — бывший комбриг, второй — бригадефюрер войск СС, третий — из испанских интербригадовцев, да и остальные не хуже!

Где тут правда, где — «от Львовича», сказать, конечно, нелегко. Но так ли уж необходимо докапываться до «правды факта»? Важно, что общую ситуацию Николай Львович ухватил предельно точно: сидели вместе и коммунисты-комбриги, и фашисты, и антифашисты. В точности так же, как и полярники, — моряки, ученые, летчики, зимовщики...

## ОТ СОЛДАТА ДО МАРШАЛА

Вот это уже совершенно невозможно вообразить: в 30—40-е гг. людей арестовывали прямо на зимовках, на крошечных полярных островках, куда не каждое лето приходил пароход со сменой людей и продуктами, куда из-за отсутствия посадочной площадки не прилетал самолет (а вертолетов тогда просто не существовало), где в течение многих месяцев, а то и лет жили бок о бок несколько человек, боролись с пургой и арктической

ночью, вели гидрометеорологические наблюдения, поддерживали радиосвязь, безмерно тосковали о близких, о родных среднерусских, украинских, сибирских, южных краях и мечтали о той сладостной поре, когда можно будет вернуться на Большую землю и хоть ненадолго оказаться в человеческих условиях!

Я написал выше: «арестовывали прямо на зимовках», — но хотел этим в первую очередь сказать, что арестовывали полярников-зимовщиков. Таких, например, как Филипп Иванович Балабин, бывший начальник полярной станции «Остров Рудольфа» в архипелаге Земли Франца-Иосифа, где он зимовал в 1932/33 г. Пока не удалось выяснить, чем он занимался в 1933—1937 гг., но в Центральном государственном архиве народного хозяйства, в бумагах В. Ю. Визе, хранится записка Балабина на обрывке картона от пачки рафинада. Она написана, судя по всему, в тюрьме и адресована жене: «Береги ребят. Не заботься обо мне, не траться на меня...» И дата: 26 декабря 1937 г.

От старейшего арктического исследователя, ветерана ледовой разведки Н. А. Волкова известно, что в том же 1937 г. на далекой Чукотке, на полярной станции «Уэлен», был схвачен молодой океанолог Александр Чаусов, о судьбе которого не знает никто из тех, на чьих глазах это произошло. А сейчас я собираюсь повести подробный рассказ о бывшем начальнике крошечной зимовки «Остров Домашний» в архипелаге Северной Земли Александре Павловиче Бабиче. Но потребуются важное отступление.

В 1976 г. у меня вышла книга «Цена прогноза», посвященная войне в Арктике. Рассказывая о защитниках Советского Заполярья, о роли, какую играли в ту пору метеосведения, добываемые в борьбе со стихией и вторгшимся в Арктику врагом, я бегло упомянул о том, что полярная станция «Остров Домашний» была незадолго до войны законсервирована, а вскоре открыта вновь, и коллектив во главе с одним из самых выдающихся наших зимовщиков, Борисом Александровичем Кремером, два тяжелейших года, 1941—1943, вел непрерывные наблюдения за погодой, за ледовитым морем, в котором таились германские подводные лодки.

Неожиданно из Ленинграда пришло письмо читателя. В нем указывалось на неточность в книге: станция на Домашнем была законсервирована не до войны, а

во время войны, в августе 1941 г., причем произошло это в обстоятельствах, имевших трагические последствия для начальника зимовки А. П. Бабича. Писал мне, как выяснилось, сын полярника. Мы познакомились, у нас возникла взаимная симпатия. Так в моем распоряжении оказались едва ли не все документы, связанные с «делом А. П. Бабича».

В 1980 г., когда выходила моя книга «Льды и судьбы», я посвятил ее «светлой памяти зимовщика Александра Павловича Бабича». Разумеется, я желал большего, мне хотелось, пусть кратко, поведать читателям о прекрасной и страшной судьбе этого человека, однако о полярнике Бабиче в то время уже сказал свое слово автор «Архипелага ГУЛАГа»... Теперь пришла пора вернуться к герою моего давнего посвящения.

Уроженец Новороссийска, Александр Бабич в семнадцать лет, в 1916 г., ушел добровольцем в русскую армию на турецкий фронт, после чего начались его скитания по белу свету. Он возвращался на родину, не находил здесь работы и снова уходил за кордон. Переехав в Германию, но и там ему жилось плохо, и в 1922 г., услышав, что в Берлине открылось советское представительство, он отправился туда. Пробился к полпреду и вскоре навсегда возвратился домой. Сделался профессиональным моряком, высококлассным радистом, ходил на ледоколе «Ермак», неоднократно бывал в заграничных плаваниях на судах Совторгфлота. Пять лет прослужил в Мурманском траловом флоте, а с 1935 по 1941 г., с кратким перерывом, зимовал на полярных станциях Главсевморпути.

Почти двадцать лет жизни Александр Павлович Бабич отдал морю и Арктике. Это был скромный, мужественный, надежный человек. Первая же его зимовка на острове Котельном в архипелаге Новосибирских островов затянулась на три с лишним года, и радист Бабич пошел на это с открытым сердцем, понимая, что крайне необходим здесь, на полярной станции. Он обслуживал навигацию на трассе, давал пеленг самолетам ледовой разведки, каждые три часа (а по требованиям авиации — ежечасно) отстукивал на ключе сводки погоды, спал урывками, как всякий арктический радист, но с особым блеском проявил себя весной 1938 г., когда через Котельный пролег маршрут само-



летов, спешивших на выручку к населению «Лагеря трех кораблей» — экспедиции Р. Л. Самойловича.

В рапортах на Большую землю начальник полярной станции «Остров Котельный» В. И. Соколов (он погиб в годы Отечественной войны) неоднократно подчеркивал роль радиста Бабича в успехе спасательной операции. Почти двести «эвакуированных» нашли временный приют на Котельном, где четверо обитателей зимовки делали для них все, что было в их силах, жертвуя и сном, и отдыхом, и личной одеждой, и собственной койкой. За ту работу А. П. Бабич одним из первых в Арктике получил звание «Почетный полярник».

Отдохнув немного в Ленинграде, в кругу большой и счастливой семьи, он (уже в должности начальника зимовки) оказался на острове Домашнем, там, где базировалась в 1930—1932 гг. экспедиция Ушакова — Урванцева, исследовавшая архипелаг Северной Земли. Вскоре полярная станция «Остров Домашний» заслужила звание образцово-показательной среди всех других зимовок Главсевморпути. Весной 1941 г., перед самой войной, именно Бабич выступил с почином, о котором на языке казенных бумаг говорилось так: «Самозакрепление на работе в Арктике. Первыми проявили в этом инициативу полярники острова Домашнего тт. Бабич, Еремин и Горяченко (встречается и другое написание этой фамилии, «Горяченков». — З. К.). Они остаются на повторную зимовку. Они решили так использовать имеющееся техническое и научное оборудование и продукты, чтобы при наличии трех человек обеспечить нормальную работу станции без дополнительного завоза грузов. Начальник Главсевморпути дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин одобрил инициативу передовиков и горячо их приветствовал».

Но буквально через несколько месяцев тот же Папанин приказал немедленно снять «передовиков» с зимовки и доставить их в Диксон, а станцию «Остров Домашний» временно законсервировать. Что же произошло?

Произошло обычное, увы, дело: возник конфликт между людьми. Молодой и весьма нервный метеоролог Горяченко не ужился с малограмотным механиком-разнорабочим Ереминым. Они то и дело «сводили счеты» друг с другом, и начальнику приходилось их разнимать. Наконец Бабич не выдержал и дал в Москву шифро-

ванную радиogramму с просьбой срочно заменить разбушевавшегося метеоролога — ситуация, в общем-то, отнюдь не редкая и сегодня. Однако 22 июня началась война, и руководителю Главсевморпути стало уже не до какой-то там ссоры на зимовке — с этим можно было разобраться и потом, а пока И. Д. Папанин прислал по радио гневное распоряжение закрыть станцию и вывезти ее персонал на материк.

Можно только догадываться, какие чувства испытывали 447 зимовщиков советских полярных станций, услышав первые обескураживающие вести с фронтов. Все знавшие А. П. Бабича сходятся в одном: он был из тех, кто не умел молчать, видя вопиющее противоречие между словом и делом. Вслух, не таясь, задавал он вопросы, застывшие тогда на устах у миллионов людей, и в Арктике, и на Большой земле, и на фронте (мы и сегодня продолжаем громко задавать их): как могло это случиться? Куда девалась мощь родной Красной Армии? Чего стоят слова «малой кровью, могучим ударом»? Где, наконец, Он, с Его гениальной прозорливостью?!

Бабич громко возмущался, не выбирая выражений. Как выяснилось впоследствии, метеоролог Горяченко очень внимательно слушал и запоминал эти выражения (а также рылся тайком в личных вещах и бумагах начальника, выискивая будущие «вещдоки») — через несколько недель все высказывания Бабича ему же сполна процитировали «компетентные органы»... В самых последних числах августа на Домашний пришел ледокольный пароход «Садко» (мы с вами знаем, что через считанные дни он погиб в Карском море, а его капитан А. Г. Корельский был расстрелян) и увез на Диксон всех троих зимовщиков. Еще на судне Бабича поместили в отдельную каюту и приставили к ней часового, а на берегу передали работникам НКВД, которые незамедлительно доставили арестованного в Красноярск и посадили в местную тюрьму, в одиночную камеру. Все его личные вещи остались на Диксоне, владельцу же было заявлено без обиняков, что на том свете ему не понадобится никаких личных вещей!

Допросы повели четыре сменяющих друг друга следователя. Последним в работу включился начальник транспортного отдела краевого НКВД, который требовал, чтобы подследственный быстро подписал обвини-

тельное заключение, пообещав в случае неповиновения переломать ему ребра. Но Бабич упорствовал, да и как могло быть иначе — достаточно познакомиться с предъявленными ему обвинениями.

Оказывается, уже в 1916 г. (еще и еще раз обратите внимание на год) он находился в рядах «действующей турецкой армии, орудовавшей против советской (!) власти на юге России»... Затем, будучи офицером деникинской контрразведки (в девятнадцать, заметим, лет), Бабич после разгрома белых бежал за границу, где был завербован разведками сразу нескольких держав. Далее обвинительное повествовало о том, что вся его последующая жизнь советского моряка и полярника была лишь изощренной маскировкой, мешавшей «органам» раскрыть матерого шпиона. Однако в августе 1941 г. он все-таки попался, ибо замыслил захватить ледокольный пароход «Садко» и передать его в руки фашистов, чьим агентом он и был с 1922 г.!

«Факты» прибавлялись с каждым днем. Бабич — соглядатай и диверсант, это ясно, это и доказательств не требует. Бабич отрицательно относился к вождю народов, к Сталинской Конституции, к колхозному строительству, к госзаймам (оказывается, шпион обязан был относиться ко всему этому положительно, как и весь остальной, нешпионский советский народ!). Бабич, «располагая средствами связи на зимовке, имел радиоконтакт с немецкими подводными лодками, через которые передавал врагу секретные сведения и организовывал передачу немцам нашего арктического флота» — и ему предъявили заключение радиоспециалистов, из коего явствовало, что «связь с подводными лодками через рацию полярной станции вполне возможна» (нельзя здесь не напомнить, в чем обвиняли радиолюбителя Н. Р. Шмидта перед тем, как расстрелять его в Ташкенте в 1942 г.).

Бабич охотно признал допущение, что связь с подлодками теоретически вполне возможна, вот только в реальной жизни ее не было. Не было — и все тут! Теперь-то в нашем распоряжении имеются неопровержимые данные о том, что в 1941 г. ни одна фашистская подводная лодка или надводный корабль не проникали в Карское море, рейды гитлеровцев начались летом 1942 г., когда «диверсанта» уже не было ни в Арктике, ни в красноярской тюрьме...

7 января 1942 г. после молниеносного формального разбирательства, без вызова свидетелей, на чем настаивал обвиняемый, и уж, само собой, без привлечения адвоката Военный трибунал приговорил Бабица А. П. к расстрелу. Как написал он много позже в жалобе на имя Генерального прокурора СССР, «потеряв всякую веру в людскую правду, умерщвленный морально и изголодавшийся, как последняя собака, я ждал своего физического уничтожения как единственно возможного и необходимого конца всей своей нескладной и никчемной жизни».

Семьдесят пять суток просидел он в камере смертников, и тут ему объявили, что расстрел заменяется десятью годами лагерей. В конце апреля 1942 г. его, опухшего от голода и допросов, взяли в этап, направлявшийся в Бурятию, на «Джидокомбинат». Бабиц пробился в тот этап с превеликими трудностями (кому нужен «доходяга?»), ему пришлось умолять «гражданина начальника», уверять его, будто он, Бабиц, крепок и здоров — лишь бы вырваться из стен тюрьмы. Расстояние в 280 километров от железнодорожной станции Джиды до поселка Городок на монгольской границе он прошагал пешком, и сразу был направлен на рудник «Первомайский», который пользовался среди заключенных самой мрачной репутацией.

Там к осени его догнала цинга, а ведь сколько раз он уходил от нее на зимовках! Ноги покрылись гноящимися язвами, скоро он уже не мог двигаться. С первыми морозами его чуть ли не волоком переправили в другую лагерную точку, на Инкур, где работа также велась в открытых забоях. Ни пимов, ни рукавиц не выдавали: шла война, теплая одежда, равно как и продукты питания, в первую очередь требовались фронту.

Лагерные власти (А. П. Бабиц многих называет именно в своей кассационной жалобе на имя Генерального прокурора) гноили заключенных в ледяных карцерах, морили их голодом, науськивали друг на друга, устраивали провокации со взаимными доносами. В жалобе он откровенно признает, что и его самого всеми мыслимыми и немыслимыми «методами» вынудили клеветать на товарищей, и некоторые из них оказались более стойкими, чем он... Наиболее непокорных отправляли на гибель в штрафную точку под названием Баян-

гол, и рано или поздно Бабич оказался там (Джида, Инкур, Баянгол — бесстрастная географическая карта хранит массу экзотических наименований, которые не вызывают у непосвященного ровным счетом никаких чувств, но каково бывшим узникам тех мест видеть эту «топонимику»?!).

Неожиданно Бабич угодил в «вензону», поскольку у него обнаружили сифилис: лагерные эскулапы посчитали незаживающие гноящиеся раны на ногах симптомами опасной венерической болезни, при этом анализ крови, разумеется, сделано не было. «Никто из моих родственников, — пишет А. П. Бабич прокурору, — сифилисом не болел, сам же я с 1939 г. не жил половой жизнью (он находился на зимовке, где не было женщин. — З. К.), но для спасения признал себя сифилитиком, заявил, что это у меня наследственное, и, таким образом, попав в вензону, остался жив...»

Вот только можно ли назвать все это жизнью? «Для поднятия трудоспособности» его однажды зверски избил комендант лагеря. Два месяца Бабич не в состоянии был слезть с нар, «где отлеживался, как пес, зализывая раны». За очередное непослушание последовала новая ссылка на рудник «Первомайский». Там его назначили звеньевым в бригаду плотников, строивших бараки для все прибывающих и прибывающих пополнений. Варлам Шаламов писал:

Моими ли руками  
Построен город каменный?  
Ах, камень, серый камень,  
Какой же ты беспмятный!  
Забыл каменотесов  
Рубахи просоленные,  
Тебя свели с утесов  
Навек в сады зеленые,  
Твое забыли имя  
Не просто по беспечности —  
Смешали здесь с другими  
И увели от вечности.

Осенью 1944 г. на руднике был открыт «контрреволюционный заговор», и снова пошли допросы, истязания, требования признать, оговорить, подписать. В апреле 1946 г. Бабичу дали новый срок — десять лет с погашением уже отбытого. А еще через год он пишет свою кассационную жалобу, которая уже частично мною цитировалась.



В самом начале обращения к Генеральному прокурору заключенный объясняет причину столь долгого молчания: «В период Отечественной войны моя жалоба была бы неуместна, так как война налагала на всех граждан СССР, а тем более на органы власти более серьезные и ответственные обязанности, чем разбор судебных дел отдельных лиц (поразительно, он словно совестится отрывать должностных граждан «по пустякам»! — З. К.). Тем более, что после решения Особого Совещания я совершенно оставил мысль писать какую бы то ни было жалобу, так как это решение убедило меня в том, что никакого правосудия в нашей стране не существует... Советское правосудие является лишь ширмой, за которой скрывается грязь, подтасовка и произвол советских чиновников».

Пять лет он сносил истязания — и вот решился высказать все, что думал, прямо в лицо одному из вершителей «всесоюзной» расправы. Он жалуется не только на первый несправедливый приговор, но и на решение Особого Совещания от 21 апреля 1946 г., давшее ему еще десять лет лагерей. «Таким образом,— пишет Бабич,— я имею 13 лет заключения, не имея фактически ни одного преступления ни перед людьми, ни перед Родиной... Зачем я потерял здоровье, силы, духовное равновесие, пытаясь на протяжении такого длительного времени доказать свою правоту? Если бы я сразу же после ареста признал правильность предъявленных мне обвинений, я бы сохранил свое здоровье, приговор трибунала все равно не мог бы быть более жестоким, т. е. больше расстрелял ни один суд не в состоянии присудить при всей жестокости судей!»

Вот какие слова написаны Александром Павловичем Бабичем сорок с лишним лет назад, в январе 1947 г. Думаю, они позволяют нам назвать его истинным героем Сопротивления сталинской государственной машине, одним из тех, кто так и не сдался ей.

Надо ли говорить, что эта жалоба, если даже она и дошла до высокого адресата, не принесла автору ни малейшего облегчения. Промучившись в Джидинских лагерях более восьми лет (плюс почти год, тюремный год, предшествовавший лагерю), Александр Павлович Бабич, бывший моряк, бывший полярник, бывший муж и отец троих детей, бывший сын и брат, умер 14 июля 1950 г. на берегу реки Джиды, притока красавицы-

Селенги, впадающей в «священный» Байкал. За два месяца до кончины он отправил последнее письмо в Ленинград дочери. В нем были такие строки: «Иногда искусственно убеждаю себя, что я продолжаю зимовку и просто в силу обстоятельств не могу возвратиться на Большую землю вот уже одиннадцатый год... Но ведь когда-то и эта «зимовка» кончится?!»...

Вернувшаяся с войны старшая дочь Бабича Людмила, храбрая армейская радистка, повела многолетнюю борьбу за отца, сперва тщетную борьбу за его освобождение, потом — за посмертную реабилитацию. В начале 60-х гг. самые прославленные полярники страны, Герои Советского Союза Э. Т. Кренкель, А. Д. Алексеев, И. И. Черевичный, капитан А. А. Качарава, зимовщики Н. Р. Дождиков и Б. А. Кремер, штурман полярной авиации Н. М. Жуков и журналист-известинец П. А. Новокшенов обратились в Верховный суд СССР с требованиями полной реабилитации А. П. Бабича. И она последовала 5 августа 1965 г. Решением Военной коллегии Верховного суда приговор трибунала от 7 января 1947 г. был отменен «за отсутствием состава преступления».

Повторю еще и еще раз: ни у одного советского полярника, где бы он ни работал, чем бы ни занимался, не было в те годы защиты от карательных органов. Репрессии уничтожали всех подряд, как говорится, от солдата до маршала. Не пощадили даже героев-челюскинцев, тех, кто принес стране славу, возвысил сталинскую державу в глазах всего человечества (знаменитый английский писатель Бернارد Шоу воскликнул тогда, в 1934 г.: «Что вы за люди, большевики, — даже трагедию сумели превратить в триумф!»). Канули в неизвестность два из трех заместителей О. Ю. Шмидта по челюскинской экспедиции, Алексей Николаевич Бобров и Илья Леонидович Баевский, чудом избежал ареста третий, Иван Алексеевич Копусов. Умер в заключении Павел Константинович Хмызников, доктор географических наук, один из авторов проекта воздушной экспедиции на Северный полюс, который он вынашивал, находясь на челюскинской льдине...

Если говорить о «маршалах» Арктики, военных и гражданских, то первым, очевидно, необходимо вспомнить командующего Северным флотом флагмана I ранга Константина Иванович Душенова, старого большевика,

участника октябрьских боев в Петрограде, уничтоженного в 1940 г. И что уж там говорить о никому не ведомом рядовом зимовщике Бабице, если именно в 1947 г., когда он в своей жалобе Генеральному прокурору взывал к справедливости и милосердию, Герой Советского Союза, папанинец, начальник Гидрометеослужбы СССР Евгений Константинович Федоров был судим постыдным «судом чести» за так называемое низкопоклонство перед Западом, а его заместитель, тоже заслуженный полярник-зимовщик, Яков Соломонович Либин предпочел под угрозой неминуемого ареста выстрелить в себя!

Действительно, что сказать, если сам начальник Главсевморпути и одновременно министр Морского флота СССР А. А. Афанасьев с 1948 по 1952 г. пребывал в тюрьме по обвинению в шпионско-вредительской деятельности, а затем был на несколько лет отправлен в ссылку на Крайний Север, в порт Дудинку на Енисее? Спустя три десятка лет Александр Александрович вспомнил один эпизод из не столь уж далекого прошлого:

— Вызывают меня как-то к Сталину по неотложным арктическим делам. Являюсь, а у него уже сидит в кабинете министр внутренних дел Круглов. Сталин начал расспрашивать меня о ходе очередной навигации, о строительстве новых ледоколов. И вдруг — вопрос: «Скажите, товарищ Афанасьев, как там у вас в Заполярье решается проблема рождаемости?» Я, нужно сказать, растерялся, потому что никак не ожидал подобного вопроса, и тут Круглов меня выручил: «Разрешите доложить, товарищ Сталин, с рождаемостью на Крайнем Севере все в порядке. У нас весь контингент разделен там на зоны, мужскую и женскую, поэтому о рождаемости не может быть и речи. Наши товарищи за этим внимательно следят»!

Вероятно, вождя такой ответ вполне удовлетворил. Во всяком случае, как вспоминает А. А. Афанасьев, недовольства Сталин не выказал и дополнительных вопросов не задал. Быть может, подумал даже о том, что неплохо было бы перенести опыт Заполярья на все остальные Зоны Его государства. И перенес бы, не приди спасительный март 1953 г.

Но песня петь не перестала  
Про чью-то боль, про чью-то честь.  
У ней и мужества достало  
Мученья славе предпочесть.  
Она звучит в едином хоре  
Зверей, растений, облаков,  
Ей вторит Берингово море —  
Стихия вовсе не стихов.  
И на ветру скрипят ворота  
Закрепощенных городов,  
И песня выйдет из болота  
И доберется до садов.  
Пусть сапоги в грязи и глине,  
Она уверенно идет,  
И рот ее в лесной малине,  
Сведенный судорогой рот.  
Она оранжевою пылью  
Покрыта с ног до головы,  
Она стоит таежной былью  
Перед заставами Москвы.

Варлам Шаламов

## СОВЕТУЕМ ПРОЧИТАТЬ

Алексеев Д. А., Новокшенов П. А. По следам «тайнственных путешествий». — М., 1988.

Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М. — Л., 1948.

Каневский З. Директор Арктики. — М., 1977.

Каневский З. Всем ветрам назло! — М., 1983.

Каневский З. Это было в полярных широтах. — М., 1985.

Кук Ф. Мое обретение полюса. — М., 1987.

Райт Т. Большой гвоздь. — Л., 1973.

Романов Д. М. Полярные колумбы. — Тула, 1976.

Самойлович Р. На спасение экспедиции Нобиле. — Л., 1967.

Шпаро Д., Шумилов А. Три загадки Арктики. — М., 1982.

Шпаро Д., Шумилов А. К полюсу! — М., 1987.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

Вступление . . . . .	5
ИМЕНИТЫЕ И БЕЗЫМЯННЫЕ . . . . .	7
Колумбы ли открывают Америки? . . . . .	8
Несправедливости обычной карты . . . . .	16
ПРОПАВШИЕ ЭКСПЕДИЦИИ . . . . .	21
Два портрета из XVIII столетия . . . . .	22
«Итак, она звалась Татьяна...» . . . . .	31
«Решила сделать, что могу...» . . . . .	37
Советская Земля... Николая II . . . . .	43
КАК ЗВАЛИ ИВАНА ЛЬВОВИЧА ТАТАРИНОВА . . . . .	55
Сколько было капитанов? . . . . .	56
«Не сотвори себе кумира!» . . . . .	66
КТО И КОГДА? . . . . .	83
ЗАГАДКИ КРАСНОЙ ПАЛАТКИ . . . . .	101
КОЧУЮЩИЕ ПРИЗРАКИ . . . . .	121
ИЩУ ЛЕВАНЕВСКОГО . . . . .	135
СТРАШНЕЕ ЛЮБОЙ СТИХИИ . . . . .	149
Земля Иванов Денисовичей . . . . .	150
Вдогонку за биографией . . . . .	154
Как истребляли «Сборную Союза» . . . . .	163
От солдата до маршала . . . . .	178
СОВЕТУЕМ ПРОЧИТАТЬ . . . . .	190

Научно-художественное издание

**Зиновий Михайлович КАНЕВСКИЙ**  
**ЗАГАДКИ И ТРАГЕДИИ АРКТИКИ**

Гл. отраслевой редактор В. П. Демьянов  
Редактор С. Н. Попова  
Мл. редактор Л. В. Дегтярева  
Художественный редактор М. А. Бабицева  
Художник Э. К. Ипполитова  
Техн. редактор А. М. Красавина  
Корректор Н. Д. Мелешкина

ИБ № 11413

Сдано в набор 19.11.90. Подписано к печати 13.03.91. Формат бумаги 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага кн.-журнальная. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 10,08. Усл. кр.-отт. 10,19. Уч.-изд. л. 10,29. Тираж 100 000 экз. Заказ 0—407. Цена 1 р. 20 к.  
Издательство «Знание». 101835, ГСП, Москва, Центр, проезд Серова, д. 4.  
Индекс заказа 917709.

Отпечатано с матриц полиграфкомбината ЦК ЛКСМ Украины (МДС) «Молодь». 252119, Киев, ул. Пархоменко, 38—44 на Киевской книжной фабрике. 252054, г. Киев, ул. Воровского, 24.