

## **Наш рейс**



<...> «10 августа мы вышли из Мурманска к берегам Новой Земли, прошли Баренцево море, Маточкин Шар при сравнительно хорошей погоде. В Карском море недалеко от восточного берега Новой Земли встретили первые льды. Судно еще не испытано. Мы уклонялись от захода в лед; нащупывали более слабые места, делали авиоразведки. В конце концов, нашли более или менее легкое место и начали заходить во льды. Довольно слабый лед для «Челюскина» оказался тяжелым. Мы получили первое повреждение - лопнул шпангоут, ослабили заклепки, и в трюме № 1 образовалась течь. Уже тогда мы поняли, что судно без ледокола пройти льды Карского моря не сможет. По радио был вызван «Красин». Ледокол в то время был занят проводкой ленского каравана, он находился от нас на 50-60 миль к востоку. «Красин» подошел к нам через несколько часов. Для того чтобы носовая часть судна была поднята и чтобы поврежденные заклепки были не на уровне воды, а в воздухе, он взял от нас уголь. Через два дня выгрузив уголь, мы тронулись за «Красин».

Нужно отметить, что «Челюскин» был настолько слабым судном, что мы, даже идя за «Красин», снова получили повреждение - довольно сильную вмятину в борт около капитанского мостика. Но течи от этой вмятины пока не было. В ширину около 40 миль тянулась полоса льдов. Через нее нас и провел «Красин».

«Челюскин» вышел на чистую воду. «Красин» пошел в устье реки Енисея, чтобы получить там уголь и взять с собой караван ленских судов. Мы же пошли на восток, к мысу Челюскин.

Два ледокола – «Сибиряков» и «Седов» - шли по пути с нами, они все время держались впереди нас, шли в довольно тяжелых льдах. Много дней ледоколы искали прохода во льдах, чтобы пройти на восток, но прохода не было. Таким образом, эти два судна являлись для нас своеобразными разведчиками, предупреждающими о том, какие льды мы должны встретить.

Видя, что на востоке льды тяжелые, мы решили идти на север, так как там была совершенно чистая, свободная ото льдов вода. Северо-западным штормом развело сильную волну, и после шторма была очень сильная мертвая зыбь. Она нам на руку. К северу образовалось большое пространство чистой воды, свободной ото льда. Мы решили идти туда, с тем, чтобы найти проход к норду от Северной Земли или пройти проливом Шокальского между островами архипелага Северной Земли.

Чем дальше мы продвигались на север, тем больше в сторону норд-веста уклонялась кромка льдов. Мы провели несколько авиаразведок, искали прохода в северную сторону Северной Земли, но прохода не было... Льды были тяжелые, мы встречаем, так называемый полярный пак (самый тяжелый вид льда).

«Сибиряков», идущий на восток, дает нам радио при наступлении южных ветров. Лед отошел, «Сибиряков» держит курс к мысу Челюскин.

Нашей экспедиции больше ничего не оставалось, как повернуть на юг и последовать в море Лаптевых мимо островов Архипелага Норденшельда. Идем сравнительно быстро. 1 сентября мы у мыса Челюскин. Здесь встречаем суда Ленской экспедиции – «Красин» и три ледокола: «Сибиряков», «Седов» и «Русанов».

Впервые в истории арктических плаваний здесь у мыса Челюскин собралась такая масса пароходов. Всего несколько лет тому назад капитаны «гадали»: смогут ли суда пройти эту северную оконечность Азии или возвращаться обратно? А в 1933 году этот участок посетило чуть ли не десяток судов. Над ними реял флаг Союза Советов.

2 сентября «Челюскин» идет в море Лаптевых, оно было совершенно свободно ото льда. В море Лаптевых нас встретил большой шторм; он был настолько силен, что «Челюскину» пришлось уклониться от курса и держать на волну, чтобы не смыло палубного груза и шлюпок. Волна была очень высокая. «Челюскин» при этом показал весьма неважные морские качества. Крен доходил до 56°; очень стремительный он мог очень вредно отразиться на палубном грузе. Идем в густом тумане. При подходе к Колыме на пути снова попадаются тяжелые льды. Все время держим связь с «Литке», ведущим караван судов из Колымы в Берингов пролив. Там впереди тяжелые льды. Нам нужно

присоединиться к каравану «Литке», но и ледокол чем дальше продвигался на восток, тем больше получал повреждений и сам иногда был не в силах справиться со своим караваном.

Суда, строившиеся на советских верфях, в Ленинграде, держали себя хорошо, они выдержали плавание во льдах, иногда шли без ледокола. Это очень облегчало работу «Литке», обеспечивая успешное завершение колымской экспедиции. Этому нельзя было сказать про «Челюскина».

Чем дальше мы шли на восток, за «Литке», тем яснее становилось, что на помощь ледокола нам рассчитывать не приходится. Из серьезного положения мы должны выходить сами, своими силами. И все же к Берингову проливу мы продвигались довольно быстро.

Конец сентября, не сегодня-завтра наступят морозы, и тогда с каждым днем все больше и больше будет затрудняться наше продвижение. Мы прошли больше 3000 миль, до Берингова пролива оставалось всего 50-90 миль. Казалось бы, что по сравнению с тем расстоянием, которое мы уже прошли, этот путь преодолеть легко. Но природа на каждом шагу ставила нам свои препятствия.

В начале ноября мы почти потеряли возможность управлять своим кораблем. Нас сковали льды, «Челюскин» дрейфовал вместе со льдами. Правда, были дни, когда перегруппировка льдов освобождала нас из белых тисков, и тогда мы опять продвигались в сторону Берингова пролива. Появлялась надежда, что мы достигнем Берингова пролива, прорвемся во Владивосток, но вновь встречались тяжелые льды - мы прокладывали путь, взрывая льды. В тяжелой борьбе с природой шли дни...

4 ноября мы были уже в Беринговом проливе. От свободной воды нас отделяло всего 3 - 4 морских мили. Преодолей эти три - четыре мили, и мы в водах, где свободно могут ходить даже парусные шхуны. Мы видели огромные фонтаны, которые пускали киты, ходившие на свободной воде. Мы должны были приложить все усилия, чтобы выйти на эту чистую ото льда воду.

- Пробиться, чего бы то ни стало! - так решили мы.

Были посланы разведчики на лыжах. Они осмотрели лед до ближайшей воды. Выяснилось, что самый тонкий лед имеет 3 метра над уровнем воды. Могли ли мы пройти через такой лед? Каждый день расходовали около 3 тонн взрывчатых веществ. От взрывов дрожал воздух. Закладывали фугасы до 100 килограммов, но результаты плачевные. Взрывами вырывались воронки, лед крошился, мельчал, но не давал трещин.

Надежды дотянуть до свободной воды, выйти в Берингов пролив не оставляли. Может быть ближе к Тихому океану будет теплее вода, морозы не так сильно будут сковывать толстые пласты льда, вода разобьет твердыню льда - так думали мы. Но ожидания были напрасны.

Механик докладывает:

- Все вспомогательные механизмы сдвинуты с места. Помпы откачивать не могут. Кроме того разорвало паропроводную трубу действующего котла.

О спасении судна нечего было и думать.

Начали нажимать на выгрузку продовольствия.

Товарищи, которые согласно расписанию должны были обслуживать механизмы, теперь были переброшены на выгрузку.

- Только бы успеть выгрузить достаточное количество продовольствия.

Продолжалось быстрое погружение судна. Я несколько раз посылал своего вахтенного помощника следить за тем, чтобы никого не осталось в каютах.

Продовольствие было выгружено. Вытащили самолет. Сняли снасти, которыми были привязаны грузы: деревянный дом, нефть, керосин, бензин. Все это должно было само всплыть после гибели парохода. Освободили все тали от шлюпок. «Челюскин» все быстрее и быстрее уходил в воду. Настал критический момент. Отдаю команду:

- Все на лед! Оставить судно!

В это время на корабле было не больше 20 - 25 человек. Остальные работали на льду, так как там, вблизи судна были навалены груды продовольствия. При погружении «Челюскина» они могли погибнуть. Люди оттаскивали груз как можно дальше от парохода.

Взбираюсь на самую корму посмотреть, как выходят люди. Вижу, что на судне осталось четверо: завхоз Могилевич, штурман Марков, я и плотник. Вышел плотник, за ним Марков.

Капитан уходит с гибнущего судна последним - таков закон моря. И я поднимаюсь на

борт судна, чтобы видеть, как будет сходить Могилевич. Он становится рядом со мной. Я чувствую, что из-под левой ноги опора уходит, а правая как будто бы становится все длиннее и длиннее. Причина ясна: носовая часть корабля быстро погружается.

Нужно уловить момент для своевременного прыжка на лед,

Отто Юльевич кричит Могилевичу:

- Борис, прыгай!

Последний момент - оставаться дальше нельзя. Я прыгаю на лед, завхоз Могилевич прыгнул на палубу.

Когда я со льда взглянул на судно, корма была в воздухе: видны были не только винт и руль, а и пятка руля. Через несколько секунд «Челюскин» скрылся под водой, унося с собой в ледяную пучину Бориса Могилевича.

... «Челюскина» больше не стало. Полуодетые, мокрые от пота люди остались на льду. Через несколько десятков минут после гибели судна на льду была поставлена радиомачта. Но ветру колыхался советский флаг. Так образовался лагерь челюскинцев - лагерь Шмидта. Природа победила судно, но она не сломала воли человека, воли коллектива». <...>

---

*Воронин, В.И. Наш рейс // Карельские полярники : сборник воспоминаний карел. моряков-полярников / Карел. науч.-исследо. ин-т ; Общество изучения Карелии ; Под ред. С.А. Макарьева. – Петрозаводск : Карельский научно-исследовательский институт, 1935. – 115 с. – С. 9-24.*