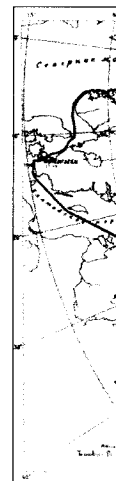


«Челюскин» накануне перехода по арктическим морям. Справа на воде — самолёт-амфибия лётчика Бабушкина, участвовавший в экспедиции.



Карта с местом «Челюскин»

дабы не по — смогут, нять психе стране в т. Коротко В это вре СССР пре стремясь ем сектор «Сибиряк

Ч Е Л Ю С К И Н С К А Я Э П О П Е Я , Р А С

Владимир ЧУКОВ, полярник.

В нынешнем году исполнилось 75 лет драматическим событиям, происходившим в начале 1934 года в восточном секторе советской Арктики. Во время вынужденной зимовки в Чукотском море был раздавлен тяжёлыми льдами и пошёл ко дну пароход «Челюскин», которому за один сезон надлежало совершить «сквозной проход» Северным морским путём от берегов Невы до Владивостока. Началась героическая двухмесячная жизнь челюскинцев в ледовом лагере. А на корабле по списку находилось 112 человек — экипаж, члены научной экспедиции, зимовщики, направлявшиеся на остров Врангеля, строители и большая творческая группа — журналисты, писатели, кинооператоры, фотограф Павел Иванович Новицкий, художник Фёдор Решетников, поэт Илья Сельвинский. События, происходившие в арктических льдах, приковали к себе внимание не только в нашей стране, но и за рубежом.

Челюскинская эпопея — определение, данное с лёгкой руки великого английского писателя-фантаста Герберта Уэлса всему происходившему в 1934 году в Восточной Арктике, стало классическим. За время, отделяющее нас от тех событий, в свет вышли сотни книг, опубликованы воспоминания почти всех участников исторического плавания и тех, кто потом их спасал, написано несметное количество монографий и

статей. Но, читая материалы, связанные с гибелью «Челюскина», почти каждый раз ловишь себя на мысли: авторам не удаётся быть беспристрастными. И невольно думаешь, насколько «податливым материалом» является новейшая история.

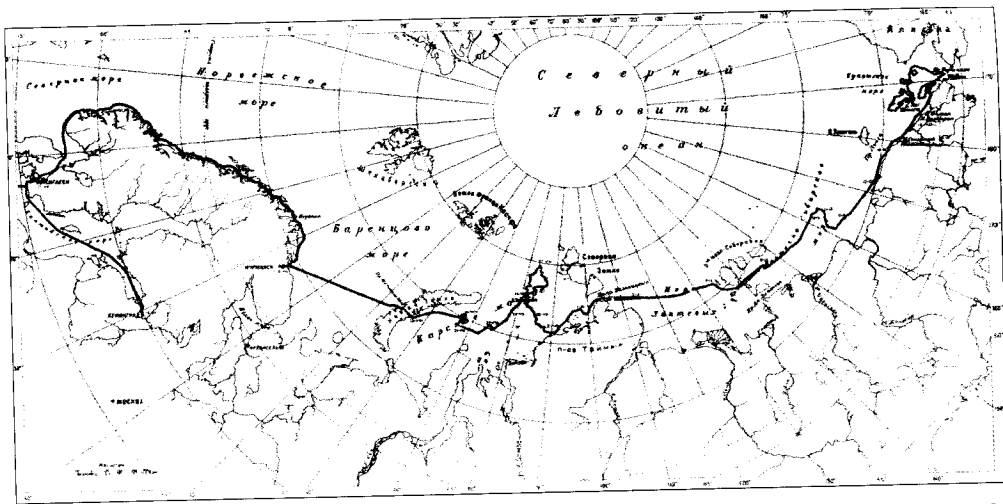
Остаётся надеяться, что когда-нибудь у «Челюскина» появятся историки-исследователи, которые поднимутся над конъюнктурным «велеением времени» и отделят многочисленные мифы и легенды от реальных фактов, преодолеют многочисленные ведомственные барьеры, по сей день существующие в чиновничьем мире:

плавание. изолодов: парусами: ную возм: морской: Европой.

К этому морпуть - ственных призван: Северный исправно: вание по: ные усили: сти, дири: шаги по: это для ос

И вмес: ситуация. трагедией: разруха: жизнью, в: стане... Ра: По всей с: северным: лагерей С: бочей си:

● О Т Е Ч Е С Т В О
Страницы истории



Карта с маршрутом, который предстояло пройти участникам экспедиции на пароходе «Челюскин».

дабы не пострадала «честь мундира». И ещё — смогут, если это в принципе возможно, понять психологию человека, жившего в нашей стране в те страшные сталинские годы.

Коротко об общей обстановке в стране. В это время политическое руководство СССР предпринимает решительные меры, стремясь окончательно закрепиться в своём секторе Арктики. В 1932 году ледокол «Сибиряков» совершает удачное сквозное

из таких организаций — Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы — Дальстрой, организованный в 1931 году. Именно с Дальстроем судьба «Челюскина» пересеклась во льдах Чукотского моря.

Идея о необходимости провести экспедицию именно в 1933 году принадлежит В. В. Куйбышеву, курировавшему по

РАСКАЗАННАЯ СЕГОДНЯ

плавание. Хотя оно завершилось выходом из льдов под самодельными брезентовыми парусами, но подтвердило принципиальную возможность использовать Северный морской путь как транспортный между Европой, Северной Америкой и Азией.

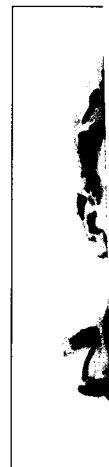
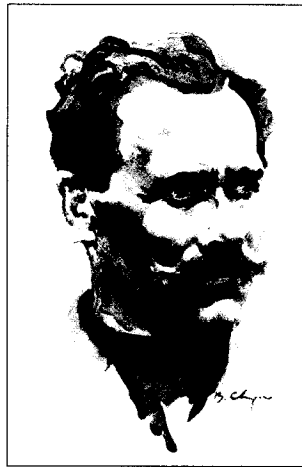
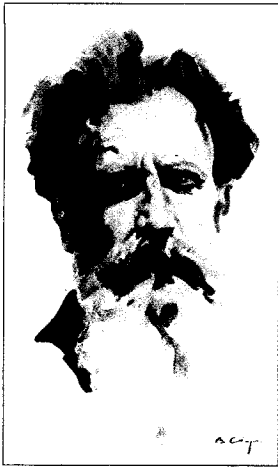
К этому времени уже создан Главсевморпуть — одна из важнейших государственных структур страны того времени, призванная «окончательно проложить Северный морской путь, держать его в исправном состоянии и обеспечивать плавание по нему». Предпринимаются серьёзные усилия в развитии авиапромышленности, дирижаблестроения, делаются первые шаги по созданию Северного флота. И всё это для освоения Арктики.

И вместе с этим в стране тяжелейшая ситуация. Коллективизация, обернувшаяся трагедией для российского крестьянства, разруха и голод, уносящий миллионы жизней, в Поволжье, на Украине, в Казахстане... Расцвет политических репрессий. По всей стране, и в первую очередь по северным её территориям, создаётся сеть лагерей ОГПУ, снабжающих даровой рабочей силой стройки социализма. Одна

линии политбюро Главное управление Северного морского пути (ГУСМП). Руководить экспедицией, как и на «Сибирякове», должен был геофизик, член-корреспондент АН СССР О. Ю. Шмидт, возглавлявший Главсевморпуть. Времени на подготовку экспедиции оставалось крайне мало, но руководству страны не терпелось «закрепить успех» в освоении Арктики.

Наиболее подходящим для предстоящего плавания посчитали пароход «Лена», строившийся по заказу советских внешне-торговых организаций в Дании, на верфях известной судостроительной фирмы «Vulmeister and Wain». Пароход имел водоизмещение 7500 тонн, мощность двигателей 2400 лошадиных сил, скорость до 12 с половиной узлов.

3 июня 1933 года пароход спущен на воду и отправился в свой первый переход до Ленинграда, где получил новое имя — «Челюскин». Сразу же его стали готовить к длительному плаванию в северных морях. Портом приписки нового парохода определили порт Владивостока, а Ленинградский порт (по существовавшим тогда порядкам) выдал кораблю «Временное свидетельство



Художник В. Сварог создал акварельные портреты главных участников полярного плавания. О. Шмидт, начальник экспедиции.

В. Воронин, капитан «Челюскина».

М. Марков, штурман.

ст

на право плавания под флагом СССР» сроком на 6 месяцев, то есть до 11 января 1934 года. Мог ли кто-нибудь тогда допустить, что «Челюскин» никогда не подойдёт к причалу Владивостокского порта, а спустя месяц после того, как «Временное свидетельство...» потеряет силу, уйдёт под лёд Чукотского моря, уже не имея права нести Государственный флаг своей страны.

Опытный полярный капитан, потомственный помор, В. И. Воронин, категорично высказывая своё мнение о непригодности судна для арктических плаваний, не хотел принимать командование над «Челюскиным». Однако Отто Юльевич умел добиваться своих целей: на капитанском мостике ему нужен был самый опытный в то время капитан, и им-таки стал В. И. Воронин, как и на «Сибирякове».

16 июля 1933 года «Челюскин» покинул Ленинградский порт и направился к месту

своего рождения — Копенгагену. На верфи судостроители за шесть дней устранили некоторые дефекты, а их было немало — 66 по корпусу и около 70 по силовой установке. Затем переход в Мурманск, где погрузили самолет-амфибию «Ш-2». И 2 августа 1933 года «Челюскин» вышел из Мурманска в своё историческое плавание.

Так началась одна из самых коротких в истории мореплавания корабельных биографий. В день выхода из Мурманска капитан В. И. Воронин записал в дневнике: «Я знаю, что меня ждёт, как мне трудно будет вести это судёнышко через арктические льды». Правда, пароход, ввиду его непригодности к плаванию во льдах, какое-то время сопровождал ледокол «Красин». Однако это не всегда помогало: канал ледокола был слишком узок для корпуса «Челюскина». В Карском море его встретили слабые, изъеденные таянием льды, но даже они нанесли «Челюскину» серьёзные повреждения. «Красин» вывел судно на чистую воду. Дальнейший путь «Челюскину» предстояло пройти без сопровождения.

Вначале предполагалось обойти Северную Землю с севера. Однако воздушная ледовая разведка, проведённая лётчиком М. С. Бабушкиным на самолёте, находящемся на борту «Челюскина», показала, что идти нужно проливом Вилькицкого.

«Челюскин» дрейфует во льдах Чукотского моря.



113 человек выжила. Давид Сильевник так и зна море.) В Мурманск направлялся полярник Врангель. Женщина вала от о ждёт ребёнка борт «Челюскина» в мехе, несл погоду. Ни мать не мс (Кстати, бу станции П лялся на то же с же довалой дс

Проход точно-Си «Челюскин» поврежден шпангоут лопнул, не лись вмят

Схематиче казывает, т катастрофа: возникшая 1 2, 3, 7 — тр ившиеся 7 янва 4 — лёд, под борт во врем ралю; 5 — на ледового пол сов, надвига Пунктиром погружения



Э. Кренкель,
старший радист.

1 сентября судно достигло мыса Челюскина и прошло в море Лаптевых.

Этот день запомнился участникам плавания и по другой причине. Утром по судовой трансляции прозвучало: «Товарищи, поздравляем с появлением нового члена нашей экспедиции.

Теперь у нас

113 человек. Жена геодезиста Васильева родила дочку». (В паспорте Карины Васильевны Васильевой место рождения

так и значится — Карское море.) Васильев с женой направлялись работать на полярную станцию острова Врангеля, и беременная женщина тщательно скрывала от окружающих, что ждёт ребёнка. Например, на борт «Челюскина» она поднялась в шубе из собачьего меха, несмотря на летнюю погоду. Никто тогда и подумать не мог о её положении. (Кстати, будущий начальник станции Пётр Буйко отправлялся на остров Врангеля тоже с женой и полуторагодовалой дочкой.)

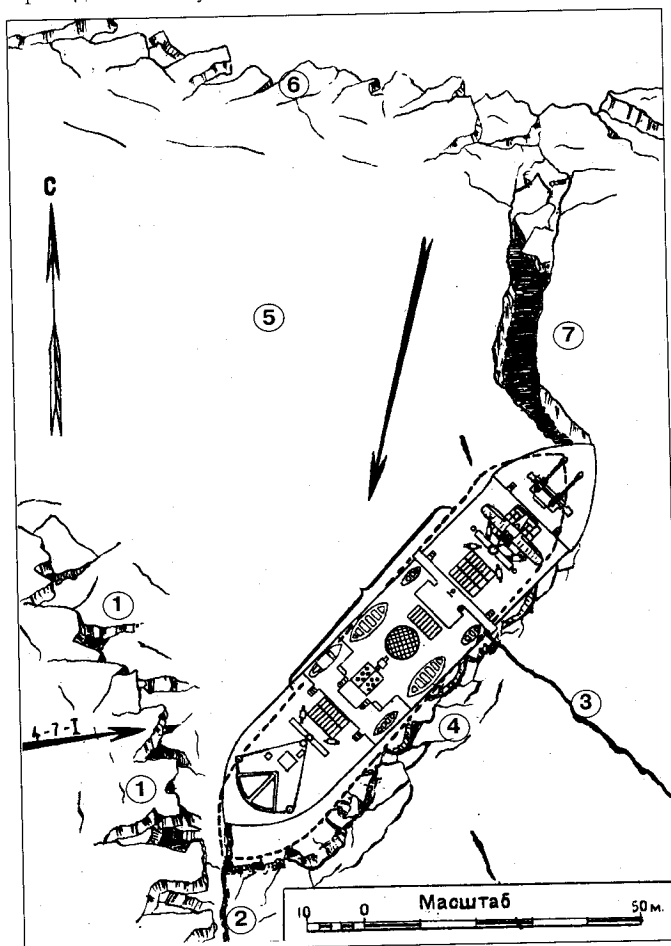
Проходя среди льдов Восточно-Сибирского моря, «Челюскин» получил новые повреждения — несколько шпангоутов погнулось, один лопнул, на корпусе появились вмятины, усилилась

Схематический рисунок показывает, как произошла катастрофа: 1 — гряда торосов, возникшая при сжатии льдов; 2, 3, 7 — трещины, образовавшиеся 7 января, 3 и 13 февраля; 4 — лёд, подмятый под правый борт во время сжатия 13 февраля; 5 — наступающая часть ледового поля; 6 — гряда торосов, надвигающаяся на судно. Пунктиром обозначено место погружения «Челюскина».

течь. Когда «Челюскин» вошёл в Чукотское море, состояние его корпуса было весьма плачевным: большинство шпангоутов повреждены или лопнули, многие заклепки на швах срезаны льдами, одна из лопастей винта отломана, что ещё более снижало маневренность судна.

16 октября «Челюскин» оказался окончательно затёртым непроходимыми льдами. С этого дня начался дрейф. Вначале северо-западные ветра благоприятствовали ему, и 4—5 ноября «Челюскин» вместе с окружавшими его льдами оказался в Беринговом проливе. До чистой воды оставалось не более мили, и руководители экспедиции не теряли надежды самостоятельно вырваться из ледового плена. «Мы ещё не можем рапортовать о победе, но твёрдо уверены, что победу одержим и задание сквозного плавания по Ледовитому океану, безусловно, выполним», — в таком оптимистическом тоне рапортовал О. Ю. Шмидт руководству страны.

Но уже на следующий день ледовые поля, вместе с которыми дрейфовал «Челюскин», вошли в зону сильного встречного течения и судно начало относиться к северу, в глубь Чукотского моря. Тогда-то и началось то,



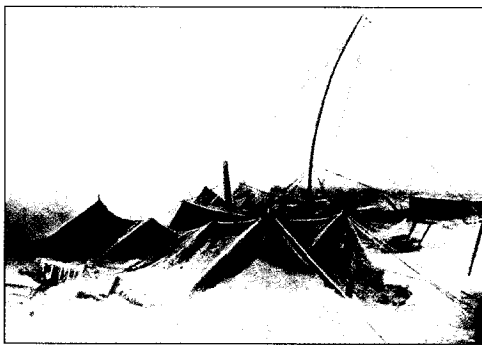


«Челюскина» больше нет. На месте его гибели челюскинцы собирают всё, что может стать строительным материалом для ледового лагеря.

что впоследствии назвали «Челюскинская эпопея». Она продолжалась 160 дней: 101 день до гибели парохода, ушедшего под лёд 13 февраля 1934 года, и ещё 59 дней — жизнь лагерем на льдине.

Параллельно с эпопеей «Челюскина» в 1932—1934 годах в восточном секторе советской Арктики разворачивалась не менее драматичная история Особой Северо-Восточной — Колымской — экспедиции Наркомвода. Несколько небольших судов и барж везли грузы и заключённых из Владивостока и устья Лены к устью Колымы. В 1932 году с помощью ледореза «Литке» суда с трудом добрались до бухты Амбарчик, доставив туда грузы для колымских приисков Дальстроя и заключённых, которые должны были строить перевалочный порт.

В 1933 году к шести судам, вынужденным зимовать в Чаунской губе, присоединились четыре судна Особой Колымской экспедиции: их от Берингова пролива провёл всё тот же «Литке». В Амбарчик были доставлены новая партия заключённых и новые грузы. Разгрузившись, некоторые суда самостоятельно уходили на восток. Однако в условиях сплочённых льдов это удавалось не всем. 20 сентября «Литке» смог освободить изо льдов и привести в бухту Провидения четыре парохода экспедиции Наркомвода — «Красный партизан», «Урицкий», «Микоян» и «Монгол». Отставшие суда «Хабаровск», «Анадырь»



Ночь в лагере. От пурги радиоантенна гнётся словно стебель.

и «Север» были остановлены тяжёлыми льдами у мыса Биллингса.

На «Хабаровске» и «Анадыре» паходились 164 (по другим данным — 168) «пассажира Дальстроя» — под таким названием в официальных документах проходили первые колымские зэки. Капитан «Литке» Н. М. Николаев имел жёсткое распоряжение начальника Особой Колымской экспедиции Д. С. Сергиевского, поступившее с самого верха: «Оставление пассажиров Дальстроя на зимовку допустить нельзя по известным соображениям».

Все дальнейшие усилия «Литке», однако, оказались напрасными. Он чудом сам вырвался из ледового плена, получив серьёзные повреждения руля и потеряв винт. С течью в корпусе он с трудом добрался до бухты Провидения, чтобы выполнить самые необходимые ремонтные работы. Почти всё это время между «Челюскиным» и судами экспедиции Наркомвода поддерживались радиоконтакты, и капитан «Челюскина» первым на борту понял, что в сложившейся обстановке рассчитывать на помощь «Литке», как это предполагалось при подготовке плавания «Челюскина», нельзя.

Более того, несмотря на весьма опасное положение самого «Челюскина», заместитель главы правительств Я. Э. Рудзутак 26 сентября 1934 года потребовал от Шмидта взять на себя руководство спасением «пассажиров» с «Хабаровска» и «Анадыря». На единственном имевшемся тогда в распоряжении ОГПУ самолёте полярной авиации (немецком «юнкерсе») пилот Фёдор Куканов за 13 рейсов смог вывезти на материк в район мыса Северного 93 «пассажира Дальстроя». Некоторым удалось добраться до берега на собачьих упряжках*.

* В недавних исследованиях историка В. Корякина описанные выше события были сопоставлены с плаванием «Челюскина», и это наконец позволило окончательно развеять миф о пароходе «Пижма», который якобы шёл вместе с «Челюскиным», везя на восток около 2000 заключённых.



Кухня (каменная из снежного с зат...

За спасённых ледолазцев награждены бы объявлены Красной Звездой. Был награждён и капитан «Челюскина» после награждения.

Впоследствии «Челюскина» на проломил и вода хлынула. При температуре -30-градусов в ледяном плену любили плавать. За 2 часа ушёл под лёд. Практически все участники даже стрессовых ситуаций. Последние участники экспедиции Шмидт и его команда. Жертвой стал Борис Моисеевич. Паулу бо...

В 15.50 пароход застрял в льдах. Среди пассажиров были 10 человек, в том числе малолетние дети. Не испол...

14 февраля 1934 года объявлено о гибели «Челюскина». В этот день пришло известие о гибели парохода. Некоторые участники экспедиции добиратысь до берега на собачьих упряжках. Надо сказать, что железная...

Карта 1934 года, по которой доставлен Шмидт и...



Кухня (камбуз) в лагере Шмидта, построенная из снежных блоков и материала, спасённого с затонувшего судна.

За спасение почти сотни больных, измученных людей ни Куканов, ни его экипаж награждены не были, поскольку трудно было бы объяснить, кого они спасали. Орденом Красной Звезды Фёдор Кузьмич Куканов был награждён в числе других, причастных к «Челюскинской эпопее», через два месяца после награждения челюскинцев.

В полдень 13 февраля 1934 года началось сжатие льдов. Листы обшивки «Челюскина» расходились по швам. Вскоре лёд проломил подводную часть корпуса судна, и вода хлынула в машинное отделение. На 30-градусном морозе и при штормовом ветре люди выгружали аварийный запас. За 2 часа и 15 минут, пока пароход не ушёл под воду, сумели выгрузить практически всё необходимое, даже строительные материалы, из которых потом построили бараки. Последними с «Челюскина» сошли Шмидт и Воронин. Единственной жертвой экспедиции стал захвот Борис Могилович, раздавленный на палубе бочками.

В 15.50 пароход скрылся подо льдом. Среди оказавшихся на льдине были 10 женщин и два ребёнка, причём маленькой Карине Васильевой не исполнилось и полугода.

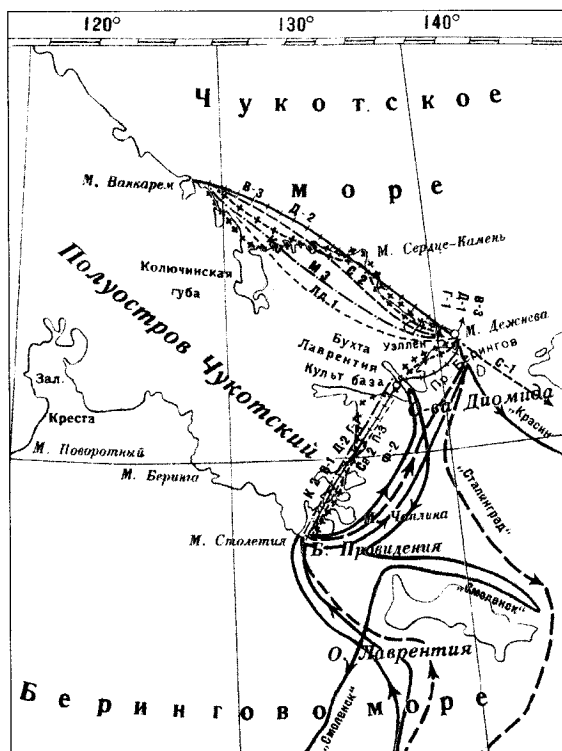
14 февраля О. Ю. Шмидт направляет в Кремль телеграмму о гибели «Челюскина» и в этот же день принимает решение о строительстве на льдине лагеря и подготовке к «зимовке». Предложения некоторых участников экспедиции добираться до берега по дрейфующим льдам жёстко пресекаются. Надо сказать, что непрерываемая железная дисциплина, существо-

Карта 1934 года показывает маршруты, по которым шло спасение людей, доставленных самолётами из лагеря Шмидта на берег.



Из бензиновой бочки будет сооружена печка.

вавшая в лагере, твёрдая уверенность в своих действиях и завидный оптимизм О. Ю. Шмидта были одними из главных составляющих благополучного заверше-





Лётчики, спасавшие челюскинцев и ставшие Героями Советского Союза. Слева направо в первом ряду — С. Леваневский, А. Ляпидевский, И. Доронин; во втором — М. Слепнёв, М. Водопьянов, Н. Каманин; за ними — В. Молоков.

Так в 1

та. Не получив заверения ЦИК (с отличными коллегами связавшись, в июле: «О работе челюскинцев Советского Союза» Василий Ляпидевский, Иван Доронин, Маврикий Слепнёв и Сигизмунд Леваневский).

Вся операция и до начала Чукотской операции облегченных летели. Но мажорантский комиссар Сталин в Ледоходе Операции кончен. Все у предстградам поздра имеем эпопеи. Малее прожит Прибыли женщины скорее посёлок и Провизия из Владивостока тундровый Лаврентьевич. Участок этих

ния пребывания участников экспедиции в ледовом лагере. Начинаясь подлинная «Челюскинская эпопея» — эпопея мужества, выдержки, самоотверженности и силы духа.

На Большой земле к организации спасательной операции приступили уже на следующий день после гибели «Челюскина». На Чукотке, в относительной близости от лагеря Шмидта, находился только самолёт Анатолия Ляпидевского. «Юнкерс», на котором месяцем раньше Фёдор Кукаков вывез с паромов на мыс Северный заключённых, был серьёзно повреждён. В Уэлене стал готовиться к вылету экипаж АНТ-4 Анатолия Ляпидевского. По мнению исследователей, этот самолёт был доставлен в бухту Провидения специально для эвакуации заключённых со скованных льдами паромов Особой колымской экспедиции Наркомвода, но в сложившейся ситуации было принято решение в первую очередь спасти челюскинцев, а не «пассажиров Дальстроя».

К лагерю челюскинцев из Владивостока вышли суда «Смоленск», «Сталинград» и «Совет», а с запада курсом на Чукотское море шёл ледокол «Красин». Однако основная нагрузка по спасению людей легла на плечи лётчиков зарождавшейся тогда полярной авиации. На помощь челюскинцам вылетели три группы — из Владивостока, Хабаровска и с Аляски.

Первым в лагере челюскинцев 5 марта 1934 года приземлился экипаж Анатолия Ляпидевского и первым же рейсом вывез 12 человек — 10 женщин и двоих детей. Во время второго полёта у самолёта отказал один двигатель и Ляпидевский, совершив вынужденную посадку, присоединился к зимовщикам в лагере Шмидта.

Следующими в лагере челюскинцев ждали Маврикий Слепнёв и Сигизмунд Леваневский, летевших с Аляски на специально закупленных американских «флистерах». Но бортмеханиками на этих самолётах были американцы. Допустить их, даже в роли невольных свидетелей спасательной операции, в ходе которой могли произойти контакты с участниками недавней операции по спасению «пассажиров Дальстроя», представлялось крайне нежелательным.

И тогда Слепнёв, вместо того чтобы лететь в лагерь челюскинцев, полетел к чукотской фактории Ванкарем и под предлогом, что в лагерь необходимо везти ездовых собак, высадил бортмеханика Билла Левари и полетел дальше один. Леваневский на пути к лагерю, скорее всего умышленно (по версии некоторых исследователей), совершил посадку с небольшим повреждением шасси и тем самым не дал возможности американскому механику Клайду Армстеду лететь дальше. По другой версии, С. Леваневский с повреждённым шасси совершил вынужденную посадку «на брюхо» — самолёт получил серьёзные повреждения.

Позже в лагере Шмидта совершили посадку Николай Каманин и Василий Молоков на отечественных самолётах Р-5, а уже перед завершением спасательной операции в лагерь прибыли ещё два самолёта полярной авиации — «юнкерс» Михаила Водопьянова и АНТ-4 Ивана Доронина.

Массовая эвакуация людей началась в апреле. В это время О. Ю. Шмидта, заболевшего воспалением лёгких, вывезли на Аляску, в Ном. Руководство эвакуацией лагеря перешло к комиссару экспедиции А. Н. Боброву. Чтобы быстрее вывезти челюскинцев со льдины, пилот Василий Молоков предложил желающим лететь в парашютных ящиках, под крыльями. За неделю было совершено 24 рейса, и 13 апреля, ровно через два месяца после гибели «Челюскина», ледовый лагерь перестал существовать. Последними льдину покинули капитан В. И. Воронин и радист Э. Т. Кренкель.

Советское правительство высоко оценило действия челюскинцев в лагере Шмидта.

Так в Москве встречали героев-челюскинцев.

та. Но исключительно высокую оценку получили действия лётчиков. В связи с завершением спасательных операций 16 апреля 1934 года вышло Постановление ЦИК СССР: «Установить высшую степень отличия — присвоение за личные или коллективные заслуги перед государством, связанные с совершением героического подвига, звания Героя Советского Союза».

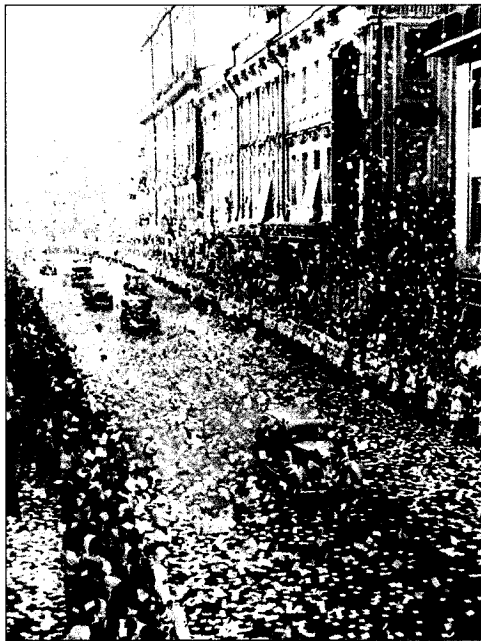
И новое постановление ЦИК от 20 апреля: «Отмечая беспримерную героическую работу лётчиков, осуществивших спасение челюскинцев... присвоить звание Героев Советского Союза Водопьянову Михаилу Васильевичу, Доронину Ивану Васильевичу, Каманину Николаю Петровичу, Леваневскому Сигизмунду Александровичу, Ляпидевскому Анатолию Васильевичу, Молокову Василию Сергеевичу, Слепнёву Маврикию Трофимовичу».

Вся страна — от Кремля и до самых отдалённых её уголков, от академика и до неграмотного крестьянина, — пристально следившая за событиями во льдах Чукотского моря, испытала долгожданное облегчение. Повсеместно славили отважных лётчиков, спасших 104 челюскинца. Но мало кто тогда знал о том, как развивались события после прибытия спасённых челюскинцев в Ванкарем. Председатель комиссии В. В. Куйбышев отпартовал Сталину и Молотову: «Лагерь челюскинцев в Ледовитом океане больше не существует. Операция по спасению челюскинцев закончена».

Все участники недавних событий были представлены к государственным наградам, получили правительственные поздравления. Всё героическое осталось позади, а «технические мелочи» вряд ли имели значение на фоне завершившейся эпопеи.

Маленький посёлок Ванкарем не мог принять для сколько-нибудь длительного проживания большое количество людей. Прибывавших со льдины, прежде всего женщин, детей и больных, как можно скорее самолётами отправляли дальше, в посёлок Уэлен, а потом в бухты Лаврентия и Провидения, куда мог подойти пароход из Владивостока. Но остальным 53 челюскинцам предстояло проделать 500-километровый путь до Уэлена пешком. Некоторые вынуждены были идти и дальше, до бухты Лаврентия, малыми партиями, по зимней тундре или по припайному льду в сопровождении собачьих упряжек, транспортировавших в основном вещи.

Участники этих переходов вспоминали об этих днях как о наиболее тяжёлых и му-



чительных. Двигаясь по 14—16 часов то по неровному льду, проваливаясь в трещины, то на четвереньках карабкаясь на крутые береговые обрывы, ночуя в снегу без палаток, не имея возможности укрыться от пурги, испытывая постоянный недостаток в питании, страдая от обморожений и травм, люди проходили до 70 км в сутки. Представить такое трудно даже опытному полярнику.

«Ветер проникает до костей. Люди жмутся, но идут, идут упорно... Мы продвигаемся вперёд, точно лунатики. Чувство времени и пространства потеряно. Мы не знаем, по льду или по косе мы идём. Кругом бело. Не знаем, полдень или вечер. Солнце давно не светит. Мы бредём уже 14 часов, а конца пути не видно».

Измощённые, голодные, мы еле передвигаем ноги. Сон подступает к самому центру мозга, но ропаки под ногами гонят сон. Надо быть осторожнее. Поздно! Нога срывается в трещину ропака, ступня подламывается. Я приостановился, вытащил ногу... Ступать на неё больно до крика. Но надо идти и идти. Зубы стиснуты...» — так вспоминает пережитое в дневнике один из челюскинцев П. Буйко, прошедший путь от Ванкарема до бухты Лаврентия.

Конечно, то были наиболее крепкие из челюскинцев, и тем не менее часть из них по прибытии в бухту Лаврентия тут же оказалась на койках местной больницы.

После триумфа советской авиации, успешно справившейся со сложнейшей задачей эвакуации челюскинцев из ледового лагеря, пешее продолжение героической

эпопеи явно не вписывалось в общую картину событий, созданную усилиями партийной прессы, докладами многочисленных «особых комиссий», руководителями экспедиции, регулярно посылавшими наверх «победные реликвии». Информация с берегов Чукотского моря всё реже появлялась на страницах центральной прессы. Спасённые челюскинцы шли, полагаясь в основном лишь на собственные силы. Единый ранее коллектив теперь представлял собой разрозненные небольшие партии численностью от 2 до 15 человек, растянувшиеся по берегу, которыми практически никто не руководил.

Помещений, имевшихся и специально построенных для приёма спасённых, оказалось недостаточно. Возможно, одной из причин тесноты могло стать появление «пассажира Дальстроя», вывезенных с кораблей экспедиции Наркомвода. Начальник погранохраны ОГПУ в бухте Лаврентия А. Небольсин, участвовавший в работе Чрезвычайной тройки по оказанию помощи пассажирам «Челюскина», позже так описывал эти события: «На мысе Северном были рабочие Дальстроя — народ такой, что без дела сидеть не привык. Они слышали, что подходят пароходы забрать челюскинцев, и сейчас же двинулись в путь. Собралось их человек двадцать пять. Они пришли в Ванкарем, отдохнули и с челюскинцами пошли дальше».

Получается, что герои-челюскинцы проделали свой пеший путь отчасти в сопровождении «врагов народа». Вполне понятно, что об этом лучше было помалкивать. И пешие переходы были убраны из официальной версии эпопеи.

Челюскинцы вспоминают: на всём пути следования в прибрежных посёлках идущим оказывали гостеприимство и помощь как чукчи, так и работники советских учреждений, пограничники. Из подведомственных им запасов выделяли продукты, предоставляли упряжки, а пограничники в бухте Лаврентия ещё и помогли с углём для отопления больницы, в которую слегли шестнадцать челюскинцев. Так простые жители Чукотки посильной помощью фактически компенсировали недостатки в организации берегового этапа спасательной операции.

Сегодня можно сказать: челюскинская эпопея в том виде, в каком её участники рассказали по свежим следам, была богаче героическими деяниями, нежели официальная её версия.

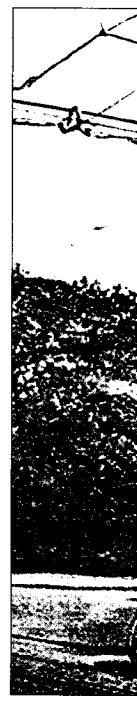
Только 13 мая последние челюскинцы взойшли на борт парохода «Смоленск», стоявшего в бухте Лаврентия, который доставил их во Владивосток. 20 июня 1934 года в Москве на Красной площади была организована торжественная встреча челюскинцев. По размаху торжеств, устроенных в их честь, неподдельной искренности в выражении чувств советским народом встречу челюскинцев вполне можно сопоставить только со встречей Юрия Гагарина в 1961 году.

Пожалуй, прав был великий, искренне симпатизировавший Советскому Союзу английский драматург Бернард Шоу, не без иронии произнёсший свою знаменитую фразу: «Что вы за страна!.. Полярную трагедию вы превратили в национальное торжество».



Уличные

Автомобиль рядом неприятный: чихает газом, стрекочет мотор; употребляет энергию, но не производит ничего полезного. Нельзя по ветству безрельсово, энергию с провода. И строки во ки по Гер



ШАТАЛОВ И ЛЫСЕНКОВА – УРОКИ МАСТЕРОВ

ПОДГОТОВКА К ЕГЭ, ИНТЕНСИВНЫЙ КУРС

(физика, математика, русский язык, история и т.д.)

В. Ф. Шаталов и С. Н. Лысенкова — народные учителя СССР, всемирно известные педагоги-новаторы. Шаталов впервые в мировой практике создал эффективную систему преподавания, обеспечивающую огромный выигрыш во времени и качестве. За шесть дней Шаталов даёт годовой курс алгебры. Через день дети начинают понимать предмет в целом, через два — решать задачи из сборника Сканава, через шесть дней они знают предмет на «отлично». Ученики Лысенковой после восьми дней обучения математике и русскому языку способны перейти из 2-го класса в 5-й.

По видеозаписям уроков знаменитых педагогов учатся в Европе и Америке. Стоимость видеуроков — от 140 рублей за час.

В дни школьных каникул и по выходным последователи Шаталова и Лысенковой проводят занятия в группах дошкольников, 2—4-х, 5—8-х и 9—11-х классов в Институте им. Екатерины Великой (Москва).



Виктор Фёдорович Шаталов — народный учитель СССР, кавалер ордена Николая Чудотворца, лауреат международных премий.

Приобретение учебников, DVD и запись на занятия:
111250, г. Москва, Красноказарменный проезд, д. 14а,
«Школа Шаталова».

Тел.: (495)772-47-34,
8-915-023-87-91.
www.shatalovschools.ru