

ДОЛГОЕ ЭХО

ВЛАДИСЛАВ КОРЯКИН, ДОКТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАУК



О.Ю. Шмидт из книги
«Челюскин»: долгий путь
и опасные моменты в истории
поисков



А
Н
Ж
Ж
Д
С
О
И
Л
В
В

РОКОВОГО РЕЙСА

Агония судна длилась недолго. Через проломленные льдом борта черная морская вода заливала трюм, отяжелевший нос неудержимо тянуло ко дну — палуба накренилась, рывком вздернулась корма, обнажив беспомощный винт. И словно последний вздох, столб пара и сажи взметнулся над поверженным кораблем, и он тотчас ушел под воду. Людей, оказавшихся после гибели «Челюскина» на льду Чукотского моря, обступили пурга и стремительно надвигающаяся ночь... Они еще не знали, что их ледовый плен продлится долгих два месяца и что операция по их спасению войдет в историю под названием «Челюскинская эпопея». С тех памятных дней прошло 70 лет, но лишь совсем недавно стало возможно взглянуть на события, происходившие в далеком 1934-м, сколько-нибудь объективно.

ПОХОД В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Пароход «Челюскин» торжественно провожали в плавание летом 1933 года в Ленинграде. Судно отправлялось в необычный рейс — ему предстояло, стартовав из города на Неве и пройдя все моря Ледовитого океана, Северным морским путем добраться до Владивостока. О судоходстве по Севморпути мечтали давно — очень выгодной и удобной выглядела эта дорога, способная связать центральную часть страны с Сибирью и Дальним Востоком. Однако путь этот был еще не проторен — лишь ледокольный пароход «Сибиряков» в 1932 году после тяжелейшего плавания смог пробиться сквозь арктические льды. Так что «Челюскин», по сути, отправлялся в неизвестность.

...«Взгляд на карту России показывает, что своим фасадом она выходит на Ледовитый океан», — утверждал создатель первого в мире арктического ледокола адмирал С.О. Макаров. Северный морской путь — это и есть дорога вдоль фасада, способная обеспечить необходимые перевозки к самым «медвежьим» углам страны. В 1878—1879 годах только парусно-паровое судно «Вега», ведомое шведским исследователем А.Э. Норденшельдом, однажды одолело этот путь, но — с зимовкой. А как раз зимовка и лишала подобное плавание практического смысла — гарантии своевременной достав-

ки груза. До революции проблемы Севморпути решала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, созданная по инициативе капитана II ранга А.В. Колчака, которая, базируясь во Владивостоке, исследовала в основном восточную часть будущей ледовой трассы. Западный же ее участок скрупулезно изучал полярный исследователь В.А. Русанов, сделавший целый ряд ценных предложений по ее развитию на будущее. Однако ни тот, ни другой так и не успели реализовать свои замыслы. После победы революции западный участок трассы, от Енисея до Белого моря, служил для вывоза сибирского хлеба в голодающую Европейскую часть страны, с началом индустриализации по нему на западные рынки пошел лес из Игарки, а позднее — никелевая руда Норильска и Талнаха. Освоение же олова Чукотки и золота Колымы потребовало регулярных рейсов из Владивостока. Так что какое-то время оба участка работали независимо друг от друга.

А вот сомкнуть их довелось человеку, далекому от романтики полярных изысканий.

ПОЛЯРНИК «ПОНЕВОЛЕ»

Талантливый математик Отто Юльевич Шмидт в 1913 году блестяще окончил курс обучения на физико-математическом факультете Киевского университета, 3 года спустя

ПОЛЯРНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ С ГОЛОВОЙ ЗАХВАТИЛИ ШМИДТА

опубликовал признанный коллегами серьезным вкладом в алгебру труд под названием «Абстрактная теория групп» и получил звание приват-доцента. В 1918-м, во время Гражданской войны, Шмидт вступил в партию большевиков и принял активное участие в создании советской системы образования. В начале 1920-х он стал основателем и главным редактором Большой Советской Энциклопедии. В конце 1920-х Шмидт был увлечен альпинизмом, чему немало способствовало его участие в Таджикско-Памирской экспедиции. Однако летом 1929 года экспедиция не состоялась, и Шмидту на «самом верху» предложили познакомиться с другим, не менее экзотическим районом страны.

В то время назрела необходимость включить в состав Советской России Землю Франца-Иосифа, которая оказалась в пределах ее полярных владений, заявленных царской Россией еще в 1916 году и подтвержденных советской нотой спустя 10 лет. Суть вопроса заключалась в том, что все известные и неизвестные земли между меридианами Берингова пролива — на востоке и полуострова Рыбачий — на западе объявлялись русскими, а позднее — советскими владениями. Для практического «узаконивания» этих деклараций необходимо было не просто водрузить на арктических островах государственный флаг, но также приступить к их хозяйственному освоению, в частности к созданию там научных или промысловых баз. В ходе экспеди-



Участники похода: корреспондент «Комсомольской правды» Л. Муханов, поэт И. Сельвинский, журналист Б. Громов, писатель С. Семенов на борту «Челюскина»

ПРАКОВД (12)

ции на Землю Франца-Иосифа в 1929 году Шмидт, имевший полномочия правительственного комиссара, впервые в жизни получил полярный опыт. Он не просто отлично справился с поставленной задачей — новое направление деятельности захватило его с головой. Спустя год Шмидт отправился на Северную Землю, высадив там зимовочную экспедицию Г.А. Ушакова — Н.Н. Урванцева. В этой работе Шмидт постоянно обращался к бесценному опыту бывалых полярников, как моряков (капитанов В.И. Воронина, М.Я. Сорокина, гидрографа Н.И. Евгенова), так и ученых (В.Ю. Визе, Р.Л. Самойловича) и многих других.

В 1932 году он, уже в качестве директора Всесоюзного арктического института Севера, на ледокольном пароходе «Сибиряков» под командованием капитана Воронина, используя составленный профессором Визе прогноз ледовой обстановки на трассе, впервые в истории одолел Северный мор-

ской путь без зимовки. И несмотря на то что «Сибиряков», потеряв во льдах Чукотского моря винт, вынужден был выйти в Тихий океан под парусами из брезента, где его взяли на буксир, это плавание явилось несомненным успехом, оцененным самим Сталиным.

Его итогом стало основание Главного управления Северного морского пути (ГУ СМП) во главе со Шмидтом, в задачу которого вменялось «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». А значит, предстояло незамедлительно готовиться к новым плаваниям, необходимость которых казалась очевидной.

ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ИМПРОВИЗАЦИЯ

Новый поход по трассе Севморпути Шмидт наметил на 1933 год. С немалым трудом ему уда-

В материале использованы зарисовки участника экспедиции художника Федора Решетникова



