

морскими флагами, полотном с золоченой бахромой и кистями, на полу — красное сукно и ковры, в роскошной раме — изображение корабля. Почетный караул от Гвардейского экипажа стоял со знаменем и музыкантами. Согласно диспозиции правее эллинга бросил якорь крейсер II ранга «Алмаз» — единственный корабль, прорвавшийся во Владивосток после Цусимского боя, выше по Неве стояли канонерские лодки «Храбрый» и «Грозящий». Рабочие выбили подпоры, и корабль начал плавно скользить под дружное «ура», грохот корабельного салюта, звуки государственного гимна; были подняты кормовой Андреевский флаг и императорский штандарт, невские воды мягко приняли дредноут-первенец.

Перипетии первой мировой войны, народные волнения не изменили установившиеся традиций. Так, например, школьный друг французского президента Р. Пуанкаре, посол Французской Республики в России Морис Палеолог участвовал в июне 1915 г. в одном из последних торжеств. В своем дневнике он записал: «22 июня 1915 г., утром, в присутствии Государя происходит спуск броненосного крейсера в 32 000 тонн «Измайл», построенного на эллингах Васильевского острова... Присутствует дипломатический корпус и члены правительства. Погода прекрасная, церемония столь же впечатительная, сколь живописная. Но гости как будто не интересуются зрелищем. Перешептываются в группах с встревоженными лицами: получено известие, что русская армия от-

ходит от Львова. Государь невозмутимо выполняет все обряды... Громадное судно двигается к Неве медленно и неудержимо...» [8].

В тот погожий день всемогущий российский самодержец Николай II вряд ли думал, что его империя как этот величественный корабль медленно и неудержимо скатывается в безнадежных драматических событий, что через полтора года по трапам благословленных им кораблей поднимутся бравые матросы, чтобы до основания разрушить единую и неделимую державу династии Романовых.

## ЛИТЕРАТУРА

1. На страже Заполярья. 1981. 2 декабря.
2. Советский воин. 1979. № 6. С. 44.
3. Судостроение. 1972. № 8. С. 64.
4. Судостроение. 1971. № 9. С. 55; 1972. № 8. С. 64.
5. Морской сборник. 1903. № 6. С. 26.
6. Морской сборник. 1889. № 6. С. 38.
7. Разведчик. 1911. № 1078. С. 401.
8. Полеолог М. Царская Россия накануне революции. М., 1991.

## РОДИНА ЧЕСТВОВАЛА ГЕРОЕВ

(К 60-летию челябинской эпохи)

А. М. Матиясевич

А. М. Матиясевич является выпускником Ленинградского морского техникума 1931 г. (ныне Академия морского флота), почетным работником морского флота, действительным членом Географического общества. Накануне Великой Отечественной войны А. М. Матиясевича призвали в ВМФ, в июле 1941 г. он окончил Высшие специальные классы командиров подводных лодок, после чего был назначен старшим помощником командира лодки «Лембит», КБФ, а через два месяца стал ее командиром. В конце войны корабль стал краснознаменным, а Матиясевич удостоился многих наград, в том числе и высшего морского офицерского ордена Ушакова II степени. После пятнадцатилетней службы в ВМФ он снова вернулся на капитанский мостик торговых судов.

60 лет отдал Алексей Михайлович морскому флоту, 13 навигаций проработал в Арктике, где дважды зимовал. Статья о походе «Челюскина» написана на документальной основе и дневников автора.

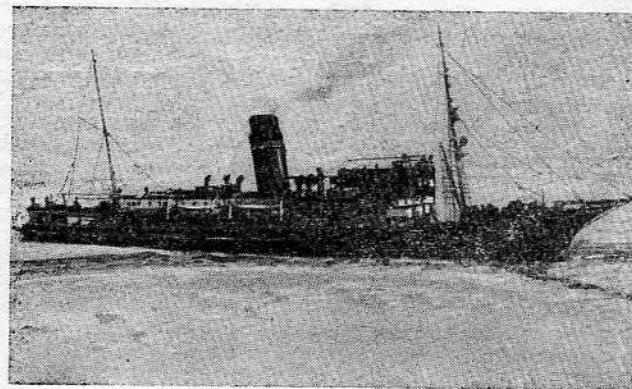
После того, как ледокольный пароход «Сибиряков» в 1932 г. под командованием капитана В. И. Воронина прошел по Северному морскому пути с запада на восток в одну навигацию, Правительство постановило создать Главное управление (ГУСМН), начальником которого в декабре 1932 г. назначили профессора О. Ю. Шмидта, наделенного чрезвычайными полномочиями. Претворяя в жизнь главную задачу — «Проложить окончательно Северный морской путь», Отто Юльевич со свойственной ему энергией принялся за организацию многоплановой экспедиции.

В ответ на вопросы спецкорреспондента начальник правительственної Арктической экспедиции О. Ю. Шмидт в день выхода «Челюскина» на север (9 августа 1933 г.) заявил следующее: «Судя по многочисленным запросам и откликам наша общественность весьма интересуется вопросом, почему экспедиция сквозного плавания по Ледовому океану отправляется не на мощных «Красине» или «Сибирякове», а на «Челюскине», который вовсе не ледокол... Поход «Сибирякова» доказал проходимость Ледового океана и не нуждается в проверке. Наша задача — освоить путь, и ближайшее звено — найти, комбинируя теорию и практический опыт, тот тип корабля, по которому мы будем строить северную грузовую флотилию...» [1].

Первым грузовым пароходом, заказанным Наркомводом для восточной части Северного Ледовитого океана (рейс Владивосток — устье Лены), стал «Челюскин», для сквозного

плавания, однако, не предназначавшийся. Строился он датчанами, потому-то после его гибели некоторые пытались обвинить фирму в недоброкачественности постройки и несоответствии заказу основных размерений. «Вследствие большой ширины «Челюскин» с трудом мог следовать за ледоколом, склонные части постоянно упирались в лед» [2]. К сожалению, такое же замечание повторяется и в современной литературе: «И вновь «Челюскин» остался один. Причем в несеколько улучшившейся обстановке пошел даже веселее, чем за „Красином“ — слишком узок для него был канал, пробиваемый ледоколом...» [3]. Совершенно абсурдные заявления, потому что ширина «Челюскина» всего 16,6, а линейных ледоколов «Ермак» и «Красин» — 21,6 м.

Уже к концу первой пятилетки на Балтийском заводе в Ленинграде завершилась постройка серии товаро-пассажирских пароходов (так называемых «северянок»), специально предназначенных для работы в ледовых условиях. Регистр СССР присвоил им ледовый класс и не ошибся, потому что суда показали высокие эксплуатационные качества в высоких широтах. «Наша экспедиция среди прочих задач выявит, как нужно изменить проект при постройке будущих судов. С нами идут кораблестроители и физик т. Фавидов, который точными приборами измерит напряжение и деформацию корпуса от напора льдов. В будущем грузовые операции возможны в двух видах, под проводкой мощного ледокола и самостоятельно. Оба эти способа необходимо проверить. Если «Челюскин» пройдет самостоятельно, мы будем иметь опыт сквозного прохода грузовым судном. Если же льды его задержат, то он пройдет вслед за «Красином...» [1]. В действитель-



Ледокол «Ф. Литке»

ности же с 1921 г. пароходы Карских экспедиций проводились ледоколами «Ермак», «Красин», «Ленин», а в восточном секторе Арктики — «Литке». А вот опыт проводки ледоколами при сквозном плавании отсутствовал.

В то время, когда О. Ю. Шмидт предложил новый сквозной переход по Севморпути, эксплуатировалось несколько «северяков» советской постройки, а на одном заканчивались заводские испытания. Все они имели одинаковые ТТЭ: водоизмещение 6400 т, длина 105, ширина 14,06, осадка в грузу около 7 м; одна паровая машина мощностью 1500 л. с. обеспечивала скорость в грузу по чистой воде 10—11 уз. Эти элементы разнились с «Челюскиным»: водоизмещение 7500 т, длина 100, ширина 16,6, осадка в грузу 7 м, паровая машина мощностью 2800 л. с., не соответствовавшая прочности корпуса, что сразу и выявилось при попытке форсировать лед, позволяла развивать скорость по чистой воде до 12 уз.

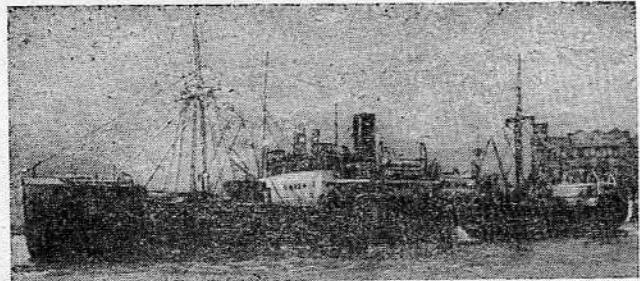
Ознакомившись с «Челюскиным», капитан В. И. Воронин наотрез отказался идти в плавание. Многие моряки склонялись к мысли использовать один из «северяков», которые они считали более пригодными для выполнения намеченного. Однако О. Ю. Шмидт, возможно под нажимом наркомводовцев, отклонил эти предложения, считая, что для Арктики еще надо... найти тот тип корабля, по которому мы будем строить северную грузовую флотилию [1]. Отто Юльевич настоял на своем и уговорил Владимира Ивановича пойти в рейс. Предстояло не только испытать пароход на годность работы в Арктике, но и доставить зимовщиков на о. Врангеля не с востока, как это обычно делалось, а с запада. Путь к острову во льдах с востока в десять раз короче, чем с запада, и все равно не каждый год удавалось сменить зимовщиков.

О. Ю. Шмидт запланировал проведение многочисленных и ответственных научных исследований, посещение полярных станций, но делать это на судне, еще не прошедшем нормальные ходовые испытания, после которых неизбежны различные доработки, было крайне рискованно. Тем не менее, 19 августа 1933 г. «Челюскин» покинул Мурманск и вышел в Баренцево море, взяв курс на Новую Землю. На борту находилось 112 человек, из них 58 членов экипажа, 18 полярников (в том числе десять женщин и двухлетняя дочь будущего начальника зимовки), которых следовало доставить на о. Врангеля, 12 рабочих-строителей, обязавшихся в короткий срок построить на острове жилье, 29 ученых, писатели, киноработники, журналисты, фотокорреспондент, художник. На одиннадцатый день одним участником экспедиции стало больше. Вот запись в судовом журнале: «31 августа 1933 г. Карское море. На пути из Мурманска к острову Врангеля. 5 час. 30 м., счислив широту 75° 46,5 с., долгота 91° 06'. У супругов Васильевых родилась дочь. Новорожденной присвоили имя Карина. На основании настоящей записи родителям выдана справка. Штурман В. Павлов».

В группу ученых входил геодезист Я. Я. Гаккель, с которым автором этой статьи связывала во время экспедиционных плаваний в Арктике крепкая дружба. Яков Яковлевич подробно рассказал о трагедии «Челюскина». Встретив тяжелые льды в Карском море, Шмидт и Воронин решили попытаться пройти на восток путем «Сибирякова», вокруг Северной Земли или проливом Шокальского. А Владимиру Ивановичу нетерпелось подтвердить свое мнение о непригодности к работе в Арктике нового парохода, и он сразу же (14 августа) начал форсировать лед.

Спецкорр «Известий» Б. В. Громов записал в своем дневнике: «С полного хода налетел пароход на лед, отходил назад, чтобы снова броситься в бой. Треск и грохот сопровождали атаки нашего судна [4]. Все это время не покладая рук трудились инженер-физик Г. И. Фавидов и кораблестроители, замерявшие напряжения и деформацию корпуса, который оказался слабым, несоразмерным с мощностью машины и не выдерживавший удары, да, впрочем, он и не рассчитывал на это. В форпике и в первом трюме появилась течь, в скуловой части — вмятины, 12 шпангоутов лопнули, «полетели» десятки заклепок.

О результате первой схватки со льдом сообщили в Москву, откуда последовал весьма неожиданный ответ — все остается на усмотрение руководства экспедиции. Для устранения течи требовалось поднять носовую оконечность; на вызванный ледокол «Красин» перегрузили несколько тонн угля, проподнявшийся нос подремонтировали, а форпик забетонировали, причем в этом аврале участвовала вся экспедиция. Приняв решение продолжать рейс, около восьми часов шли за «Красиным» на север до полосы нескольких разреженного

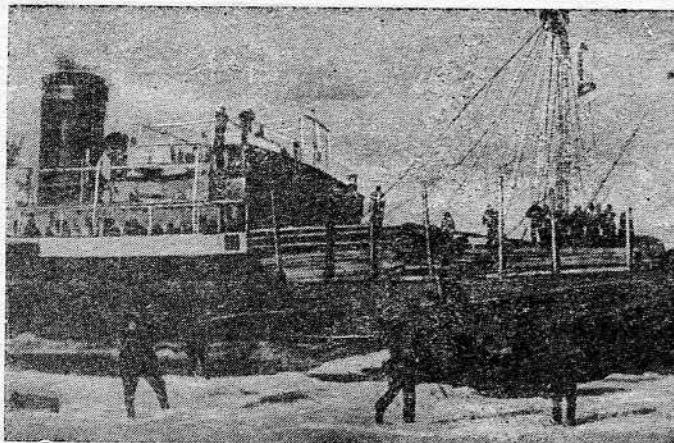


Пароходы «Анадырь» и «Свердловск»

льда. Продвигались на север крайне медленно. Воспользовавшись прогалиной чистой воды, произвели рекогносировку с самолета «Ш-2», причем вместе с летчиком М. С. Бабушкиным впервые поднялся в воздух капитан судна. Когда 24 августа пробились к о. Уединению, туда вскоре подошел пароход «Седов», на который перегрузили 100 т угля. Форштевень «Челюскина» приподнялся еще больше, но эта мера не могла значительно улучшить ледокольные качества.

27 августа уперлись в непроходимый лед, нашлось «озеро» воды, и снова Бабушкин с Ворониным слетали в разведку. Пути к Северной Земле не было, пришлось повернуть на юг и далее к проливу Вильцикского, 2 сентября удалось пробиться в море Лаптевых. На попытку пройти на восток по маршруту «Сибирякова» только бесполезно израсходовали топливо и потеряли две недели ценнего времени непродолжительной арктической навигации. В середине сентября без помощи ледокола вышли в Чукотское море, увидели о. Врангеля, который окружали сплошные льды. Под чукотским берегом обнаружили полосу льда, двигавшегося на восток, сразу же объявили аврал, чтобы развернуть пароход в нужном направлении.

Следует отметить, что в восточном секторе Арктики скопилось много судов, все они благополучно вышли на чистую воду. Из Чаунской губы и от Колымы шли на восток пароходы Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода, а «Челюскин» в это время находился во льдах несколько севернее каравана, проведенного ледоколом «Ф. Литке», который две арктические навигации отработал без заводского ре-



«Челюскин» во льдах

мента и находился в плачевном состоянии. 9 октября на нем успели завершить самые неотложные работы, и он вышел из бухты Провидения на помощь затертым льдами пароходам. От мыса Дежнева «Ф. Литке» трое суток с трудом продвигалася на запад, израсходовав около 400 т угля, до цели оставалось еще далековато (явно не дотянуть!), поэтому пришлось повернуть обратно.

На «Анадыре» большое число пассажиров обрекалось на зимовку, но летчик Ф. К. Куканов, несмотря на неблагоприятную погоду, на маленьком самолете за несколько рейсов вывез в Уэлен 90 человек. В прибрежной полосе в районе мыса Джентретлен стояли во льдах пароходы «Свердловск» (капитан А. П. Мелехов) и «Лейтенант Шмидт» (Ф. К. Снежко), возвращавшиеся с Колымы, чуть севернее находился «Челюскин», почему-то не отвечавший на радиограммы с предложением пробиться к ним для совместного движения на Восток, как и предполагали капитаны суда понесло к Берингову проливу, в районе о. Ильдля «Свердловск» подвергся сильному сжатию; несмотря на то, что крен достиг  $30^{\circ}$  на правый борт, корпус выдержал. «Ф. Литке» направился на Уэлен, принял пассажиров, доставленных с «Анадыря» самолетом, а заодно и восьмерых оказавшихся там челябинцев, прибывших на собачьих упряжках.

Когда «Челюскин» находился в нескольких километрах от берега, к экипажу приехали в гости чукчи на двух нартах. О. Ю. Шмидт вместе с метеорологом Н. Н. Комовым, служившим ему переводчиком, переговорил с ними и на другой день утром отправился на берег. Участник экспедиции А. Е. Миронов рассказывал, что «вечером, накануне отъезда, произошло весьма странное: Отто Юльевич вызывал к себе то одного, то другого челябинца и о чем-то подолгу беседовал с глазу на глаз; о чем — мы не знали, но все они чувствовали себя не совсем в своей тарелке; в ответ же на наши вопросы они лишь смущенно и, пожалуй, несколько растерянно пожимали плечами — да так, ничего особенного...».

Вернувшись через сутки с четырьмя собачьими упряжками, Шмидт объяснял, что уверенности в прогнозе чукчей о скором появлении южного ветра, который способен взломать и отжать лед от берега, нет. Поэтому вынужденной стала мера отправки на берег первой группы из восьми человек, уже давших согласие — именно с ними проводились предварительные «тайные» беседы. Отправка состоялась 3 октября, в становище на о. Колючин удалось раздобыть еще несколько собачьих упряжек, на которых группа благополучно прибыла в Уэлен. Через несколько дней «Ф. Литке» доставил всех в бухту Провидения, а экипаж ледокола снова приступил к неотложному ремонту и погрузке угля.

«Свердловск» и «Лейтенант Шмидт» утром 31 октября вышли на чистую воду, и в тот же день заместитель Наркома водного транспорта ... Розенталь радиировал: «Ледокол „Литке“ капитану Бочеку. Поздравляю победой героев Арктики. Объявите капитанам Мелехову и Снежко, экипажам „Свердловска“ и „Лейтенанта Шмидта“ благодарность за ударную работу во льдах и благополучный вывод в тяжелых условиях судов на чистую воду». А крепко вмерзший в ледяное поле «Челюскин» продолжал дрейфовать, оказавшись

4 ноября в Беринговом проливе. Как только памятный крест на мысе Дежнева остался позади, а дрейф на юг продолжался, в Москву ушла в духе того времени радиограмма: «Задание партии и правительства выполнено. Северный морской путь проходим не только для ледоколов, но и обычных морских пароходов».

А. П. Бочек записал: «Ни у кого из нас не было сомнения в том, что „Челюскин“ успешно закончит рейс и, таким образом, отпадает необходимость оказывать ему помощь» [5]. В тот день, когда до чистой воды оставалось три четверти мили, дрейф неожиданно прекратился. Челябинцы израсходовали 3 т аммионала, но льдина, в которую вмерзло судно, не поддавалась. Вскоре обнаружилось, что вся эта масса льда начала двигаться в обратном направлении. Вечером 4 ноября на «Ф. Литке» узнали, что пароход стремительно понесло на север; считая, что разрушить льдину лучше с морской стороны, Бочек и Николаев предложили помочь, но на другой же день утром получили отказ, хотя дрейф в северном направлении продолжался. На аналогичное предложение представителя Главсевморпути, находившегося на «Литке» Г. Д. Красинского, О. Ю. Шмидт ответил следующее: «Помочь „Литке“ при известных обстоятельствах может оказаться необходимой, мы тогда обратимся с просьбой и примем ее с благодарностью. Сейчас положение еще неопределенное. Со вчерашнего вечера „Челюскин“ быстро дрейфует на север, что дает нам надежду на разлом поля. Если товарищ Бочек знает о вашем предложении, то прошу выразить ему благодарность» [5]. И вдруг 10 ноября в полночь от Шмидта и Воронина получили тревожную радиограмму, в которой сообщалось о сложившихся условиях. А далее следовало: «Мы обращаемся с просьбой оказать нашему пароходу содействие в выводе из льдов... Зная о трудной работе, проделанной „Литке“, и об имеющихся повреждениях, мы с тяжелой душой посыпаем эту телеграмму... По-видимому, „Литке“ сможет, следя между восточной кромкой и американским берегом, подойти к нашей льдине с чистой водой...» [5].

Это обращение явно запоздало, потому что пароход находился от кромки льда почти в двадцати милях. Работая круглосуточно, с помощью экипажей всех стоявших рядом судов, команда ледокола предприняла титанические усилия, чтобы сделать самое неотложное, затем свернуть ремонтные работы, поднять пары в шести котлах (седьмой продолжал действовать) и поскорее выйти в море [5]. С рассветом 12 ноября «Ф. Литке» отправился в спасательный рейс, имея на борту 650 т угля, причем треть пришлось погрузить на верхнюю палубу. К вечеру зашторнило так, что начало смыть уголь с палубы, пришлось уменьшить ход.

14 ноября ледокол сблизился с «Челюскиным» до 30 миль, через трое суток осталось еще около 25, однако пройти их предстояло в тяжелых льдах, быстро дрейфовавших на запад. Появилась опасность, что ледокол не только не окажет помощь пароходу, но и сам будет затерт льдами. Продолжительность светлого времени суток составляла не более трех с половиной часов, выбирать путь во льдах становилось все труднее. Убедившись в невозможности получения помощи, Отто Юльевич разрешил ледоколу лечь на обратный курс, и «Ф. Литке» благополучно возвратился в бухту Провидения. 22 ноября ледоколу, позднее направившемуся во Владивосток, пришлось еще не раз оказывать помощь судам в штормовом море и районе Петропавловска.

«Челюскин» продолжал дрейфовать в Чукотском море; 13 февраля 1934 г. во время подвижки и сильного сжатия льдов корпус не выдержал напора и начал быстро заполняться водой; в 15 ч. 30 мин. пароход затонул по уточненным данным в точке  $68^{\circ} 18,5'$  северной широты и  $172^{\circ} 49'$  западной долготы. Это в 61 милю от мыса Онман, 62,4 от о. Колючин, 64 от мыса Банкарем и 68 от мыса Джентретлен. Челябинцы разбили лагерь на льду. Желание некоторых членов экспедиции отправиться на берег по льду твердо пресекали О. Ю. Шмидт и его заместитель А. Н. Бобров, так как собачьи упряжки держались в резерве, на случай экстремальных обстоятельств. Подготовив список очередности эвакуации людей (Шмидт и Воронин были в нем последними), терпеливо ждали помощи с воздуха.

Первым 7 марта 1934 г. прилетел А. Ляпидевский, Отто Юльевич встречал и провожал каждый самолет. Когда улетела половина участников экспедиции, Шмидт заболел — сказалось чрезвычайное напряжение и постоянное пребывание на морозе, двухстороннее воспаление легких уложило его в

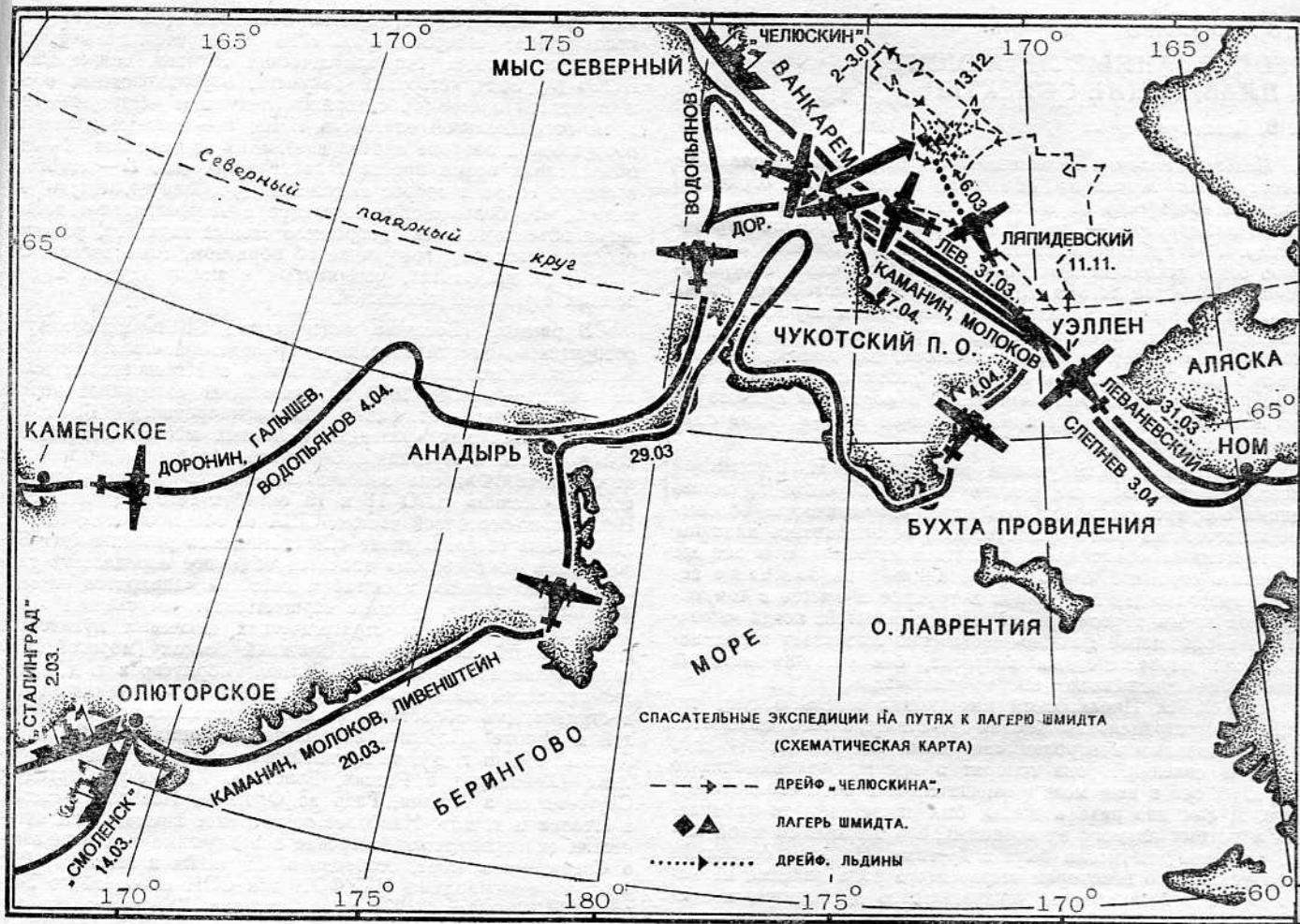


Схема движения самолетов к ледовому лагерю челюскинцев (апрель 1934 г.)

постель. Врачи настаивали на немедленной отправке на материк, но он категорически отказался. Тогда А. Н. Бобров взял на себя смелость сообщить об этом в Москву, и ответ о госпитализации пришел незамедлительно. Тогда же 11 апреля Шмидта доставили самолетом в американский город Ванкарем, а затем перевезли на Аляску, в город Ном.

Прошло ровно два месяца после гибели «Челюсина», и в тот день, 13 апреля, закончилась операция по вывозу челюскинцев на берег. Последним ледовый лагерь покинул капитан В. И. Воронин [6]. Во время гибели «Челюсина» на льду оказалось 104 человека, не успел сойти и погиб лишь Борис Могилевич. Все остальные участники экспедиции удостоились ордена Красной Звезды. Но есть в бочке меда и ложка дёгтя — многие опытнейшие капитаны — участники совместного с «Челюсина» плаваний подверглись репрессиям: так, в 1934 г. капитан Ф. К. Снежко, составивший карту плавания и дрейфа парохода «Лейтенант Шмидт», вскоре после возвращения из рейса был арестован, капитанов В. М. Стхекова, Я. Л. Спрингеса, П. Н. Хренова, В. П. Сиднева такая же участь постигла в 1937 г. — все погибли в концлагерях, посмертно реабилитированы.

Еще в феврале 1934 г. в Центральном Управлении морским флотом (ЦУ морфлот) была организована группа по полярным вопросам, которую возглавил вернувшийся из Арктики начальник Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода капитан А. П. Бочек. Автора этих строк как ее участника, работавшего старшим помощником капитана парохода «Красный партизан», пригласили на должность старшего инженера группы. Мы стали консультантами ЦУ Морфлот по вопросам оказания помощи терпящим бедствие в Арктике судам. Сохранились некоторые документы и личные записи, на основе которых удалось проанализировать рейс «Челюсина», но опубликовать такой материал тогда не представлялось возможным. Позднее меня откомандировали в Балтий-

ское морское пароходство; сразу же уйдя в арктический рейс на пароходе «Сакко», продолжал работать над собранными материалами.

С позиций сегодняшних дней, по прошествии шести десятков лет, легче разобраться в перипетиях челюскинских событий. Главное, что широко масштабная комплексная экспедиция была организована на судне, не проверенном в ледовых условиях, что по меньшей мере, расценивается как легко-мысленность. «Битье» об лед с полного хода в начале рейса нельзя назвать разумным — это только нанесло сразу же неисправимые повреждения. Для одной экспедиции круг задач оказался чрезмерным, выбранным без учета кратковременности арктической навигации. Трагедия не произошла, если бы были услышаны разумные советы опытных полярных капитанов. В 1936 г. автору этих строк довелось работать вместе со Шмидтом во время проводки миноносцев Северным морским путем, и все мы убедились, что Otto Юльевич на сей раз учитывал предыдущий опыт, прислушивался к мнению А. П. Бочека, Н. М. Николаева и других. Уроки пошли на пользу!

## ЛИТЕРАТУРА

- Почему мы идем на «Челюсина» // Известия. 1933. 13 авг.
- Визе В. Ю. Моря советской Арктики. Л.: Изд-во Глазевморпути. 1936. С. 3, 416.
- Морской флот. 1982. № 3. С. 56.
- Громов Б. 101 на дрейфующем. М.: Политиздат. 1964. С. 5, 9, 10.
- Бочек А. П. Всю жизнь с морем. М.: Транспорт. 1969. С. 8, 9, 229.
- СССР на стройке. 1934. № 10. С. 1, 12.