# ДОЛГОЕ ЭХО

ВЛАДИСЛАВ КОРЯКИН, ДОКТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАУК

О.Ю. Шмидт на борту «Челюскина» в дрейфе и опасности, связанной на ошибке

# 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 надвигавшаяся 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 доставки 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

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

РГАКФД (х2)

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 экспедиции 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.

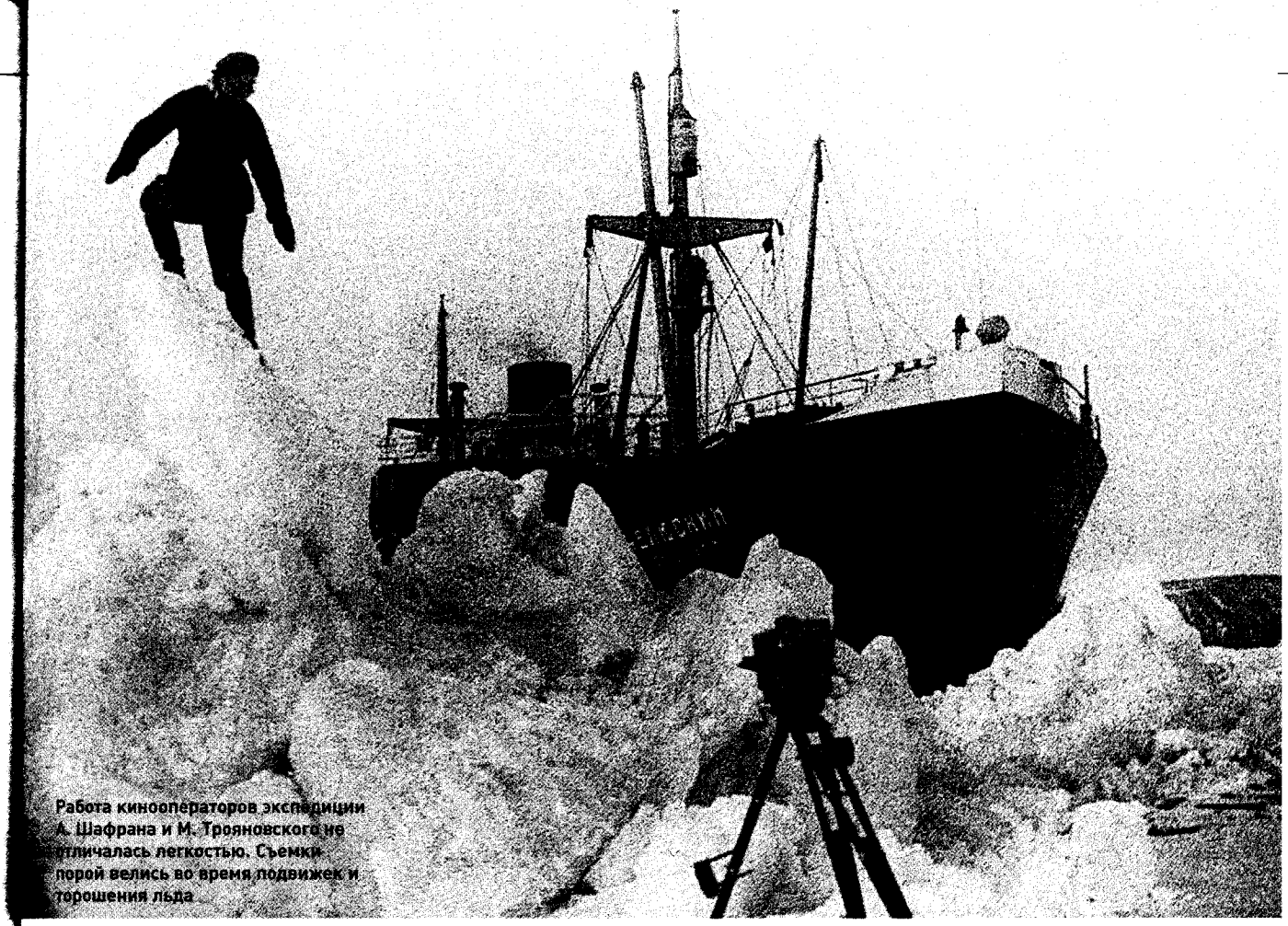
В 1932 году он, уже в качестве директора Всесоюзного арктического института Севера, на ледокольном пароходе «Сибиряков» под командованием капитана Воронина, используя составленный профессором Визе прогноз ледовой обстановки на трассе, впервые в истории одолел Северный морской путь без зимовки. И несмотря 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



**Работа кинооператоров экспедиции А. Шафрана и М. Трояновского не отличалась легкостью. Съемки порой велись во время подвижек и торошения льда**

лось добиться передачи в распоряжение ГУ СМП нового, только что построенного в Дании парохода «Лена», который был переименован в «Челюскин», обладавший довольно низкими ледовыми качествами.

Цель этого похода Шмидт объяснил так: «Надо было сменить зимовщиков на острове Врангеля и расширить станцию... Надо было укрепить и продолжить опыт «Сибирякова»... Надо было, наконец, проверить, в каких пределах возможно плавание на Севере грузовых пароходов — не ледоколов и каким образом организовать совместную работу этих пароходов и ледоколов на всем пути».

Ставка на грузовой пароход была сделана не случайно — именно они выполняют основную работу по транспортировке грузов, тогда как ледокол возит в основном уголь, обеспечивающий его работу по проводке грузовых судов. Посещение острова Врангеля также являлось необходимостью — его обитатели уже 4 года не получали снабжения с Большой земли. Ну и наконец, Шмидту как главе нового ведомства просто необходимо было обеспечить судоходство по трассе Севморпути в максимально короткие сроки.

Поскольку перед «Челюскиным» стояли куда более сложные задачи, чем когда-то перед «Сибиряковым», ему был придан бортовой самолет Ш-2 — ледовый разведчик с опытным полярным пилотом М.С. Бабушкиным, а для проводки в тя- ►

## Ставшие челюскинцами

**110 человек, находившихся на борту «Челюскина», делились на три категории: собственно экипаж (52 человека), экспедиция (29 человек) и столько же полярников и строительных рабочих, направлявшихся на остров Врангеля. Причем только 36 человек из всех участников были коммунистами и комсомольцами. Возраст участников колебался в пределах от 20 до 51 года. Основной костяк экипажа составляла группа «сибиряковцев» из 19 моряков и научных работников во главе с капитаном В. Ворониным и штурманом М. Марковым. Около трети перечисленного персонала уже имели полярный опыт, хотя и в разной степени. Самым опытным из них полярником, не считая капитана, был радист Э. Кренкель (пионер применения коротких волн в арктических условиях), имевший за плечами три зимовки на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа, а также поход на «Сибирякове» и полет на дирижабле «Граф Цеппелин». На борту «Челюскина» также находились 9 женщин, включая беременную жену геодезиста В. Васильева, направлявшегося на остров Врангеля. Начальник зимовки на острове Врангеля П. Буйко также ехал с женой и маленькой дочерью.**

Восемь человек покидают судно, направляясь на материк. Октябрь 1933 года

РГАКФД

# Воронин считал, что «Челюскин» для перехода в Арктике непригоден

желых льдах — ледокол «Красин». И тем не менее капитан Воронин долго не соглашался взять на себя командование слабым, неподходящим для рейса судном.

Сегодня подобная поспешность и недальновидность при подготовке столь серьезной экспедиции могут показаться странными. Но была ли у Шмидта альтернатива? Ведь доказать дееспособность новой организации на фоне происходящего в стране можно было только очередным рекордным плаванием. Поэтому все его решения и действия становились сплошной импровизацией — в зависимости от складывающихся обстоятельств. Конечно, многое в принятии решений по организации экспедиции объяснялось честолюбием Шмидта, которое его критики называли авантюризмом. Но так уж сложилось, что в 1930-е годы самые сложные задачи решали в стране зачастую без оглядки на цену, которую при этом приходилось платить.

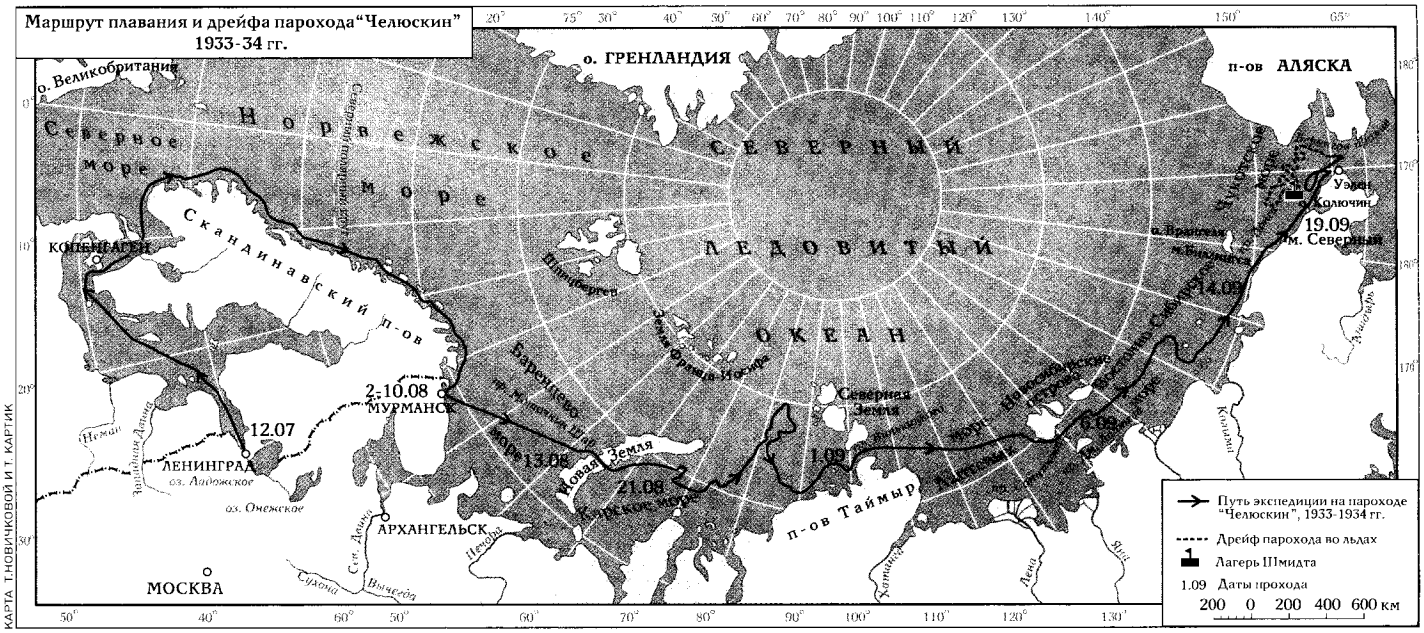
## В ЧЕРНО-БЕЛЫХ ТОНАХ

А время то было, как известно, неоднозначным. Вдохновенный энтузиазм первопроходцев и липкий ужас ночных арестов, человеческое благородство и подлость доносов. Только что кончилась Первая пятилетка — страна пожинала плоды индустриализации одновременно с насильственной коллективизацией и сопровождавшим ее голодом. Тезис Сталина об обострении классовой борьбы активно проводился в жизнь, и эшелоны спецпереселенцев и зеков потянулись по Транссибирской магистрали, а с 1932 года по морю — из Владивостока на Колыму. Голод загонял людей в Арктику, которая к тому же представлялась убежищем «от всевидящего глаза и от всеслышащих ушей». Шмидт же не только гарантировал полярникам твердую «пайку» (по нормам Главсевморпути), но и добился решения правительства о красноармейском пайке для их семей, остававшихся на Большой земле. Помимо всего прочего, система Главсевморпути была структурой «наукоемкой», требовавшей специалистов высокого уровня, желательно с высшим образованием, которые получали возможность найти практическое применение своим знаниям. Именно поэтому люди охотно соглашались работать в Арктике, которая в советском обществе 1930-х годов была столь же престижной, как космонавтика спустя три десятилетия.

Впрочем, кадры полярников отнюдь не оставались без «присмотра». Необходимый контроль осуществлялся посредством организованного в ГУ СМП Политуправления во главе с политработником С.А. Бергавиновым. Несколько позже этим спецуправлением над некоторыми полярниками были проведены закрытые процессы, срежиссированные Генеральным прокурором страны А.Я. Вышинским, дабы видные специалисты «из бывших» окончательно уяснили свое место в новых условиях.

Надо сказать, арктические достижения стали блестящей находкой для советской пропаганды. Тема освоения Севера — с романтикой арктических будней и мужеством советских полярников — не сходила со страниц книг, газет и с киноэкранов, сформировав целое поколение людей, для которых работа в Заполярье стала смыслом жизни. Так что все то, что неразрывно сплелось в

КАРТА Т.НОВИЧКОВОЙ И Т. КАРТИК



КАРТА Т.НОВИЧКОВОЙ И Т. КАРТИК

эпоху 1930-х — романтичное и страшное, возвышенное и прагматичное, — как раз двигало и организаторами экспедиции, и ее участниками.

## ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ

Выйдя из Ленинграда и обогнув Скандинавский полуостров, «Челюскин» 10 августа 1933 года покинул Мурманск. Переход через Карское море (с 13 августа по 2 сентября) сопровождался сразу несколькими событиями. Во-первых, в процессе движения во льдах за «Красиным» «Челюскин» получил массу мелких повреждений (вмятины в корпусе, деформацию шпангоутов и потерю многих заклепок). Во-вторых, у супругов Васильевых родилась дочь, названная Кариной. В-третьих, было скорректировано положение острова Уединения на 50 миль восточнее, что позволило внести коррективы в морские карты. В-четвертых, 21 августа «Челюскину» пришлось расстаться с «Красиным» — ледоколу предстояло сопровождать караван судов на пути к реке Лене.

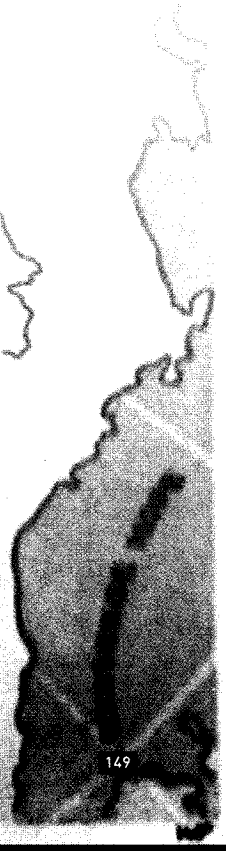
С этого момента экипаж мог рассчитывать только на себя...

Поначалу ледовая обстановка оставалась в целом благоприятной, но, войдя в Восточно-Сибирское море с его тяжелыми льдами, экипаж обнаружил очередные повреждения. «Как трудно идти среди льдов на слабом «Челюскине», к тому же плохо слушающемся руля...» — отметил в дневнике капитан Воронин. Однако основные испытания ждали корабль в Чукотском море, куда он вошел проливом Лонга в середине сентября. Воздушная разведка, обнаружившая тяжелые льды, сделала очевидной невозможность посещения острова Врангеля. Вскоре судно оказалось в железных тисках льда. С берега к нему на собачьих упряжках добрались чукчи, с ними Шмидт 3 октября отправил на материк 8 человек — больных и тех, кому необходимо было вернуться домой до конца года.

Нельзя не сказать, что, даже принимая во внимание далекую от совершенства конструкцию «Челюскина», его судоводители в критический момент оказались на высоте — в тех «заколдованных» местах, где «Сибиряков» в свое время лишился винта, состояние «Челюскина» не казалось им безнадежным.

## «КОЛЫМСКИЕ» МОТИВЫ

Дальнейшая судьба «Челюскина» неожиданным образом оказалась в прямой зависимости от взаимодействия с судами Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода. Она проводилась в интересах Дальстроя, новой организации в системе ОГПУ—НКВД, в за-►



дачи которой входило освоение бассейна Колымы силами заключенных. Руководил экспедицией один из открывателей Северной Земли, Н.И. Евгенов, его замом по морской части был известный полярник капитан А.П. Бочек. При назначении Бочек получил следующее предупреждение: «За экспедицией будет следить не только наркомат и Дальстрой, это вы должны знать...». Имя главного «следящего» наркомвод Н.И. Пахомов, видимо, просто не рискнул произнести вслух...

Суда Северо-Восточной экспедиции, добравшись до устья Колымы 4 сентября 1932 года, в самых сложных условиях успели перебросить на берег только половину своих грузов, поставив тем самым строителей колымского социализма в отчаянное положение. Часть плавсредств с людьми при этом была унесена в море. Эти события так подействовали на Евгенова, что он заболел и был отправлен на материк. Приняв командование, Бочек, так и не сумевший завершить разгрузку, сделал попытку увести суда из грозившего им ледового плена, но у Колючинской губы (Чукотка) им все же пришлось зазимовать. Во льду экспедиционные суда, в том числе и флагман ледорез «Литке», получили значительные повреждения, требовавшие серьезного ремонта. Осенью 1933 года ситуация практически повторилась. Морякам «Литке», избитый корпус которого протекал во многих местах, оставалось лишь, напрягая все силы, спасать от подобной участи транспортные суда.

В общем, к тому моменту, когда «Челюскину» потребовалась срочная помощь, ледорез находился в плачевном состоянии, а его команда была совершенно измотана.

## В ЛЕДЯНЫХ ОБЪЯТИЯХ

В течение месяца поврежденный «Челюскин» от мыса Сердце-Камень из последних сил проталкивался сквозь льды, порой дрейфуя вместе с ними. Теперь судно настолько приблизилось к Берингову проливу, что капитан Воронин, по его словам, «был уверен, что между мысом Дежнева и островом Диомида нас выжмет в Беринго море».

Тем временем пароходы очередной колымской экспедиции «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт», несколько дней назад находившиеся от Берингова пролива гораздо дальше «Челюскина», 1 ноября по вскрывшейся прибрежной полынье благополучно его миновали. Такая перспектива выглядела вполне реальной и для «Челюскина», находившегося во льду дальше от берега. Спустя 3 дня «Челюскин», продрейфовав мимо мыса Дежнева, одолел весь Северный морской путь, пусть даже на последних милях — исключительно по воле ветров и течений. В отличие от «Сибирякова» винт у него был цел, хотя и вморожен в лед. Как писал в дневнике капитан Воронин, «Челюскину»... оставалось три четверти мили до чистой воды... В тот же день 4 ноября получили радиограмму от командования Северо-Восточной полярной экспедиции на ледорезе «Литке», предлагавшего нам помощь... Зная крепость окружающих нас льдов, тогдашнее состояние «Литке» (он ежесуточно принимал внутрь корпуса до двухсот тонн воды, с откачкой которой едва справлялись его водоотливные средства), я отказался от помощи».

...Вечером того же дня льдину с беспомощным судном поволокло обратно в Чукотское море. Спустя 10 дней «Челюскин» оказался уже у мыса Хоп на Аляске, откуда на борт «Литке» была передана запоздалая просьба о помощи. Моряки ледореза предприняли все возможное — вдоль ледовой кромки они подошли к «Челюскину» на 25 миль, но были остановлены тяжелым канадским паком — непроходимым многолетним льдом. Шмидту и Воронину ничего не оставалось, как решать, что делать в случае гибели спасателя, и отпустили «Литке»...

Теперь участь «Челюскина» целиком зависела от поведения льда. Поставив неподалеку от судна палатку с приборами для наблюдений за его подвижками, И. Факидов, инженер-физик экспедиции, спросил у своего коллеги П. Расса:

— Может быть, я зря устанавливаюсь?

— Ставьте, — ответил тот. — Может быть, в этой палатке еще придется жить...

В дневнике Факидова развитие событий накануне катастрофы отражено так:

«3 февраля. Недалеко от судна странный гул и визгливые скрипы. Происходили такие пертурбации близко — уверен, что от «Челюскина» не осталось бы и следа...

6 февраля. Полынья возле кормы расходится. Как бы не унесло мою палатку! Кругом лед трещит. Если ветер усилится — «Челюскин» будет сжат.

12 февраля. Лед сегодня ведет себя беспокойно... Не знаю,

что ожидает нас в эту ночь. Жизнь, как на вулкане или открытых позициях».

## КАТАСТРОФА

Из воспоминаний Воронина о событиях, происходивших сутки спустя: «В 13 часов 20 минут при пурге и 30-ти градусном морозе начался сильный напор торосов. Инженер Расс подошел ко мне:

— Капитан, — сказал он. — Впереди начинается торошение льда. Идет высокий вал... прямо на нас.

В эту же минуту судно заскрипело. Лед начал сжимать корпус...

— Конец, — сказал я себе. — Теперь все силы на выгрузку...»

Последующие события каждый оценивал по-своему.

Штурман Марков: «Челюскин» вздрогнул и быстро пошел назад, сопровождаемый скрипом и шорохом льда. Наблюдая движение судна, я ощущал за него боль. Я знал: что-то большое, страшное, хотя еще не осознанное полностью, должно сейчас произойти. Грохот гигантских торосов нарастал. Ледяная гряда, меняя профиль, обняла нас полукольцом. Она безжалостно смыкала эти объятья. Так же внезапно «Челюскин» остановился. Град металлических ударов пробежал по корпусу. Где-то ломался металл... Разгрузка корабля развернулась. Одни выгружали радиоаппаратуру; другие — меховую одежду, камельки, трубы, палатки, войлок, третьи — фанеру, кирпич, глину, песок и многое другое. Выгрузка продовольствия шла своим чередом. Судно садится на нос. Сжатие льда прекратилось. Через открытые двери кают можно было видеть разорванный борт... Вода бурно разливается по твиндекам. Судно заметно уходило из-под ног. Вот-вот вода хлынет на палубу... Последняя команда капитана: «Все на лед! Покинуть судно!..»

Старший механик Н. Матусевич со своими людьми старался замедлить гибель судна в машинном отделении: «Оглушающий треск разрушающегося левого борта заполнил помещение. Заклепки, срезанные с листов обшивки корпуса, со свистом пролетая над головами, падали на металлические площадки... Натиском льда, продавившего борт, был сдвинут паровой котел и сорвана дымовая труба... Пар с шипеньем и свистом заполнил помещение... Свет везде погас...»

Свои заботы были и у буфетчика В. Лепихина: «Посуда, подумал я, посуда! Ведь на льду посуды не будет, из чего есть станем? Что ребята скажут?!» Эвакуация шла четко и слаженно — удалось спасти несколько тонн снаряжения, продовольствия и топлива. Развязка была близка... Гидрограф П. Хмызников вспоминал: «Судно сильно дергается носом вниз. На палубу спардека из открытой двери пассажирского помещения хлынула вода. Корма идет вверх... Десятка полтора людей с кормовой части корабля прыгают на лед. Я прыгаю за ними и отбегаю от судна. ...По трапу на лед спускаются Шмидт и Воронин. Быстро вздымается над водой корма, по ее палубе катятся бочки, оставшийся груз. Оголяются руль, винты. Грохот, треск, гул ломающегося дерева и металла...

— Дальше от судна! Сейчас будет водоворот!

Людская волна, хлынувшая было вперед, подалась назад. Белая шапка всплывающих льдин. Они кружатся, перевертываются... Волна спадает. Опрокинутые шлюпки. Хаос обломков. «Челюскина» нет».

Первое, что сделали на льду, — устроили перекличку. Не хватало завхоза Бориса Могилевича — на глазах у многих он был сбит бочкой, покатившейся по палубе, и ушел вместе с судном в ледяную пучину... ►

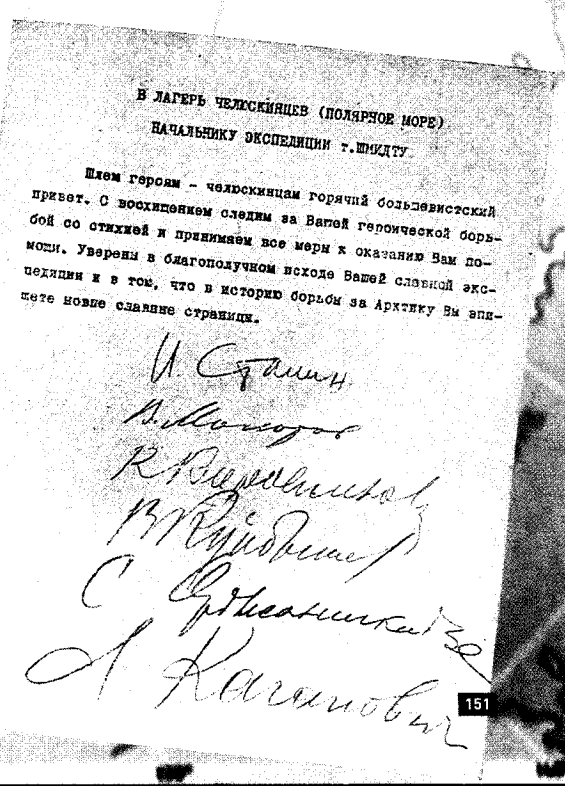
Последние мгновения «Челюскина» запечатлела камера Аркадия Шафрана

РГАКФД [47]

## СПАСТИ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

**И Шмидт, и Воронин, после гибели судна в смятении ожидавшие реакции из Москвы, конечно, не могли не знать, какой пропагандистский резонанс не так давно вызвали операция по спасению экипажа дирижабля «Италия» и зимний поход ледокола «Красин» по голодающим новоземельским становищам... Кроме того, 4 года назад в этих же местах пилот Галышев уже вывозил пассажиров с зазимовавшего парохода «Ставрополь», а Слепнев вел успешные поиски пропавших без вести американских авиаторов. Но только «высочайший» вердикт избавил их от сомнений и страха.**

**Операция по спасению «героев-челюскинцев» разрабатывалась специальной комиссией во главе с зам. председателя СНК В.В. Куйбышевым, получившей от Сталина карт-бланш, и осуществлялась с поистине глобальным размахом. По железной дороге во Владивосток были отправлены разобранные дирижабли, которые предполагалось перебросить на Чукотку морем. А в конце марта из Ленинграда на запад и далее — через Панамский канал вышел ледокол «Красин», экипаж которого имел большой опыт спасательных работ в Арктике. И тем не менее основные надежды возлагались на авиацию.**



В ЛАГЕРЬ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ (ПОЛЯРНОЕ МОРЕ)
НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ т.ШМИДТУ

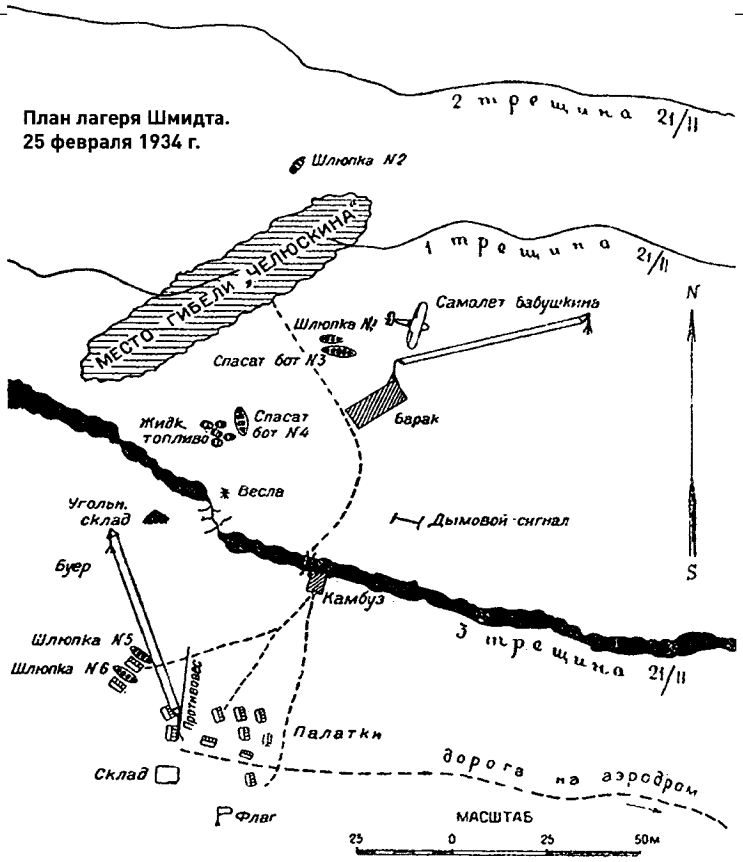
Шлем героям – челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за Вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию Вам помощи. Уверены в благополучном исходе Вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику Вы впишете новые славные страницы.

И. Сталин
В. Молотов
К. Ворошилов
В. Куйбышев
С. Орджоникидзе
А. Калинин

**Телеграмма, полученная Шмидтом из Кремля, решила судьбу челюскинцев**

# Тем, кто ослушается его приказа, Шмидт пригрозил расстрелом

План лагеря Шмидта.
25 февраля 1934 г.




## ШКОЛА ВЫЖИВАНИЯ

«Палатки были поставлены на скорую руку, — писал позже участник экспедиции художник Решетников, — лишь бы только иметь убежище на первую ночь. Расположились на ледяном паркете, подобрав полы палаток под себя. Прикрыв друг друга, мы начали постепенно согреваться.

«Подвиньтесь, братцы, от задней стенки. Радиоаппаратуру надо установить», — послышался голос Кренкеля». Сам Кренкель ту ночь позднее описал так: «В углу палатки на коленях приступаю к сборке радио. Освещение небогатое — фонарь с разбитым стеклом. Приходится работать без рукавиц. Плоскогубцы, нож, провода обжигают руки. Изредка грею одеревеневшие пальцы в рукавах... Начинает не то подсыхать, не то замерзать мокрое от пота белье, затекают колени. Нельзя даже протянуть ноги, так как палатка набита до отказа. Приемник, наконец, включен. Снимаю шапку, надеваю наушники — жжет морозом уши. Вожу реостат и по легкому звону ламп слышу: работает... Ирония судьбы: 104 человека находятся на льдине в мороз, в пургу, ночью, никто во всем мире не знает об их судьбе, а первое, что слышит лагерь Шмидта — веселый американский фокстрот»... На следующий день связь с Большой землей была установлена.

...Когда первые, самые тяжелые дни миновали, суровый полярный быт наладился. Плотники соорудили из спасенных материалов барак, переселив туда половину «челюскинцев», выстроили камбуз под крышей и сигнальную вышку. Много работы предстояло выполнить на ледовом аэродроме, который то и дело разрушали подвижки льда.

Шмидт, знавший, что берег Чукотки находился примерно в 150 километрах, идею пешего перехода категорически отверг — ни женщинам, ни детям, равно как и многим мужчинам, он был не под силу. Самым же настойчивым и упрямым без обиняков заявил — буду стрелять... Он слишком хорошо понимал, что ростки паники и сомнений необходимо было подавить сразу.

Опыт полярных экспедиций показывал, что переход по дрейфующим льдам даже для подготовленных и снабженных спецснаряжением и питанием людей — предприятие крайне рискованное. Нужно было ждать помощи с материка — вот суть решения Шмидта.

...Но существовало и такое, чем руководители экспедиции

**Дружеский шарж Ф. Решетникова. Многие из веселых, гротескных зарисовок художника помещались в стенгазете «Не сдадимся», которую челюскинцы издавали в ледовом лагере**

не могли поделиться ни с кем. Много позже в минуту откровенности капитан Воронин поведал об этом старому полярнику Н.Н. Ермолаеву. По словам последнего, выглядело это так: «Шмидт с Ворониным закрылись у себя в палатке. Они не представляли, что за этим последует. Они буквально дрожали. Что их ждет? В лучшем случае — отставка, в худшем — «высшая мера». Воронин еще на что-то надеялся, а Шмидт прямо говорил — расстреляют...»

Но судьбе было угодно распорядиться иначе... Вскоре из Москвы по радио поступило сообщение: «Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой... Сталин, Молотов, Ворошилов...»

РГАКФД

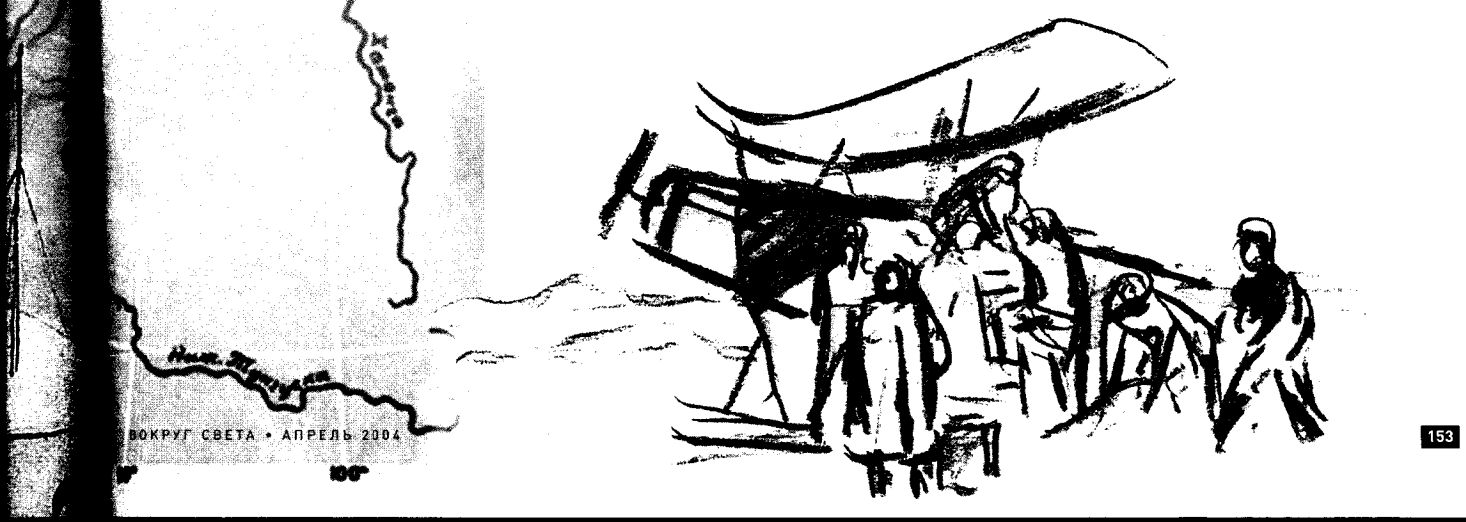
**Челюскинцы получают паек на продовольственном складе лагеря Шмидта**

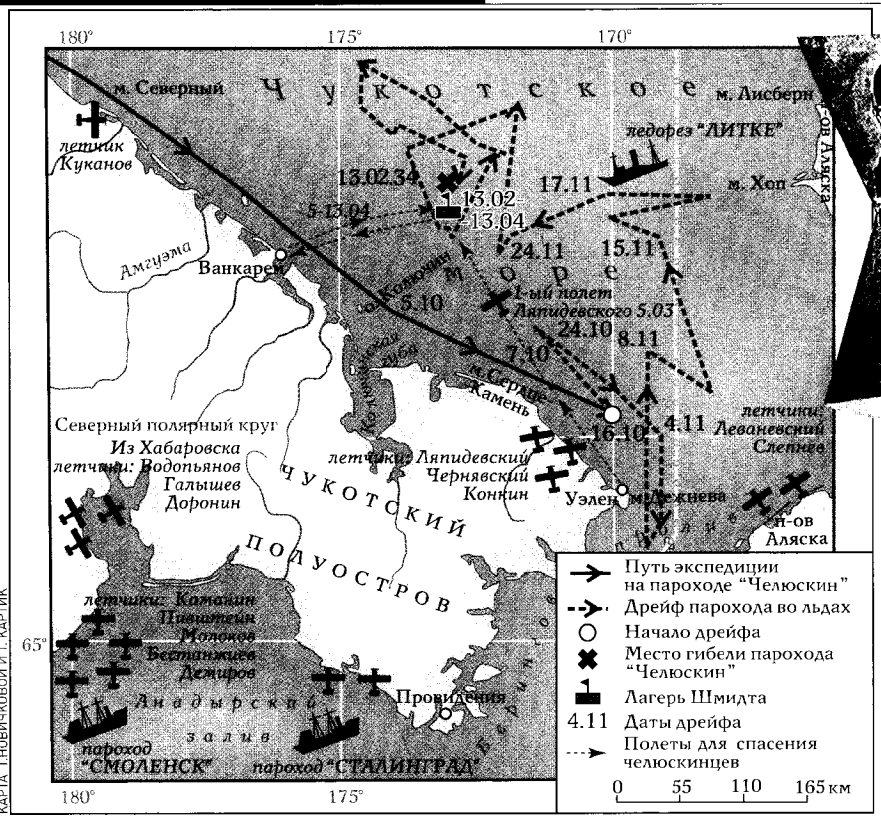
## СПАСИТЕЛЬНЫЕ КРЫЛЬЯ

Уже 5 марта (спустя 3 недели после катастрофы) А. Ляпидевский на своей тяжелой машине АНТ-4 вывез из лагеря Шмидта женщин и детей в Уэлен, так обрисовав ситуацию: «Мы прямо уперлись в лагерь... Отчетливо видели теперь стоянку Шмидта: вышку, палатки, барак. Потом увидали во льду трещину, которая отделяла лагерь от аэродрома, около трещины — скопище народа, пытавшегося перебраться... Кричали что-то, бросали шапки вверх. Я сделал два круга над аэродромом. Впервые я видел такую маленькую площадку: она была 450 на 150 метров. Все подходы к ней были заставлены высокими ропаками... Сел все-таки очень удачно... Челюскинцы все обросшие, бородатые, одетые в меха... Окружили потом меня, обнимают, а у меня мысль: как бы отсюда вылететь?..» Сомнения Ляпидевского объяснялись размерами аэродрома — требовалось 650 метров на 150, но все обошлось — риск был одновременно и благородным, и вынужденным. К сожалению, первый же удачный полет стал для Ляпидевского последним — его самолет оказался слишком капризным для арктического неба и больше не использовался.

7 апреля второй этап спасательной операции открыл Н. Слепнев на «Флистере», за которым на своих Р-5 последовали Н. Каманин и В. Молоков. Комендант аэродрома челюскинцев Сандро Погосов так описал их прибытие: «Слепневская быстроходная «американка» — нарядненькая, чистенькая и кокетливая — три раза пыталась идти на посадку и, наконец, при попытке сесть наискось против ветра, заковыляла по ропакам и перевалилась на бок. На аэродроме воцарилось гробовое молчание... Слепнев вышел из кабины, осмотрел повреждения, а Ушаков стоял рядом с ним. Оба были целы и невредимы... Через два часа появились два самолета Р-5. Раза два прицелившись к небольшой полосе аэродрома, обе машины благополучно сели одна за другой. Настроение, заметно упавшее при неудачной посадке «американки», быстро поднялось. Наши родные, советские машины показали лучшие качества при этой рискованной посадке. Через полчаса, забрав пять человек, они улетели в Ванкарем. Слепнев остался ждать запасных частей».

Поскольку «пассажироемкость» у Р-5, замысленного конструктором Н.Н. Поликарповым как разведчик и ближний бомбардировщик, была минимальной, действовать приходилось исходя из сложившейся обстановки. Молоков, например, перевозил лишнего пассажира в парашютном ящике под фюзеляжем. Судовой машинист «Челюскина» Мартисов был таким «лишним»: «...сложил руки по швам, двое товарищей взяли►






КАРТА Т.НОВИЧКОВОЙ И Т. КАРТИК

**Шестеро челюскинцев, покинувших льдину последними. В центре — и.о. начальника экспедиции А. Бобров, вверху — капитан В. Воронин, справа — боцман А. Загорский, слева — радист Э. Кренкель, внизу справа — моторист А. Погосов, слева — радист С. Иванов. Фотоколлаж, опубликованный в газете «Правда» 14 апреля 1934 г.**

# Заболевший Шмидт с каждым днем чувствовал себя все хуже, но наотрез отказывался покинуть льдину

меня, подняли и втолкнули в футляр головой вперед. Отверстие закрыли, и машина пошла... При подъеме с аэродрома жутко трясло: било то затылком вверх, то носом вниз. Потрясло, потом чувствую, стало спокойно — значит, машина в воздухе... Мои страхи оказались напрасными. Прилетел вполне благополучно. Вытащили меня за ноги — и все в порядке».

## ФИНАЛЬНЫЙ АКТ

В дальнейшем воздушный мост работал безостановочно, и каждый день людей в лагере становилось все меньше.

Особая ситуация сложилась с самим Отто Юльевичем Шмидтом. Вместе со Слепневым в лагерь прилетел уполномоченный комиссии В.В. Куйбышева Г.А. Ушаков. Он в то время по праву считался полярником из полярников — за его плечами было пять зимовок на самых неизведанных «белых пятнах», каковыми в 1920-е годы являлись остров Врангеля и архипелаг Северная Земля. На этот раз он выступал представителем высших партийных и государственных инстанций, которому предстояло ввести руководство погибшего «Челюскина» в курс принятых «наверху» решений. Положение осложнялось тем, что у Шмидта начала прогрессировать застарелая легочная болезнь и с каждым днем он чувствовал себя все хуже. Однако, не считая себя вправе оставить дело незавершенным, Шмидт категорически отказывался покинуть лагерь. Но поскольку температура у него поднялась до 39, Ушаков, не дожидаясь, пока положение станет критическим, сообщил о ситуации в Кремль. Вскоре из Москвы на имя Шмидта пришел приказ передать руководство своему заместителю Боброву и незамедлительно эвакуироваться на Аляску под опеку американских врачей.

Основная часть челюскинцев была вывезена всего за неделю, с 7 по 13 апреля. За это время наиболее отличились пилоты Молоков и Каманин, совершившие по 9 рейсов: первый вывез 39 человек, второй — 34. Водопьянов сделал 3 рейса, эвакуировав 10 человек, остальных же на Большую землю доставили Слепнев и Доронин.

Смертельно уставшие пилоты, поднимавшие в воздух свои машины на пределе сил, и их отлетавшие товарищи, занятые на лютом полярном морозе заправкой и бесконечным ремонтом изношенных самолетов, даже и не подозревали, что им суждено вскоре стать первыми Героями страны и в этом новом звании войти в ее историю.

## ПРОЩАЛЬНЫЙ ТАНЕЦ

Эпопея «Челюскина» близилась к завершению. В самом лагере к исходу дня 12 апреля осталось всего трое: капитан Воронин, заменивший Шмидта Бобров и Кренкель. А на ледовом аэродроме свою вахту продолжал нести комендант Погосов.

Воронин с Бобровым решили перед сном осмотреть окрестности. Они поднялись на смотровую вышку и только тогда ощутили, насколько сильным было нервное напряжение, державшее их в своих тисках последние месяцы. «Когда пришли в лагерь, какая-то необъяснимая радость и веселье напали на нас, — вспоминал потом Бобров, — и мы в пустом лагере пустились в пляс. Картина, очевидно, со стороны была жуткая: два уже не совсем молодых человека... пустились откалывать трепака, потом

## НАДЕЖДА НА НЕБО

**После успешной эвакуации первых челюскинцев воздушные спасатели устремились к ледовому лагерю с трех направлений. Отряд Н.П. Каманина из семи машин предполагалось доставить морем из Владивостока в бухту Провидения, но из-за льда пароходы «Смоленск» и «Совет» выгрузили самолеты и экипажи у мыса Олюторский, откуда они добирались к селению Ванкарем уже самостоятельно. Из этого отряда в лагерь Шмидта летали только сам Каманин и В.С. Молоков. Из Хабаровска вдоль Охотского побережья на север вылетел отряд М.В. Водопьянова на трех машинах, из которых до Ванкарема добрались лишь Водопьянов и И.В. Доронин. Наконец, в Америке были закуплены два самолета для пилотов М.Т. Слепнева и С.А. Леваневского, которые действовали с Аляски.**

**Основная же работа в качестве спасателей выпала на «работяг» Р-5. Их полеты проходили над местностью, на которой не было ни метеостанций, ни сколько-нибудь надежных карт. Молодого пилота Каманина одолевали сомнения: «Как толст слой облачности? Продолжаются ли облака до земли или между облаками и землей есть свободная от облачности прослойка? Чем заполнена эта прослойка — пургой, туманом..?». Не лучше дело обстояло и с картами. Штурман Шелыганов «набрал десятки карт, но среди них не было ни одной, достаточно пригодной для самолетовождения. Многие противоречили друг другу...» Впрочем, для пилотов того времени подобная ситуация не являлась чем-то экстраординарным. Таковой тогда была едва ли не каждодневная работа летчика.**

обнялись и расцеловались. И только тут я увидал удивленную физиономию Кренкеля, который оказался свидетелем этой непонятной для него сцены». Воронин тут же почувствовал неловкость, вспомнив о своем капитанском достоинстве, и даже взял с обоих слово забыть о проявленной им (впервые с начала похода) слабости.

В тот же день Кренкель записал в своем дневнике: «Вечер незабываемо прекрасный. Полнейший штиль. С вышки отличная видимость на много десятков миль. Полная тишина. Изредка чуть-чуть похрустывает лед...»

А вот впечатления Воронина: «В палатке горел фонарь. Я зажег примус. Вскипятил чаю, вымыл посуду и все аккуратно прибрал, оставив в палатке по поморскому обычаю запас продовольствия и вещей, необходимых человеку, который бы оказался заброшенным на эти льдины... С рассветом вышел на воздух. Было ясно. Кругом царило безмолвие».

Видимо, под занавес Арктика стремилась очаровать тех, кого не смогла удержать в своих ледяных объятиях.

### ТРИУМФ, КОТОРОГО МОГЛО НЕ БЫТЬ

Сейчас в это трудно поверить, но с февраля по апрель 1934 года вся страна начинала свой день с вопроса: «Как дела на льдине?» По радио жадно ловили любую информацию о том, что происходит в Чукотском море, волновались за полярников и летчиков, а на улицах совершенно незнакомые люди обсуждали перипетии спасения челюскинцев.

Триумфальное возвращение участников экспедиции стало логическим продолжением того беспрецедентного внимания, с которым освещался ход спасательной операции, — передовицы газет, радиопередачи, выпуски кинохроники ни на минуту не переставали напоминать о лагере Шмидта.

Челюскинцам предстояло вернуться из Владивостока в Москву поездом, проехав через всю страну по дороге, буквально усыпанной цветами, и выдержав настоящий ураган восторженного внимания. Это было ни с чем не сравнимое, доселе невиданное ликование нации, едва ли не впервые почувствовавшей себя единой и сильной. Апофеозом встречи стал парад на Красной площади, куда челюскинцев привезли прямо с вокзала по затопленным торжествующими людьми московским улицам.

### СДЕЛАТЬ – И НЕ УМЕРЕТЬ

Опыт «Челюскина» — как в техническом, так и в организационном плане — учли уже в самом ближайшем будущем. Были построены новые грузовые суда типа «Дежнев» и новые ледоколы типа «Сталин». Также очевидной стала необходимость создания особой полярной авиации, которая и была организована в системе ГУ СМП. Наконец, 2-месячное существование дрейфующего лагеря Шмидта стало прелюдией для создания первой дрейфующей станции — «Северный полюс». Так что поход «Челюскина» определенно был не напрасным.

Все связанные с ним события явились настолько масштабными и многогранными, что рассматривать их как проявление чьих-то амбиций или как результат роковых решений «в верхах» было бы неправильно. Во всей челюскинской эпопее роковым, видимо, стало стечение неблагоприятных обстоятельств, которые было невозможно предугадать, а самым значительным — поведение людей, оказавшихся сильнее всех этих обстоятельств. В любом случае энергетика событий, происходивших 70 лет назад, докатилась и до нас, живущих и в другое время, и уже в другой стране. Люди с «Челюскина», равно как и их спасители, оказавшиеся в драматических обстоятельствах на фоне экстремальных природных и общественных условий и действовавшие по принципу «сделай или умри», вышли из всех испытаний с незапятнанной репутацией. И уже поэтому достойны всяческого уважения...●