

ГЕРОИЗМ ИЛИ АВАНТЮРА?

Герман
Бурков



Прошло 75 лет с того дня (13 февраля 1934 г.), когда весь мир узнал о трагедии в Ледовитом океане. Пароход «Челюскин», следовавший из Мурманска во Владивосток, оказался в ледовом плена, вовлечён в дрейф и раздавлен. 104 человека вынуждены были в условиях полярной ночи покинуть судно и оказались на дрейфующем льду. Пессимисты предсказывали их неминуемую гибель. В мировой практике ещё не было случая спасения такого количества людей, оказавшихся на дрейфующих льдах Ледовитого океана. Оптимисты надеялись на благополучный исход и на фантастическое спасение участников ледовой эпопеи.

За 75 лет, прошедших после гибели парохода «Челюскин» и спасения всех оказавшихся на льду людей, в печати появились десятки статей, легенд, фантастических и псевдонаучных публикаций, посвящённых подготовке и ходу выполнения этого необычного по тем временам рейса. Одни авторы обвиняют правительство страны (это особенно модно сейчас), О.Ю. Шмидта, В.И. Воронина в авантюризме, некомпетентности, легкомыслии, непродуманных решениях, приведших к гибели судна. Другие восторгаются мужеством и героизмом людей, оказавшихся в экстремальных условиях, и лётчиков, принимавших участие в спасательной операции.

Автономное плавание парохода «Челюскин» от Новоземельского пролива до Чукотского ледового массива стало событием в поэтапном освоении Северного морского пути. «Челюскин» успешно преодолел льды трёх арктических морей, но, захваченный дрейфом и губительным сжатием льдов Чукотского массива, погиб.

Разве «железный швед» Нильс Норденшельд на паровой шхуне «Вега», великие викинги Арктики Фрицофф Нансен на

«Фраме» и Руал Амундсен на «Мод» не рисковали погибнуть в безвестности, не имея радиосвязи? Во льдах Арктики погибли экспедиция В.А. Русанова на парусно-моторном судне «Геркулес», экспедиция Г.Л. Брусилова на судне «Святая Анна», экспедиция В.А. Де-Лонга на судне «Жанетта» и многие другие. Несмотря на значительный прогресс в ледово-транспортном судостроении во второй половине XX века, арктическая стихия всегда остаётся опасной даже для современных судов ледового класса. В 1980 году в караване атомохода «Арктика» погиб в море Лаптевых теплоход «Брянсклес», в 1983 году случилась катастрофа в караване ледокола «Капитан Сорокин» – в условиях жёсткого сжатия в том самом Чукотском море, поглотившем пароход «Челюскин», ушёл на дно теплоход «Нина Сагайдак». Учитывая мучительный опыт арктического мореплавания, судостроители создают прочные транспортные суда, но на максимальные сжатия рассчитаны корпуса только атомных ледоколов. Да и то нет никаких гарантий от повреждения винторулевого комплекса и лёгких конструкций на верхней палубе атомоходов при мощных подвижках тяжёлых ледовых полей. Так что нет никаких оснований подозревать академика Отто Юльевича Шмидта и потомственного помора, опытнейшего полярного капитана Владимира Ивановича Воронина в авантюризме. Они занимались нужным для государства делом освоения Северного морского пути в интересах вовлечения в экономику страны богатств Чукотки, Таймыра и Ямала. И в момент гибели судна проявили огромное мужество и распорядительность, осуществив организованную эвакуацию людей, выгрузку необходимого снаряже-

ния, продуктов и другого имущества и организовав на дрейфующем льду в зоне опасного сжатия знаменитый «лагерь челюскинцев».

Для того чтобы судить людей и их поступки по прошествии десятилетий, необходимо вспомнить, какое это было время, как и чем жила страна в те далёкие тридцатые годы прошлого столетия, какова была техническая база, что было известно о ледовой обстановке и возможностях судоходства в морях Ледовитого океана. И главное – вспомнить, сколько сил и человеческих жизней было потрачено на поиски морского пути из Европы в Тихий океан вдоль берегов Сибири.

Идея сквозного плавания вдоль берегов Сибири была не нова. Ещё в XVI веке голландские и английские мореходы пытались пройти из Европы в Китай и Индию, огибая азиатский континент с севера.

В 60-е годы XVIII века русское правительство по инициативе М.В. Ломоносова снаряжало первую отечественную высокоширотную экспедицию по поиску северо-восточного морского прохода. В состав экспедиции входили корабли «Чичагов», «Панов», «Бабаев», названные именами своих командиров. Но эта экспедиция, подобно своим предшественникам всех национальностей, не смогла пройти с запада на восток, встретив на своём пути непроходимые льды. Только в 1878 – 1879 годах экспедиции, руководимой шведским исследователем Адольфом Эрихом Норденшельдом, удалось на паровой шхуне «Вега» и пароходе «Лена» осуществить сквозное плавание от Скандинавии до Берингова моря. По окончании похода Норденшельд высказал мнение, что плавание по Северному морскому пути хоть и возможно, но не может быть экономически оправдано. К сожалению, мнение такого авторитета на много десятилетий притормозило дальнейшие попытки выполнения сквозных рейсов.

Однако развитие капитализма в России, интенсивное вовлечение Сибири в экономику страны, строительство Сибирской железнодорожной магистрали потребовали интенсификации судоходства на от-

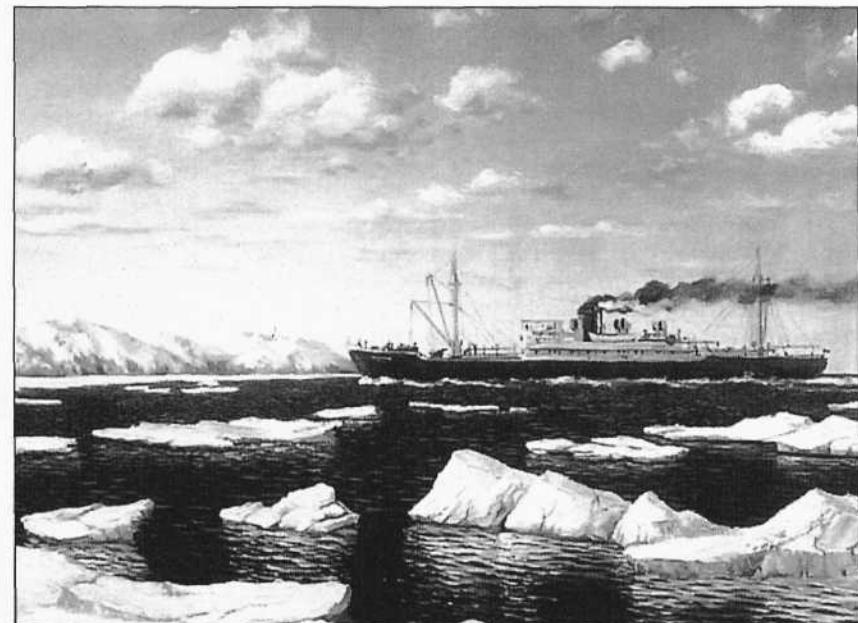
Уходили в прошлое потрясения революции и Гражданской войны, прошла колективизация, залечивались последствия голodomора, в 1934 году отменена карточная система. Однако в это же время крестьяне остаются без паспортов, в лагерях увеличивается количество заключённых. Но уже взят курс на индустриализацию страны, строятся новые мощные предприятия и всё более актуальным становится вовлечение огромных богатств арктического региона в экономику страны. Для этого на первый план выходила задача организации постоянно действующей транспортной магистрали вдоль всего северного побережья страны от Баренцева моря до Берингова.

дельных участках трассы Севморпути.

В 1893 году для постройки Сибирской железной дороги морским путём на Енисей было перевезено значительное количество стройматериалов, в том числе рельсы и цемент. А в 1905 году целая флотилия из тридцати судов доставила подобные грузы из Германии и Англии.

Начало XX столетия ознаменовалось работой на различ-

В 1912 году судоходство в Карском море объединила и возглавила компания с норвежским капиталом под названием «Сибирская компания пароходства, промышленности и торговли», образованная для транспортировки товаров в Сибирь и из Сибири на собственных морских и речных судах. Компания проработала шесть навигаций, вплоть до революции. Помимо неё на Обь-Енисейском направлении ра-



ных участках СМП гидрографических экспедиций. В 1912 – 1915 годах одна из них на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» прошла из Владивостока до Архангельска, проведя множество научных исследований, важнейшим из которых можно считать открытие архипелага Северная Земля.

ботали и суда других судовладельцев.

Происходившие в Сибири в 1919 году политические события побудили правительство А.В. Колчака обратить внимание на судоходство по трассе Северного морского пути. Был создан Комитет Северного морского пути («Комсеверопуть») во главе с генерал-майо-

ром А.В. Поповым. Перед Комитетом ставилась задача продолжения исследовательских работ в Арктике, осуществления товарообменных экспедиций из стран Европы и европейской части России в Западную Сибирь («Карские экспедиции»), а также по переброске военных грузов. В 1919 году Карскую экспедицию возглавил Б.А. Вилькицкий. В ней принимало участие 7 речных судов и 19 барж, доставивших с низовьев Оби в район бухты Находка 10 756 тонн различных грузов, предназначавшихся для Архангельска и частично – для экспорта за границу. В то же время на морском участке работали суда «Кильдин», «Колгуев», «Вайгач», «Пахтусов», «Соломбала», «Полярный», «Байминго» (Англия), «Хальвар» (Швеция), позднее из Ливерпуля подошло судно «Соловей Будимирович». Ими было перевезено 2690 тонн, в том числе грузов военного назначения – 1600 тонн, остальные принадлежали кооперативам и предназначались для жизнеобеспечения населения.

После разгрома колчаковского движения «Комсеверопуть» самоликвидировался.

20 апреля 1920 года «Комсеверопуть» вновь начал функционировать, но уже при Сибирском революционном комитете, под председательством Ф.И. Локацкова. Он приобретает характер постоянно работающего органа и своими задачами ставит научные изыскания по всестороннему изучению Северного морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи с Европой, Америкой и Японией, техническую организацию и осуществление товарообмена с зарубежными странами, транспортировку грузов этим путем.

Исследовательские работы охватили практически всю территорию Арктики. В 1921 году работала Усть-Ленская экспедиция во главе с Н.Евгеньевым, в Норильске продолжалась деятельность геологической экспедиции Н.Урванцева. В 1922 году на базе отдельного Усть-Енисейского отряда было образовано Управление по обеспечению безопасности

кораблевождения в Карском море и устьях сибирских рек.

В 1926 году Комитет перешел в ведение Наркомата внешней и внутренней торговли. В 1928 году в системе этого Наркомата на базе комитета «Комсеверопуть» было создано Северо-Сибирское государственное общество промышленности и торговли (АО «Комсеверопуть»), руководителем которого с 1929 по 1933 год (год ликвидации) был большевик с довоенным стажем Б.В. Лавров.

Во второй пятилетке предлагалось освоить плавание судов не только через Карское море, но и далее до устья Лены, куда уже доходили пароходы с востока.

В начале лета 1930 года в Новосибирск, где находилось правление АО «Комсеверопуть», прибыл заместитель председателя Совнаркома А.И. Микоян. Заслушав отчеты и планы на будущее, он рассказал, что Политбюро и Совнарком считают необходимым освоение сквозных плаваний по Северному морскому пути за одну навигацию. Решение этой задачи имело большое значение для связи с Дальним Востоком и обороны страны.

Уже с первых дней советской власти правительство страны уделяло большое внимание научному изучению природных богатств арктического региона и совершенствованию мореплавания по трассе Северного морского пути. Из постановлений Совнаркома, подписанных Лениным, особенно примечательны два, принятые в 1920 – 1921 годах. В них говорилось о необходимости создания в стране научных институтов по исследованию полярных стран. Первое советское научное учреждение для изучения Арктики было организовано в Петрограде 4 марта 1920 года при научно-техническом отделе ВСНХ и получило название Северная научно-промышленная экспедиция. Руководителем был назначен доктор географических наук Р.П. Самойлович. В состав учёного совета вошли президент Академии наук А.П. Карпинский, академик А.Е. Ферсман, профессор Н.М.

Книпович, президент Географического общества академик Ю.М. Шокальский, другие не менее известные учёные.

В 1925 году Северная научно-промышленная экспедиция была преобразована в Институт по изучению Севера, а в 1930-м – во Всесоюзный арктический институт при Президиуме ЦИК (ВАИ). В постановлении ЦИК СССР указывалось, что ВАИ является центральным организующим и руководящим научно-исследовательским учреждением для всестороннего изучения полярных стран.

Директором института стал известный учёный и государственный деятель О.Ю. Шмидт. Ему поручили подготовку и выполнение сквозного рейса по всей трассе Северного морского пути.

Шмидт считал, что готовиться к такому рейсу надо в определённой последовательности. Необходимо было разработать методику плавания в сложных ледовых условиях, создать научное и техническое обеспечение. Под этим подразумевалось географическое и гидрографическое изучение района, обеспечение авиаразведкой, создание топливных баз и полярных станций для получения информации о погоде и ледовой обстановке. Затем нужно было выполнить рейс из Атлантического океана в Тихий за одну навигацию, а впоследствии, на базе приобретенного опыта, приступить к регулярным плаваниям по всей трассе СМП. План подготовки рейса получил одобрение и поддержку Арктической комиссии при Совнаркоме, возглавляемой С.С. Каменевым.

В навигацию 1932 года на просторы Северного морского пути вышли несколько крупных экспедиций, десятки судов, координация работ которых осуществлялась Арктическим институтом.

В 1932 году ледокольный пароход «Александр Сибирияков» совершил сквозное плавание по всей трассе Севморпути от Архангельска до Берингова пролива. Пароходом командовал В.И. Воронин – уроженец Сумского Посада, выпускник Архангельской мореходки, начальником экспедиции был

О.Ю. Шмидт. Этим рейсом была доказана практическая возможность судоходства и использования этой высокоширотной магистрали.

Итоги рейса «Сибирикова» были доложены правительству. Результатом их рассмотрения явилось постановление СНК СССР от 17 декабря 1932 г. № 1873, в котором говорилось:

«1. Образовать при Совете народных комиссаров Союза ССР Главное управление Северного морского пути.

Поставить перед ГУСМП задачу 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.

2. Передать в ведение ГУСМП все существующие метеорологические станции и радиостанции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана».

Начальником ГУСМП был утвержден О.Ю. Шмидт.

11 марта 1933 года Главсевморпути было передано АО «Комсеверопуть».

В начале 1933 года для проверки практической возможности использования Северного морского пути было решено повторить сквозной рейс. Инициатором такого решения был Валериан Владимирович Куйбышев, руководивший в качестве заместителя председателя СНК ССР работами по освоению Арктики. В записке ЦК ВКП(б) 20 марта 1933 г. он писал:

«Поход «Сибирикова» 1932 года открыл новые перспективы в деле освоения и использования Северного морского пути. В настоящем 1933 году необходимо повторить этот поход на одном из ледокольных судов. При повторении этого похода возможно решить следующие проблемы:

1. Проверка и окончательное доказательство проходимости Ледовитого океана в одну навигацию.

2. Уточнение результатов наблюдений «Сибирикова» для правильного планирования дальнейших мероприятий по освоению пути.

3. Снабжение острова Врангеля, так как остров уже 4 года не снабжался.

4. Доставка парохода «Челюскин» на Дальний Восток, где он останется для ежегодной работы в восточной части Ледовитого океана.»

По докладу т. Молотова и Куйбышева СНК ССР предложил Главсевморпути повторить в 1933 году сквозное плавание по Ледовитому океану.

Возглавить подготовку и проведение столь ответственного рейса было поручено Шмидту.

Отто Юльевич прекрасно понимал, что успех экспедиции зависит от судна и людей, которые примут в ней участие, а главное – от человека, который будет командовать экспедиционным судном.

Выбор судна для полярной экспедиции – вещь очень сложная, но большого выбора в то время не было. В стране было всего четыре ледокола, способных работать во льдах Арктики: «Ермак», «Красин», «Ленин», «Литке». Но они уже были запланированы для работы на различных участках трассы СМП и, кроме того, из-за большого ежесуточного расхода топлива были «привязаны» для бункеровки к базовым портам, которых в Арктике практически не было. Ледокольные пароходы типа «Седов», «Сибириков» и т.д., хотя и использовались в различных арктических экспедициях, но не обладали достаточной грузоподъемностью и пассажировместимостью. По этой причине было принято решение задействовать в выполнении ответственного арктического рейса вновь строящийся по заказу Наркомвода для работы на линии Владивосток – Колыма пароход «Лена».

Пароход «Лена» был построен под наблюдением английской классификационной компании Lloyd и имел класс ? 100A1 strengthen for navigation in ice, т.е. судно было построено по правилам всемирно признанного Морского регистра и имело подкрепление корпуса для плавания во льдах Арктики.

Согласно данным информационной службы английской

классификационной компании Lloyd, полученным 19.04.2004 г., судно было построено в июне 1933 года в Копенгагене (Дания), на верфи Burmeister and Wein. Водоизмещение – 7000 тонн. Длина расчётная (не габаритная) – 310 футов 2 дюйма, ширина теоретическая – 54 фута 5 дюймов, высота борта – 22 фута; скорость хода не указана, поскольку судно не проходило испытаний на мерной мили.

Наблюдающим за постройкой со стороны заказчика и капитаном судна был П.Л. Безайс.

Пароход одновинтовой, бортовая обшивка по ватерлинии и в надводной части сделана вгладь, швы подкреплены с внутренней стороны металлическими планками, толщина обшивки по ватерлинии – 20 мм. Имеет 5 полных водонепроницаемых переборок.

Кандидатура капитана экспедиционного судна у О.Ю. Шмидта сомнений не вызывала. Поэтому он направил письмо капитану В.И. Воронину, хорошо знакомому ему по предыдущим рейсам:

«Дорогой Владимир Иванович!

Правительство решило в самый кратчайший срок окончательно освоить Северный морской путь. В этом году будет вновь организована экспедиция по Ледовитому океану. Начальником той экспедиции назначен я. Разумеется, первое условие выполнения такого задания – приглашение капитана и выбор корабля (ледокола). Естественно, что не только мы, но и вся страна хочет видеть Вас водителем ледокола (корабля) в этом рейсе. Выбор ледокола (корабля) мы, конечно, согласуем с Вами. Особенно интересен вариант использования для этой цели нового ледокольного парохода «Челюскин», постройка которого заканчивается в Дании. Несомненно, для Вас как для патриота Севера, эти перспективы являются большой радостью.

Крепко жму руку и надеюсь подробно поговорить обо всём при личном свидании».

Одновременно приглашения получили и многие другие моряки и специалисты, участвовавшие вместе со Шмидтом в предыдущих экспедициях.

19 июня 1934 года на пароходе «Лена» был поднят советский флаг. Судно под командованием капитана П.Л. Безайса взяло курс на Ленинград.

5 июля в Ленинградском порту был подписан акт о передаче судна из Наркомвода в систему Главсевморпути, 9 июля пароход получил новое название – «Челюскин». В соответствии с законом на судно было выдано «Временное свидетельство на право плавания под флагом СССР» на шесть месяцев.

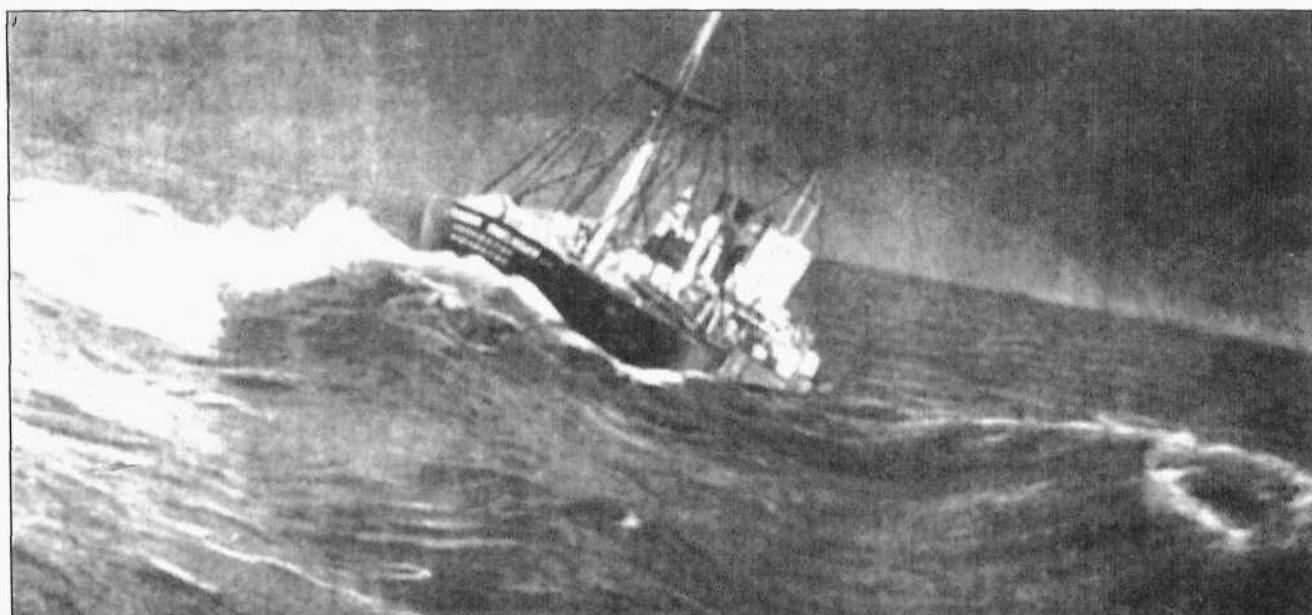
11 июля в Ленинград приехал В.И. Воронин. Он осмотрел судно, ознакомился с докумен-

тами, смотрен заход в Копенгаген для устранения выявленных многочисленных неполадок. Простояв почти неделю в Копенгагене и выполнив необходимые работы, судно 25 июля продолжило путь в Мурманск. Во время этого перехода произошла передача дел капитаном, и в командование судном вступил В.И. Воронин.

Стоянка в Мурманске была непродолжительной, со 2 по 10 августа. За это время Воронин неоднократно обращался к Шмидту с просьбой о своей замене, но достойного кандидата так и не нашлось. Владимир

пое экспедиционное снабжение и дополнительный груз угля для бункеровки ледокола «Красин», в результате чего судно оказалось перегруженным на 8 дюймов. Кроме того, на палубе были построены помещения для живого скота – в них разместили 18 коров и 5 свиней как запас свежего мяса.

После торжественных проводов 10 августа «Челюскин» покинул Мурманск. На борту судна находились 52 члена экипажа, 29 сотрудников научной группы, 18 зимовщиков и 12 строителей, направлявшихся на остров Врангеля. Вскоре с



тацией на него и пришёл к заключению, что оно, хотя и имеет определённые ледовые подкрепления, не удовлетворяет всем требованиям к судам, работающим в ледовых условиях. Свои замечания по прочностным характеристикам судна и сомнения в возможности успешного перехода он высказал О.Ю. Шмидту и отказался принимать судно. Однако Ютто Юльевичу удалось уговорить Владимира Ивановича выйти в рейс в качестве пассажира, осмотреться и затем принимать окончательное решение.

Закончив грузовые операции, пароход «Челюскин» провожаемый огромной толпой ленинградцев, 12 июля отошёл от причала Ленинградского порта и после бункеровки в угольной гавани последовал в Мурманск. По пути был преду-

Иванович вынужден был идти в рейс капитаном.

В своём дневнике Воронин записал: «...Северный морской путь можно освоить. Можно – значит нужно. Нужно сделать этот путь торговой дорогой для коммерческих судов. И нужно не мешкать с освоением.

Назначение «Челюскина» – обслуживать дальневосточную линию Владивосток – Колыма. Крепость парохода мало чем отличается от крепости обычного коммерческого суда. В плавании среди тяжёлых льдов, пожалуй, этот пароход будет мало пригодным – так думается при беглом осмотре его».

В Мурманске получили недостающее снабжение. На борт погрузили самолёт-амфибию Ш-2 (пилот М.С. Бабушкин, механик Е.П. Валавин), прошедший перед погрузкой лётные испытания. Приняли различ-

«Красина» перешёл на «Челюскин» инженер П.Расс, потом родилась Карина Васильева, и общее число челюскинцев возросло до 113 человек.

При планировании рейса предполагалось, что в случае встречи со сложными ледовыми условиями судно до пролива Вилькицкого будет сопровождать ледокол «Красин», а от пролива Вилькицкого до Берингова пролива – ледокол «Литке».

Уже первые встречи со льдом в Карском море подтвердили предположения Воронина о слабости корпуса судна – начали появляться повреждения, которые приходилось постоянно устранять, устанавливая дополнительные крепления.

Как уже отмечалось выше, пароход «Челюскин» вышел из Мурманска с перегрузом на 8 дюймов. Таким образом, ле-

довый пояс (наиболее подкреплённая часть корпуса судна) оказался в воде, что также явилось причиной дополнительных повреждений. Понимая необходимость уменьшения осадки судна при плавании в ледовых условиях, Шмидт и Воронин приняли решение дождаться подхода ледокола «Красин» и перегрузить на него уголь, принятый в Мурманске. 17 августа суда встретились, и 20 августа «Красин» возобновил проводку судов Ленской экспедиции, а «Челюскин» продолжил свой рейс.

Несмотря на льды, шторма и получаемые повреждения, судно уверенно продвигалось на восток. Вахты сменялись одна за другой. Члены экспедиции занимались научными исследованиями – воздуха, воды, грунта и т.п. Зимовщики и строители привлекались к судовым работам, а в свободное время собирались в столовой команды, где руководящий состав экспедиции и комсостав корабля проводили беседы на различные темы.

14 сентября на подходах к мысу Якан вышли на чистую воду. Судно легло в дрейф и на найденную полынью сел гидросамолёт «СССР-Н-1» (командир Ф.К. Куканов), вылетевший с мыса Северный (впоследствии получившего название Мыс Шмидта). На этом самолёте О.Ю. Шмидт и начальник полярной станции «Остров Врангеля» П.С. Буйко слетали для знакомства с обстановкой на острове и попутной ледовой разведки.

Почти за месяц прошёл «Челюскин» четыре моря Северного Ледовитого океана. Но по мере приближения к Берингову проливу путь становился всё тяжелее. Надвигалась зима, сплошные льды сопровождались свирепыми штормами, туманами, мощными снежными зарядами. Всё это увеличивало количество повреждений и снижало прочность судна. Но главные трудности ждали экспедицию впереди.

В это время ледорез «Литке» выводил после зимовки в Чайунской губе караван судов. Капитан Бочек сообщил о тяжёлой ледовой обстановке в проливе Лонга, начавшемся необыкно-



«Челюскин» во льдах

венно раннем замерзании, о том, что «Литке» имеет повреждения корпуса и водотёчность, так что на его помощь рассчитывать не приходится. Это был тяжёлый удар для экспедиции.

Ситуация к тому времени складывалась неблагоприятно на всей трассе Севморпути. Были оставлены на зимовку некоторые суда Ленской экспедиции. Через пролив Вилькицкого на запад с трудом прибивался «Красин». В Колючинской губе стояли во льдах пароходы «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт». У мыса Биллингса зимовали три парохода Колымской экспедиции, оставленные повреждённым ледорезом «Литке».

22 сентября «Челюскин» вмёрз в лёд в районе Колючинской губы – образовался припай. До Берингова пролива оставалось 150 миль, до дрейфующего льда – всего одна миля. Но эта миля оказалась непреодолимой для судна, несмотря на все усилия экипажа проложить дорогу к дрейфующему льду.

1 октября с берега прибыли на двух нартах чукчи. На этих же нартах Шмидт выехал на берег и договорился с местными властями о возможности переброски с парохода до посёлка Уэлен восьми человек. На судне остались 105 человек.

5 октября подул сильный южный ветер, взломавший припай, в который вмерзло судно,

и оно получило возможность двигаться. Преодолевая льды и используя попутный дрейф, судно приближалось к заветной цели. Наконец, 31 октября «Челюскин» вошёл в Берингов пролив. На следующий день миновали мыс Дежнёва.

Пройдя остров Диомид, «Челюскин» стал медленно проплывать к югу, и был момент, когда до чистой воды Тихого океана оставалось всего не более одной мили. Фактически задача экспедиции была выполнена.

Шмидт и Воронин, принимая во внимание дрейф льда во время прохождения этого места пароходом «Сибиляков» в 1932 году, считали, что судно сможет самостоятельно выйти на чистую воду, и отказались от помощи ледокола «Литке», находившегося всего в 12–18 часах хода от дрейфующего судна. Это была ошибка руководителей экспедиции.

Однако время было упущено, и когда 10 ноября с судна поступила радиограмма с просьбой о помощи, было уже поздно. Начался интенсивный дрейф льда на север, и ледокол «Литке» в этих условиях уже не мог бы ничего сделать. 17 ноября, когда стала понятна беспомощность попыток «Литке» подойти к «Челюскину», ледокол был отпущен.

Начался ледовый дрейф судна. Временами «Челюскин» подвергался сильным ледовым

сжатиям. Учитывая реальную угрозу гибели судна, часть аварийного запаса была заранее выгружена на лёд. 13 февраля начались интенсивные по-движки льда, сильное сжатие, дул семибалльный северный ветер, была пурга. Мороз достиг 30° Цельсия, и в 15 часов 30 минут в 155 милях от побережья Чукотки в счислимых координатах $68^{\circ}18' \text{ с.ш.}$ и $172^{\circ}51' \text{ з.д.}$ судно затонуло.

За несколько минут до гибели судна на берег была отправлена последняя радиограмма: «Челюскин» медленно погружается. Машина и кочегарка уже залиты. Прибывает вода в первом и втором трюме. Выгрузка идет успешно. Двухместный паек выгружен, стараемся успеть еще».

В дневнике Воронина записано: «Капитану положено уходить последним – таково правило. Поэтому я задержался, ожидая, когда сойдёт Могилевич. Он стал рядом со мной. В ту же секунду я почувствовал, как быстро начала уходить опора из-под левой ноги и как вдруг неизвестно вытянулась, продолжая всё удлиняться, правая нога – это ещё больше накренилась и ещё быстрее заскользила под воду носовая часть. Наступил критический момент, медлить было нельзя ни секунды, и я прыгнул с борта на лёд. Вслед за мной с палубы сорвалось бревно. Слегка придавленный им, лёжа на льду, я успел разглядеть Могилевича, в шапке, с трубкой во рту. В следующий момент по верхней палубе покатились, грохоча, бочки, и Могилевич исчез за ними. Он промедлил на борту на несколько секунд дольше, чем было возможно для спасения, – и погиб».

Итак, на льду остались 104 человека, среди них дети и женщины.

Ещё шла выгрузка аварийного запаса и всего возможного, а на льду уже стали срочно ставить палатки. Вечером все получили тёплую одежду и спальные мешки. Продовольствие собрали в одно место. 14 февраля плотники начали строить большой барак из леса, выгруженного или большей частью всплывшего на поверхность в

том месте, где ранее стоял «Челюскин». Там же всплыли спасательные боты, шлюпки и несколько бочек горючего. Всё, что всплывало, вытаскивалось на лёд.

Установили связь и связались с Уэленом. Первая радиограмма, отправленная из лагеря, начиналась словами: «13 февраля в 15 часов 30 минут, в 155 милях от Уэлена, «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов...»

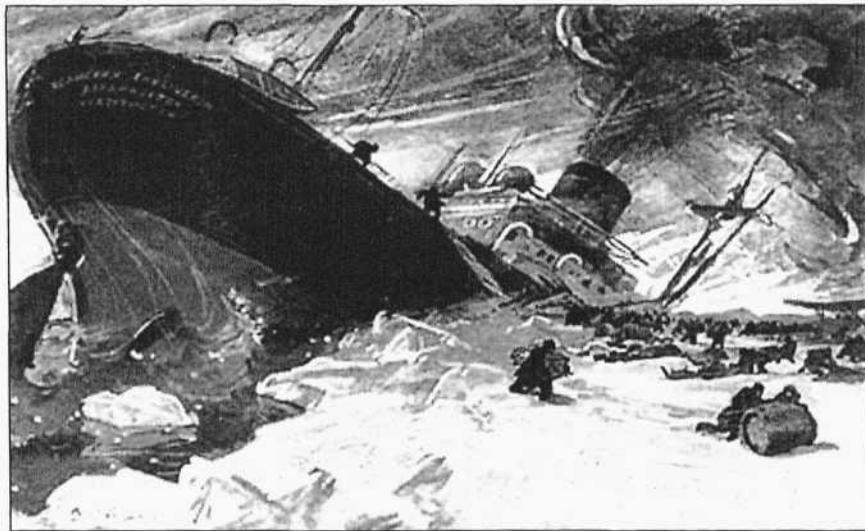
Уже 15 февраля полный текст этой радиограммы появился на первых страницах центральных газет не только нашей страны.

17 февраля Шмидт сообщил: «Точный учёт выгруженного продовольствия показал, что его хватит на всех нас на два месяца при полной норме. Имеем вдоволь топлива, керосин для освещения...»

Борьба за спасение челюскинцев началась немедленно. Кто-то высказал идею санной экспедиции через торосы и разводья на собачьих упряжках. Но её сразу отвергли как нереальную. Однако «собачий» транспорт всё же был мобилизован со всей Чукотки и сыграл

Береговой аэродром для приёма самолётов, принимавших участие в спасательной операции, был организован на мысе Ванкарем. Но до прилёта авиационной группы здесь не было ни одного авиаиспользователя. О.Ю. Шмидт предложил лётчику М.С. Бабушкину на самолёте Ш-2, спасённом во время гибели «Челюскина», перелететь в Ванкарем и заняться организацией работы аэродрома. После ремонта самолёта и нескольких испытательных полётов Бабушкин вместе с механиком Валавиным 1 апреля перелетел в Ванкарем. Полёт продолжался полтора часа. С прилётом Бабушкина подготовка временного аэродрома для приёма самолётов стала организовываться более грамотно и с учётом всех лётных требований.

В общем, вся надежда оставалась на самолёты. Теперь наиболее важной работой для челюскинцев стало сооружение аэродрома. Несколько площадок построили ещё тогда, когда «Челюскин» был на плаву, так как ожидали прилёта самолёта А.В. Ляпидевского. Размеры строящихся в районе лагеря



Гибель «Челюскина». 13 февраля 1934 г.

Акварель В. Сварога

важную роль. Сосредоточенный в Уэлене, Ванкареме и на Мысе Северном, он обеспечил аэродромные работы, перевозку горючего и продовольствия, а по окончании эпопеи – и челюскинцев к ожидающим их судам.

Шмидта площадок под аэродромы составляли всего 600×150 метров, но сил на их подготовку уходило много. Подготовленные ледяные поля при очередной подвижке превращались в крошево. Официальная аэродромная команда



Отто Шмидт с сыновьями

состояла из трёх механиков: Погосова, Туревича и Валавина. Они и жили на аэродроме. Но ежедневно им на помощь отряжали по две бригады «чистильщиков» из основного лагеря. Ледяные валы, старые и новые, приходилось срубать, а затем на фанерных щитах вывозить за пределы площадки. Положение усугублялось тем, что в наличии имелись только лопаты и три топора. Ломов и кирок не было.

В первые дни существования лагеря некоторые из строителей, находившихся на «Челюскине», решили идти пешком на Большую землю. Но история освоения Арктики знает много случаев, когда в той или иной экспедиции, попавшей в экстремальную ситуацию, начиналась разбород, и попытки самостоятельно спасти свою жизнь приводили в итоге к гибели отчаявшихся одиночек. А в те годы в памяти людей ещё сохранялась трагедия экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия» и гибель Мальгрэма, одного из трёх, решивших добраться до земли. Двое других были спасены ледоколом «Красин». Отсюда и поразившая многих фраза обычно уравновешенного О.Ю. Шмидта, прозвучавшая на общем собрании зимовщиков: «Если кто-либо самовольно покинет лагерь, учите, я лично буду стрелять».

Из Владивостока на Чукотку одно за другим вышли два суд-

на, на борту которых находился авиационный отряд лётчика Каманина из семи машин. Выгрузившись в бухте Олюторская на побережье Камчатки, отряд Каманина начал пробиваться через горы и безлюдные пространства к Банкарему. Один из авиаотрядов, в состав которого вошли пилоты Водопьянов, Галышев и Доронин, вылетел из Хабаровска, впервые проложив зимнюю трассу вдоль Охотского побережья. Наконец, третий, резервный отряд в составе лётчиков Леваневского и Слепнева отправился в Америку, откуда на закупленных там самолётах вылетел через Аляску в Банкарем.

Экипаж командира Ляпидевского, зимовавшего на Чукотке, после многочисленных безуспешных попыток 5 марта нашёл лагерь и вывез со льдины всех женщин и детей. Во Владивостоке ожидал пароход «Совет», который должен был принять на борт дирижабли «СССР-В2» и «СССР-В4».

К 7 апреля из семи самолётов, выгруженных на мысе Олюторском, в Банкарем прилетели два. Это были пилоты Каманин и Молоков. В тот же день в Уэлен из Нома прилетел Слепнев, а затем и Леваневский. Вскоре чукотского берега достигли Водопьянов и Доронин. Из 12 самолётов, лествивших на помощь челюскинцам, до цели долетели только 6. Установи-

лась хорошая погода, и все 104 человека были в считанные дни доставлены на берег этими самолётами.

Как уже отмечалось выше, значение челюскинской эпопеи в научном и практическом отношении далеко выходит за пределы целей, которые были поставлены перед экспедицией.

Если расценивать результат похода формально, то он закончился неудачей. Но эта неудача ни у кого не оставила сомнения в возможности эксплуатации трассы даже в такие тяжёлые в ледовом отношении годы, каким был 1933-й. Плавание «Челюскина» подтвердило основные выводы, сделанные на основании похода «Сибирякова», о возможности регулярной эксплуатации арктической трассы. Можно с уверенностью сказать, что исход похода мог стать иным, если бы «Челюскин» был ледокольным пароходом. Не подлежит сомнению и то, что плавание могло закончиться удачно, если бы не 20-дневное опоздание с выходом на трассу и отсутствие помощи ледокола на последнем этапе. Челюскинская эпопея вскрыла просчёты и недостатки в организации, в методах и средствах арктического мореплавания. Она, как ни один арктический поход до этого, обогатила полярный опыт моряков, лётчиков, учёных, дав ценнейший материал для разработки конкретных планов освоения Северного морского пути.

Ярлык «преступление» никак не подходит к челюскинской эпопеи. Настоящим полярникам глубоко чужды как политические инсинуации, так и колебания из стороны в сторону в оценках прошедших событий. Их работа, связанная с постоянной опасностью, требует постоянного предельного напряжения всех физических и духовных сил, а вся пропагандистская чепуха от них чрезвычайно далека.

Герман Дмитриевич Бурков родился в 1928 году. Окончил Архангельское мореходное училище и ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова. Одно время был заместителем начальника администрации Севморпути. Лауреат Государственной премии. Почётный полярник. Живёт в Москве.