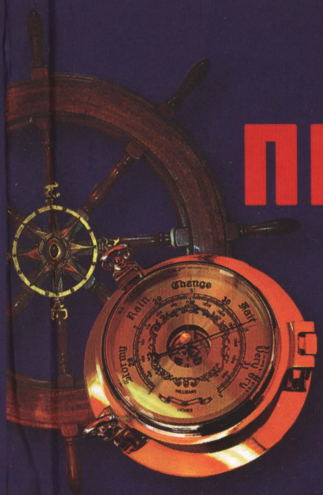
Морская летопись

ТАЙНЫ ПРОПАВШИХ ЭКСПЕДИЦИЙ



Сергей Ковалёв

ТАЙНЫ ПРОПАВШИХ ЭКСПЕДИЦИЙ

Морская летопись

С.А. Ковалев

ТАЙНЫ ПРОПАВШИХ ЭКСПЕДИЦИЙ

Москва
«Вече»

УДК 31(091)
ББК 26.8г
К56

Scan By Vitaulus & Kali

Ковалев, С.А.

К56 Тайны пропавших экспедиций / С.А. Ковалев. — М.: Вече, 2011. — 384 с. : ил. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-9533-5772-2

Суровая и холодная Арктика. Закованные в лед моря, острова, архипелаги и берега, не вернувшиеся в родной порт и вмерзшие во льды суда и корабли, занесенные метелями поселки. Бескрайняя ледяная стихия враждебная человеку. По всему Крайнему Северу — в тундре, на берегах Ледовитого океана, на покрытых льдом островах, на заброшенных стоянках стоят памятные знаки, кресты и надгробные камни — немые свидетели самоотверженности и мужества героев, которые шли покорять арктические моря и пустыни. Славные имена полярных исследователей — Руаля Амундсена, Виллема Баренца, Витуса Беринга, Фердинанда Врангеля, Семена Дежнева, Т. де-Лонга, Дмитрия и Харитона Лаптевых, Петра Пахтусова, Федота Попова, Владимира Русанова, Георгия Седова, Эдуарда Толля, Джона Франклина, Семена Челюскина — навсегда вошли в историю изучения Севера.

О тайнах пропавших полярных экспедиций, о загадках суровой Арктики рассказывает новая книга писателя и журналиста, капитана 1-го ранга С. Ковалева..

УДК 31(091)
ББК 26.8г

ISBN 978-5-9533-5772-2

© Ковалев С.А., 2011
© ООО «Издательский дом «Вече», 2011

ВВЕДЕНИЕ

Суровая и холодная Арктика — край мороза и пурги. Закованные в лед моря, острова, архипелаги и берега, не вернувшиеся в родной порт и вмерзшие во льды суда и корабли, занесенные метелями поселки. Бескрайняя ледяная стихия, враждебная человеку. Но есть и другая Арктика — в граните, в каменных гуриях, в обетных и надмогильных крестах. По всему Крайнему Северу — в тундре, на берегах Ледовитого океана, на покрытых льдом островах, на заброшенных стоянках стоят немые свидетели самоотверженности и мужества героев, которые шли покорять арктические моря и пустыни. Славными именами полярных исследователей — Руаля Амундсена, Виллема Баренца, Витуса Беринга, Фердинанда Врангеля, Семена Дежнева, Т. Де-Лонга, Дмитрия и Харитона Лаптевых, Петра Пахтусова, Федота Попова, Владимира Русанова, Георгия Седова, Эдуарда Толля, Джона Франклина, Семена Челюскина и многих других — справедливо гордятся во всем мире. Эти исследователи показали незабываемые примеры самоотверженности ради покорения Арктики. И сегодня их имена хорошо известны каждому цивилизованному жителю нашей планеты.

Но есть среди покорителей арктических морей и пустынь тысячи моряков, кормщиков, промышленников, купцов, имена которых не стали достоянием мировой истории. Об их судьбе ни родные, ни близкие уже никогда не узнали. Меж тем этих людей роль в освоении арктических пустынь не меньше, чем заслуги вышеназванных. И хотя имена многих пионеров освоения Арктики уже затеряны в тумане истории, но ниже мы вспомним их, и по возможности — поименно. Правда в большинстве случаев — очень

и очень скупо, так как туман мировой истории с годами стал откровенно «непроницаемым». А сколько промысловых зимовий и безвестных крестов, стоящих на арктических берегах и островах еще хранят память об их подвигах! Тем более, что зимовья нередко становились убежищем для моряков и промышленников с кораблей и судов, погибших в неравной борьбе с суровой Арктикой. К сожалению, только малая часть этих памятных мест известна нам и сегодня.

Данная книга представляет собой первую попытку собрать воедино имена погибших арктических путешественников, мореходов и полярников в назидание новым поколениям жителей России. Сразу же оговорюсь, что здесь будет рассказано не только о погибших экспедициях, но и о тех, которые вернулись домой.

Глава 1

РУССКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ, НАВЕКИ ОСТАВШИЕСЯ НА «СЕВЕРАХ»!

В древнейшие времена в Греции родилась легенда о стране гипербореев, которая была расположена на Крайнем Севере, за пределами дуновений холодного ветра Борея, где полгода длится день, а полгода — ночь. Исключительно важными для историков стали рассуждения о полярных странах знаменитого греческого ученого и воспитателя Александра Македонского — Аристотеля, который на одном из рисунков своего труда «Метеорологика» изобразил южный и северный полюса Земли, а в тексте отметил, что после «летнего солнцеворота» постоянно дуют северные ветры (бореи). «Объясняется это тем, — писал Аристотель, — что борей дует из полярной области, полной воды и снега». Но первым, побывавшим в районе Полярного круга в 325 году до нашего летоисчисления, оставившим после себя письменные свидетельства о существовании страны полуночного солнца — Туле и «свернувшегося моря», стал древнегреческий астроном и географ Пифей. Первым, кто к 890 году нашей эры проник в Баренцево и Белое моря и достиг устья реки Северная Двина (по другим данным, Варзуга), стал норвежец Отар из Халогаланда. Этот поход открыл путь из Норвегии к мурманскому берегу.

Появление русских людей на берегах Белого моря предположительно произошло в начале XII века. А в 1342 году новгород-

ский боярин Лука Валфромеев основал на берегу Северной Двины городок-крепость Орлец. Однако отдаленность от Новгорода удобных и богатых промысловых мест на Севере и трудности шедших туда путей стали основными причинами, почему простому переселенцу трудно было туда попасть. Он застревал на пути, задержанный широкими порожистыми реками, каменными скалами-сельгами и топкими болотами Обонежья. На далекий морской берег (Терский, Поморский, Летний, Зимний, как его называли в разных местностях) могли проникнуть только хорошо снаряженные и снабженные партии колонистов, имевшие целью основать новый промысел или приобрести новое становище для морского лова. Такого рода партии и формировались новгородскими боярами, желавшими завести или увеличить свои промысловые заимки на Севере. Они шли туда на конях или на лодках-«ушкуях» и чаще всего добирались до морского берега. Выйдя к морю, они шли морем вдоль берегов, ища удобных мест для жизни. Найдя устье реки, впадающей в море, они входили в реку до первых ее порогов. Привлекали их и удобные бухты, в которых можно было основаться для ловли рыбы и боя моржей. Все удобные места, не занятые ранее, занимались последними на имя господина и становились боярской вотчиной.

Затем, распространяясь затем от первых становищ по берегу или в глубь страны, они покоряли инородцев — «корельских детей», «самоядь» или «лопь дикую», естественно, чаще всего, получая в том отпор. И много покорителей со славянскими именами так и остались навсегда в дремучих северных лесах или на безлюдных берегах заполярных рек.

В последующих сохранившихся до наших дней письменных материалах нет точных указаний на то, как и когда в XIII — XIV веках началось движение Московского княжества на север. Есть только намеки на распространение в северном направлении княжеских вотчин московских, ростовских и ярославских князей. Эти устремления также были связаны с возрастающим отпором местных жителей. И только к середине XVI столетия для сношений с иностранными купцами на Кольском полуострове появились пристани и таможни в Коле, Варзуге, Кевроле, Мезени и Пустозерске.

В Печорском крае новгородцы появились много раньше, чем на берегах Белого моря. В 1095 году в летописи Нестора сообщается, что новгородцы ходили за данью в государственные «волости» Печора и Югра (область ниже Оби), где собирали дань с остяков и ненцев. По всему новгородскому пути на Югру возникали русские промысловые поселения, такие как Ижемская слобода (у впадения реки Ижмы в Цыльму), Усть-Цылемская слобода и Пустозерский острог. Вся пушнина, добывавшаяся на северо-востоке, целиком шла в Поморье, где был устроен ряд торговых гаваней для торговли с иностранцами. Примерно в это же время русские поморы освоили путь через Карское море, Обскую и Тазовскую губы и в Старую Мангазею (город на реке Таз, чуть выше впадения в нее реки Панча-Яга). Когда иностранцы — англичане и голландцы — появились в Северном Ледовитом океане, то уже в середине XVI века они нашли здесь русских мореходов, которые знали берега Карского моря и, как сообщал один из иностранцев, свободно говорили по-самоедски и хорошо знали реку Обь. В 1607 году у впадения Туруханa в Енисей возникло Туруханское зимовье, в которое через 70 лет была перенесена резиденция мангазейских воевод. Оно стало называться Новой Мангазеей (в наши дни город Туруханск). Итальянский купец Мауро Урбино в начале XVI века рассказал, что русские поморы хорошо знали дорогу к Новой Земле.

Стимулом к освоению поморами морских и охотничьих промыслов на Шпицбергене стал указ царя Михаила Федоровича, запретившего где-то между 1596 и 1645 годами так называемый «Мангазейский ход». Весь замысел заключалась в засекречивании для иностранцев морского пути к устьям рек Обь и Енисей. Попутно плавания к сибирским рекам для ведения зверобойного и морского промысла были запрещены также двинянам и печорцам. А чтобы не было соблазна, с 1620 года промыслы и торговля в северных морях были обложены повышенными государевыми пошлинами. Для надлежащего контроля исполнения царского указа в пролив Югорский Шар и на полуостров Ямал были направлены стрельцы, которые создали здесь мытные заставы и собирали с проходящих промышленников новое мыто. И простым поморам пришлось искать новые районы для промысла. После выхода указа

мурманские и архангельские промышленники, издавна привыкшие к суровым зимовкам на северных островах и землях, двинулись в глубь Арктики, где свобода промысла моржа, белухи, белых медведей, оленей и песцов пока еще никем не ограничивалась. И в первую очередь таким районом стал Грумант.

Однако письменных документов об этих походах наши предки оставили слишком мало. Только благодаря (если уместно так сказать) сохранившиися преданиям о морских походах, исчезновении или гибели в них промысловиков или путешественников, сегодня мы знаем об этой горькой, но оттого не менее ценной стороне российской истории.

За сто лет до Ермака

В 1483 году московские воеводы Федор Курбский-Черный и Иван Салтык-Травин во главе русской рати, состоявшей из устюжан, сысольцев, вологжан, пермяков, вымичей, предприняли поход «мимо Тюмени в Сибирскую землю». Благодаря им через столетие атаман Ермак, следуя на завоевание Сибири, уже мог не беспокоиться за свои тылы. Традиционно начало присоединения к Российскому государству Западной Сибири связывается с именем прославленного атамана Ермака Тимофеевича, который со своей казацкой вольницей в начале 1580-х годов пришел на Иртыш, разбил хана Кучума и «бил челом Сибирским царством» царю Ивану Грозному.

В действительности же присоединение Западной Сибири началось значительно раньше, и первыми русскими воеводами, возглавившими в 1483 году большой поход в сибирские земли, были вышеупомянутые Федор Курбский Черный и Иван Салтык-Травин.

В 1480-е годы русские войска разгромили татарское войско Ахмед-хана и тем самым покончили с ненавистным ордынским игом. Но неверно было бы считать, что ордынская опасность более не угрожала русским границам. Ведь еще кочевали в Диком поле, поблизости от русских рубежей, остатки Большой орды.

Казанский Али-хан (Алегам) продолжал враждебно относиться к Москве, более того — казанцы стали нападать на заволжские земли. Казанского хана поддерживала Ногайская орда, мурзы которой со своими сотнями нередко совершали набеги на русские земли. К союзу с Казанью склонялся и сибирский хан Ибак. Получалось, что Русь от Волги до Иртыша была окружена недругами. И самым опасным здесь было то, что под угрозой оказались новые русские владения в Приуралье — Великая Пермь.

Приуральские владения Руси и раньше подвергались набегам со стороны вогулов (манси), живших по обе стороны Уральских гор. В 1445 году они разорили Усть-Вымский городок на реке Вычегда, убили местного священника. Через двадцать лет их нападение отбили вятчане и пермяки. В 1481 году вогульские отряды вторглись в Пермь Великую и осадили город Чердынь. Их удалось прогнать только с помощью отрядов из Великого Устюга. Особую активность в этих нападениях проявлял «князь» Асыка — владетель «Пелымского княжества». Он действовал очень расчетливо и хитро, при приближении русской рати быстро уходил обратно за «Камень» (Уральские горы). Разрозненные и слабые в военном отношении вогульские и остяцкие князьки не могли оказать достойного сопротивления. За эти годы хан Ибак успел продвинуть свои владения до Тавды и Среднего Иртыша. Он подчинял местное население, требовал ясака и воинов для своего войска. Наконец терпение у московского государя закончилось.

Поход был задуман широко. В состав «судовой рати», кроме большой великокняжеской московской дружины, вошли отряды из Вологды и Великого Устюга, из Двинской земли (вычегжане, вымычи, сысоличи), из Приуралья (пермяки, чердынцы). А возглавить войско было поручено государевым воеводам — князю Федору Курбскому Черному и Ивану Салтык-Травину.

Князь Федор Курбский Черный принадлежал к самой верхушке московской знати. Свою родословную Курбские вели от внука знаменитого киевского князя Владимира Мономаха — Ростислава Смоленского. В разрядной книге Ф. Курбский Черный был записан среди «больших воевод», годом раньше направленных в Нижний Новгород беречь город от «Алегама царя». Не этот ли опыт коман-

дования большой «судовой ратью» стал решающим при назначении в сибирский поход?

Не менее известен был и воевода Иван Салтык-Травин. Он тоже был из смоленских князей. Прадед воеводы — Иван Собака — был боярином при двух московских князьях: Дмитрии Донском и Василии I, прославился строительством белокаменного Московского Кремля в 1367 году. Дед — Семен Трава — имел боярский чин. Его сыновья, в том числе и отец Салтыка-Травина, стали уже «государевыми служивыми людьми», то есть профессиональными военными. Иван Салтык-Травин тоже имел опыт вождения «судовой рати»: в 1469 году он ходил походом на Вятку.

Сибирский поход 1483 года, в отличие от большинства походов того времени, был подробно описан многими историками. Поэтому сегодня мы можем рассказать о нем со всеми подробностями.

Из Вологды воевода Салтык-Травин вывел свои войска 25 апреля. В Великом Устюге он соединился с войском князя Федора Курбского Черного. Отсюда объединенное русское войско вышло 9 мая.

«Судовая рать» пошла под парусами вниз по реке Сухона на больших насадах (кораблях с палубными надстройками и плоскими днищами) и несколько меньших палубных ушкуях, вмещавших до 30 воинов с оружием и продовольствием. У рулей судов стояли опытные «кормники», хорошо знавшие северные реки, по которым новгородские «ушкуйники» ходили еще несколько столетий назад, проникая за Уральский хребет до самой Обской губы.

Из устья Сухоны войска свернули в Северную Двину, здесь течение само несло русские суда. Когда свернули в реку Вычегду, то пошли уже на веслах, останавливаясь у всех городков и принимая на борт местные отряды. Так было, когда шли по реке Сысоле, затем Кельтме-Вычегодской и, наконец, — вышли на реку Кама. Сравнительно быстро достигли город Чердынь, чьи деревянные стены не раз останавливали вогуличей, тайком приходивших сюда из-за «Камня». Здесь заканчивалась русская земля и начинался собственно Сибирский поход. Весь путь от Великого Устюга до Уральских предгорий занял примерно месяц.

Сначала река Вишера текла в низких берегах, одетых хвойными лесами, спокойно и неспешно, и непонятно было, почему местные жители назвали ее Яхтелья, то есть «Река порогов». Много позже речные берега стали горбиться скалами и утесами, река проявила свое коварство: острова, мели, каменные перекаты. Из-за поворотов выплывали навстречу каравану утесы: Ясбурский камень, Витринский камень, Головский камень и т.д. Близ речки Вилсуй, притока Вишеры, караван остановился. Здесь был поворот прямо к «Камню», до самого перевала. Вот здесь-то русские воеводы и ратники почувствовали, что значит переход по настоящей горной реке. Ушкуи тянули бечевой, сложив на палубы бесполезные весла. Ратники скользили на мокрых камнях, срывались в бешено ревущую воду, вставали и снова хватались за бечеву. И так день за днем, верста за верстой, почти две тысячи верст. Наконец воины дошли до Растесного камня, за которым кончалась река и начинался сам «Камень». По другую сторону перевала, неподалеку от истоков Вилсуя, начинались истоки первой сибирской реки Коль — притока Вижая. А Вижай сливался с рекой Лозьва — приграничной рекой «княжества Пелымского». Летописцы не сообщили никаких подробностей небывалого горного волока через перевалы Среднего Урала, но можно предположить, каких неимоверных усилий в перетягивании ушкуев, сколько трудов по переносу пушек-«тюфяков», пищалей, припасов и снаряжения, сколько пота и крови это стоило русским воинам.

Ушкуи были весьма тяжелы: их катили вверх на бревнах, впрягаясь в бечеву десятками людей. Пушки волокли на деревянных полозьях, тоже бечевой. Пищали, огненный припас, ядра и «дробосечное железо», панцири, тюки с припасами, весла, рули, снасти тащили отдельно на плечах. И так день за днем, со стоном и надсадным хрипом, до кровавого пота, через силу. Вполз караван на перевал, начался спуск — тоже нелегкий и опасный. Теперь ушкуи не тянули бечевой, а сдерживали, упираясь ногами в камни. И, видимо, великим счастьем показались ратникам горная речка Коль: хотя было здесь немного воды, и перегораживали судовой путь бесчисленные пороги и каменные перекаты, но все-таки не на руках нужно было нести ушкуи, а кое-где можно было плыть

по течению. Нелегким был путь и по порожистому Вижаю, но шире уже стала река и не такая уж бешеная, и на Лозьве тоже были пороги, но уже редкие, да глубина здесь была достаточная, а дно — в основном песчаное.

Верст за 80 до устья Лозьвы левый берег стал постепенно сглаживаться, потянулись песчаные отмели, леса, болота. Здесь стали встречаться первые селения вогульских охотников и рыболовов — паулы. В шалашах, крытых берестяными полотнищами, — юртах совместно жили разные поколения вогульских семей, насчитывавших до нескольких десятков человек: деды, сыновья, внуки с женами и детьми.

Зимой, когда болота замерзали, вогулы уходили в тайгу и там «лесовали» до весны. Летом они обычно переселялись во временные селения на берегу рек и озер, ловили и заготавливали рыбу. На этот раз, узнав о приближении «судовой рати», они разбежались по лесам. Поэтому до самого Пелымского городка московская рать не встретилась с вогулами, хотя знала, что за ней постоянно наблюдали из-за стволов деревьев и из-за кустов.

Известие о том, что русские суда «перелезли» через «Камень» и плывут по сибирским рекам Лозьва и Тавда, обеспокоило «князя» Асыку. По его кличу отряды и дружины малых «князцов» стали собираться в районе Пелымского городка, обнесенного земляным валом и деревянными стенами.

Русская «судовая рать» появилась у этого городка утром 29 июля 1483 года: неожиданно и раньше расчетного срока. Ей навстречу вылетели легкие лодки-берестянки с вогульскими лучниками. Однако очень быстро они были отогнаны выстрелами из «тюфяков» и пищалей, так и не дойдя на дистанцию выстрела из лука. Боевой вогульский лук — страшное орудие в умелых руках. Его еловые стрелы с железными наконечниками могли пронзить человека насквозь.

Ушкуи стали подплывать к берегу, где грозно стояли, выставив копья с наконечниками в виде двухсторонне заточенного ножа и охотничьи рогатины, вогульские воины. Прозвучал новый залп из пищалей, «тюфяков» и «ручниц». Пелымский берег затянуло клубами черного порохового дыма. Прямо с бортов на песок ста-

ли прыгать вологжане, вычегжане, сысоличи, вымичи, устюжане. Московские боярские дети перезаряжали на ушкуях «ручницы» и продолжали стрелять по ближайшим вогульским отрядам. Дрогнули вогуличи и начали разбегаться. Дольше всех держались богатыри-урты. У них были мечи, удобные в рукопашном бою, и даже кольчуги, которые попадали к ним из татарских земель. Но устоять против русских ратников, защищенных панцирями и кольчугами, они не могли. Когда «князь» Асыка с сыном Юшманом в окружении телохранителей побежал к ближайшему лесу, побежали и урты. В бою было убито 7 русских воинов и много вогуличей.

Конечно, «судовая рать» имела явное превосходство в вооружении, и потому был достигнут быстрый успех. Но, видимо, местное население не слишком хотело воевать против русской дружины: простые охотники и рыбаки соседствовали с пермяками, часть вогульских родов, живших западнее Уральских гор, уже давно стали российскими подданными. Перед сибирскими «народцами» стоял выбор: попасть под власть тюменского «царя» Ибака или искать покровительства у московского царя. Последнее по многим причинам было предпочтительнее...

Показательно, что после разгрома и бегства Асыки больше не было сражений с вогулами. Были отдельные стычки в прибрежных селениях, когда русские ратники высаживались на берег. Не решился вступить в бой и хан Ибак, хотя «судовая рать» прошла по краю его владений.

С разгромом Асыки была достигнута главная цель похода: «княжество Пелымское» больше не могло угрожать «Перми Великой». Но русские воеводы решили идти далее — на Обь, где властвовал «большой князь» Молдан.

Летописец сообщает «Пошли вниз по Тавде-реке, мимо Тюмени в Сибирскую землю; воевали, идучи, добра и полону взяли много. А от Сибири шли по Иртышу-реке вниз, воюючи, да на Обь-реку великую, в Югорскую землю». Таким образом, русская рать пошла в земли, примыкавшие к Северному Уралу, вплоть до Обской губы. И здесь обошлось без больших сражений. Летописцы отмечали только, что воеводы «князей Югорских воевали и в полон вели», «поимали князя Молдана на реке Оби и княжьих Екмычее-

вых двух сыновей поймали». Их пленение сыграло важную роль в дальнейшем подчинении вогульских и остяцких племен.

Дальнейший путь на север ясно показал, что кроме вогульских лучников и богатырей-уртов против русских воинов встают бескрайние сибирские леса. А реки здесь единственные дороги. Близился к концу август, последний месяц. Тысячеверстный обратный путь невольно страшил своей огромностью, а ведь впереди на этом пути стоял еще один каменный волок...

«Судовая рать» останавливалась у редких селений, где жили остяки, близкие сородичи вогулов. Русские воеводы собирали с них ясак, наказывали старейшинам, чтобы не нападали на русские отряды, потому что «большой князь» Молдан тоже плывет на судах и любое нападение будет ему во зло. Ушкуи быстро тяжелели под грузом драгоценной пушнины и моржового клыка, который местные жители везли со Студеного моря. Но однажды на военном совете было решено возвращаться домой.

В нижнем течении Обь разделялась на два рукава. «Судовая рать» двинулась по западному из них, называвшемуся Малая Обь. По ней достигли Сосьвы, истоки которой родились на Северном Урале. А это уже был путь домой.

В 15 верстах от от устья Сосьвы, на высоком берегу, стояла столица югорского «князя» Пыткея, которая называлась Сумгут-вош (ныне город Березов). И здесь обошлось без боя: местные жители принесли на суда ясак и мирно пропустили их дальше по реке. Началась осень, и русские суда спешили до начала зимы преодолеть «Камень». Хорошо, что этот путь был известен по походам новгородских «ушкуйников»: за каменным волоком, по другую сторону Северного Урала, начиналась река Щугор, приток Печоры, а там — считай дома!

1 октября 1483 года «пришла рать на Устюг на покров, а в Югре померло вологжан много, а устюжане все вышли». Шесть месяцев продолжался поход, пройдено, по самым скромным подсчетам, более 4 с половиной тысяч километров. И главное — первый в истории Московской Руси большой военный поход в сибирские земли закончился успешно. Однако новый поход в эти края стал более трудным.

Завоеватель Новой Сибирской Землицы

Над широким плесом Иртыша стояла глухая августовкая ночь. Усталые после длительного гребного перехода казаки в шалашах на берегу и на стоящих рядом казачьих стругах крепко спали, только у судовых комельков дежурили два казака, которые до утра должные поддерживать огонь, а утром — сварить кулеш. Выше стана, на крутом берегу, бодрствовал казачий дозор.

Ближе к полуночи небо над станом неожиданно потемнело, а затем его прорезали молнии. Загремел первый гром, сходный с залпом нескольких крепостных пушек. Налетел дождевой шквал. Дремавшие было дежурные казаки встрепенулись, при вспышках молний осмотрели воду и берег вокруг верных и надежных стругов и, плотнее запахнув зипуны, забылись тревожным сном. Ох, не спать бы вам сегодня, казаки! Из-за ближних кустов к дозору и к стоящим у берега стругам, словно змеи, поползли с десяток «теней» в татарских малахаях. Быстро приблизившись, одна пара бесшумным броском прыгнула на плечи дозорных. Короткий блеск кинжалов, и только тихий горловой всхлип показал, что еще секунду назад это были живые люди. Другая группа бросилась на дежурную пару у камельков. Но, видно, один из басурманских ударов не достиг цели: кто-то из дежурных коротко и страшно закричал, разбудив спящих на струге. Хотя после второго удара — стих.

Сонный казачий стан в одно мгновение ожил и загомонил, послышался лязг оружия. Первые, кто вскочил с земли, тут же упали мертвыми под градом стрел, которые полетели в казаков сразу с трех сторон. Оставшиеся в живых частью стали отгонять струги от берега, прикрывая их щитами из таловых прутьев и готовясь принять на борт отдыхавших на берегу казаков, часть — ободряемая атаманом Ермаком, прикрывая струги, дрались с татарами всем, что было под рукой: саблями, пищалями, веслами, отпорными крюками, топорами, кинжалами или голыми руками. Вокруг них росла гора тел басурман. Но с каждой минутой таяли силы защитников лагеря, устилая иртышский берег казачьими телами. Вот уже, загнанными на крайний струг, осталось их не более десятка. Атаман Ермак, видя неминуемость гибели, кликнул сотоварищей,

сбросил кольчугу и шелом, перекрестился и бросился в холодные воды Иртыша и широким махом поплыл к ближайшему стругу. За ним туда же прыгнули и остальные. Туча стрел немедленно взвилась над берегом: кто-то из казаков был тут же убит стрелой, кто-то — ранен и взмахи их могучих рук стали реже, но трое во главе с атаманом продолжали плыть наперекор течению. Закрытые щитами струги пошли к ним навстречу, но речная ширь уже опустела: казаки исчезли в остывающей речной воде. Только Ермак под градом стрел продолжал плыть.Однако воды Иртыша сомкнулись и над его головой.

Татары, озлобленные огромными потерями, добили раненых казаков, обобрали убитых, собрали брошеное оружие, прорубили днище не успевшего отойти струга и покинули мертвый казачий стан. Так погиб покоритель Сибири казачий атаман Ермак Тимофеевич...

Во второй половине XVI века московская держава решительно шагнула за Урал. В 1574 году сольвычегодские солепромышленники Строгановы выхлопотали грамоту, разрешавшую им строить городки «в Сибирской стороне за Югорским каменем... на Тоболе реке, и на Иртыше, и на Оби, и на других реках». Их вотчины были разбросаны по всему Северу; но главные гнезда Строгановых образовались на Вычегде и на Каме с Чусовой. Таким образом, все без исключения естественные богатства северного края от Колы до Оби входили в деловой оборот Строгановых и давали им ценные товары для торга в Московском государстве и за его границами. Изначально они были виднейшими представителями новгородской колонизации в Перми, владевшими обширными вотчинами в Устюжском уезде и по реке Вычегде. Торгуя с инородцами и вываривая соль, Строгановы достигли громадных богатств. В числе немногих уцелевших при московском завоевании Севера новгородских фамилий они продолжали богатеть и распространили свои хозяйственные заимки с реки Вычегда на реки Кама и Чусовая и наладили обмен драгоценных мехов на дешевые «немецкие безделушки». Начиная с 1558 года, для Строгановых было создано исключительно льготное положение на вновь приобретенных землях. Одновременно с тем же Москва возложила на них особые обязанности по охране края

и защите земель от инородцев. В связи с этими пожалованиями и понимая меру ответственности, Строгановы сразу же стали обследовать путь в Сибирь, а затем — и до реки Тобол, которая в те дни была приграничной с Сибирским ханством. Вместе с государевыми воеводами и наместниками, сидевшими в городах Чердынь и Соликамск, Строгановы, содержавшие на свой кошт городки Орел (Кергедан) и Канкор, несли на себе нелегкую обязанность защиты не только своих вотчин, но и всего Пермского края. В этих условиях Строгановым приходилось не только отсиживаться от нападений инородцев за стенами городков и острогов, но и самим нападать на немирных соседей и держать их в должном страхе и подчинении.

Для того чтобы «ходити войною» против своих и государевых врагов, Строгановы не могли обойтись силами местного населения. Следуя примеру московского правительства, они нанимали на свою службу бродячих «вольных казаков».

Так, во время Ливонской войны царя Ивана Грозного в Прибалтике действовал казачий отряд атамана Василия Аленина, ставшего известным в российской истории под именем Ермака. Его происхождение в точности не известно. По одному преданию, он был родом с берегов Камы (Черепановская летопись), по другому — Качалинской станицы на Дону.

В июне 1579 года казачья дружина Ермака прибыла на реку Чусовая в чусовские городки братьев Строгановых. Здесь казаки жили два года и помогали Строгановым защищать эти городки от набегов инородцев. У Ермака было несколько доверенных помощников. Это были атаманы Иван Кольцо, Яков Михайлов, Никита Пан и Матвей Мещеряк.

Через несколько лет этот отряд почти в полном составе перешел на службу Строгановым и стал основой для казачьей экспедиции за Урал.

Путь, которым пошла казачья экспедиция, был известен русским людям уже несколько столетий. Так, за два века до похода дружины Ермака на реку Обь с Северной Двины и Печоры ходили новгородцы, владевшие тогда Севером. Они положили начало прочной колонизации Сибири и создали обширное новго-

родское владение, которое назвали Югорской Землей или Югрой. С падением Новгорода Югра вошла в состав Московского царства вместе с землею «самояди»: населявшие эти области туземцы «югра» (остяки и «самоядь») бродили по тундре и вели меновую торговлю с приходившими сюда русскими промышленниками и купцами. Центром меновой торговли была область между Обской губой и низовьями Енисея по реку Таз, которая была известна под именем Мангазея (в конце XVI столетия столицей этой области стал одноименный город). Об этой земле, как о сказочной стране, рассказывало древнее новгородское предание. Только от одной удачной поездки в Мангазею можно было сказочно разбогатеть. В эту землю вели многие пути.

Один из них шел с реки Печоры в реку Усу, «а по Усе-реке вверх до устья реки Соби-реки, а из Соби-реки в Кль-реку до Камени (Уральского хребта) до волоку, а через волок через Камень и Собь в другую реку, а Собью-рекою вниз до Оби Великой». Это был северный путь, на котором со временем будет заложен городок Обдорск на Оби (против Собского устья). Второй путь шел южнее: с реки Вычегда «на реку Вымь, с Выми на реку Турью, а с Турьи на Печору, а с Печоры через Камень», вероятно, по рекам Щугуру и Сосьве в реку Обь. На этом пути в 1594 году появился город Березов. Еще южнее наметилась третья дорога — с реки Камы по рекам Тавда или Тура в реку Тобол. Отсюда — в Иртыш и Обью до Обской губы. Южный путь был наиболее удобен, но и наиболее долог. Кроме того, на южном пути расположилось «Сибирское царство», сквозь которое редко можно было пройти без препятствий и насилия. Все эти дороги были трудны: здесь было много «злых мест». Неудобства «сухих путей» заставляли русских промышленников, идущих в Мангазею, выбирать морской путь.

В «большое море-окиян» выходили они из Северной Двины, из Холмогор, или из «Кулойского устья» (из реки Кулоя), или из «Пустаозера» (из Печоры), и «бежали парусом» в Карскую губу. В эту губу впадала речка Мутная, которая верховьями своими, через озера, сближалась с речкой Зеленая, впадавшей в Обскую губу. Между Мутной и Зеленой находился песчаный «сухой волок» с полверсты длиной. Перебравшись через волок, купцы выходили

Зеленой рекой в Обскую губу, не огибая полуострова Ямал, шли в Тазовскую губу, где уже их встречала Мангазея. Путь этот был тоже нелегок, и здесь существовали разного рода трудности и «морем непроходимые злые места». Но морской ход давал возможность перебросить сравнительно большие грузы в относительно короткий срок: «поспевают морем в Карскую губу от города (Архангельска) в две недели»; и столько же надо на остальной путь; в итоге «поспеть от Архангельска города в Мангазею недели в полпяты точно». Конечно, четыре с половиной недели немного сравнительно с тем, что с Камы в Мангазею надо было идти два с половиной месяца. Так как на всех путях идущих ожидали всякого рода опасности и трудности и от природы, и от лихих людей, то морской путь с его льдами, штормами и противными ветрами не казался хуже других. Русские промышленники предпочитали плавать именно «морским ходом».

Однако правильные и регулярные торговые сношения Москвы с Югорской землей долгое время были стеснены тем, что на этом пути находились враждебные татарские ханства — Казанское и Астраханское. Только после покорения этих царств и присоединения их территорий к Москве открывалась свободная дорога за Урал. Но здесь на пути русских людей стояло еще одно из царств развалившейся могущественной империи Чингисхана — Сибирское ханство (район рек Тура, Тобол и Иртыш) со столицей Искер (Сибирь).

В XV веке великий князь московский Иван Васильевич два раза посылал войска на Обь — на вогулов и «югру» и считал эти племена своими подданными. Устрашившись русских сил — в 1555 году Сибирское ханство признало верховенство над собой Москвы и обязалось платить ей дань — по 1 тысяче соболей в год. Но через двадцать лет сибирский хан Кучум прекратил платить дань и даже перебил московских послов. Москва, обессиленная многолетней Ливонской войной, и за дальностью расстояний не могла предпринять похода в Сибирь и оставила татар без наказания. Ободренный успехом Кучум предпринял после этого несколько походов в земли Московского царства, его орды, перейдя через Урал, сожгли и разграбили пограничные селения и городки в Пермском крае. Такова

была обстановка в тот момент, когда началась подготовка казачьей экспедиции.

Мысль о проведении подобной экспедиции, а вернее, военного наступления на Урал по Тоболу и Иртышу, можно отнести еще к 1574 году, когда Строгановы просили царя Ивана Грозного дать им право такого наступления. И 30 мая того же года им была дарована царская грамота, согласно которой Строгановым было разрешено ставить крепости и держать вооруженную силу — «крепитися всякими крепостьми накрепко в Сибирской стране за Югорским каменеем на Тагчеях и на Тоболе-реке и на Иртыше и на Оби и на иных реках». Но лишь 1 сентября 1581 года казаки вышли в военный поиск под началом Ермака. Под его началом находилось 9 «меньших» воевод и 540 казаков. Возможно, в составе дружины могли быть еще 300 иноземцев (немцев и литовцев), плененных в годы Ливонской войны и выкупленных Строгановыми у московских властей. По данным Посольского приказа, их ждали до 10 тысяч воинов Кучума. Кроме них в составе татарского войска могли быть отряды подвластных ему вогульских и остяцких князей. Возможно, могла прийти помощь от ногаев, с которыми Кучум поддерживал дружеские отношения, а также — отряды от бухарского хана. Численное превосходство было на стороне сибирского хана, однако у казаков было превосходство в вооружении: легкие пушки и до 350 пищалей, дробовых ружей и испанских аркебуз, которых у татар было всего лишь несколько штук.

Казачья «судовая рать» на больших лодках-стругах, которые вмещали до 20 казаков с запасами оружия и продовольствия, поднялись вверх по реке Чусовая, затем по ее притоку — реке Серебряная (Серебрянке) до сибирского волока (Тагильского перевала), позволяющего перейти Уральские горы. По волоку казаки перетащили струги в реку Жеравля (Жаровля) и срубили здесь Кокуй-городок, где и зазимовали. Весной по реке Тагил они перешли в реку Тура, где дважды столкнулись с сибирскими татарами и разбили мурзу Епанчу на реке Тура и в устье реки Тавда. После этого Ермак занял Епанчин-городок (будущий Туринск) и Чинги-туру (будущую Тюмень). Тогда хан Кучум выслал против русских своего племянника Маметкула с большим войском. Они долго сопровождали «судовую

рать», обстреливая ее из луков. Но и эти силы татар были разбиты у урочища Бабасан (на берегу Тобола), где казаки высадились на берег. Маметкула попытался еще раз атаковать казаков у Карсульского яра, но и там был разбит. Затем последовал знатный разгром войск Кучума у Чувашского мыса (на берегу Иртыша). Правда, татары, прекрасно зная местность, и позже произвели несколько стремительных нападений на небольшие казачьи отряды. Так, в начале декабря 1582 года у озера Абалак они уничтожили отряд казаков, ловивших здесь рыбу.

Услышав об окружении этого отряда, Ермак с дружиной бросился на помощь и столкнулся с большим войском Маметкулы. В тяжелейшем бою дружина потеряла каждого пятого казака из всех погибших в Сибирском походе. Но даже такие казачьи потери уже не могли спасти положение татар: Маметкула бежал впереди своего разбегающегося войска. Татары бросили свою столицу Искер и отступили на юг, в Ишимские степи.

Узнав об их воинских успехах, царь Иван Грозный послал в Искер своих воевод князя Семена Болховского и Ивана Глухова с 300 стрельцами. Здесь царские воеводы встретились с Ермаком осенью 1583 года. Они были приняты со всеми почестями и остались у казаков на зимовку. Из-за того что в Искере было мало домов, Ермак решил зазимовать со своей дружиной и московским подкреплением на просторном острове Карачин, находившемся неподалеку от столицы Сибирского ханства, где было сооружено достаточно изб и амбаров. Но случилось так, что стрельцы не привезли с собой продовольственных запасов. Казаки же готовили запасы только из расчета на свою численность.

Зима 1584 года оказалась на редкость лютой, а охота — почти невозможной. Во время зимовки среди казаков случился страшный голод, во время которого умерло много казаков и московских служивых людей, в том числе и князь Болховский. Весной следующего года голод прекратился. Но Ермака постигло иное несчастье.

Татарский сотник Карача, который якобы поссорился с ханом Кучумом и покинул его, привел свой улус к реке Тарь. Он попросил у Ермака помощи против ногайцев. Атаман прислал татарам отряд из 40 казаков под командой Ивана Кольца. Этот отряд был

предательски перебит. Также предательски был убит и другой казачий атаман Яков Михайлов, пришедший к улусу на разведку. После этого Карача осадил Искер и стоял здесь, стараясь уморить русских голодом, с половины июня 1584 года. Но в одну из ночей казаки сделали удачную вылазку, а затем заставили татар уйти за Ишим. Правда торжество в казачьем стане было недолгим; до Ермака дошли сведения, что Кучум может перехватить бухарский торговый караван, идущий в Искер, где для казаков много необходимых товаров.

Ермак с небольшой командой, по одним данным, в 50 человек, по другим — с сотней, отправился по Иртышу каравану навстречу, но, не встретив купцов, стал небольшим станом на речном берегу в районе Атбаша — татарского урочища. Места здесь были зловещие: с одной стороны к Атбашу примыкали дремучие леса, с другой — непроходимые болота, протянувшиеся почти на сто верст.

В ночь с 5 на 6 августа 1584 года хан Кучум воспользовался тем, что утомленные переходом казаки спали, в ненастье напал на отряд Ермака и половину русских перебил. В устремлении к ближайшему стругу погиб и атаман Ермак. Правда, по татарской легенде, могучий мурза Кучугай «устремился за Ермаком в струг: стругу же отплывшу от брега и плывущу по реки: они же показаша между собой брань велию, сразишеся друг с другом». В сабельном бою Ермак стал одолевать татарского мурзу, но развязался у него подбородочный ремень и Кучугай коротким копьем «прободе его гортань...» Оставшиеся в живых казаки все же все же ушли на стругах и рассказали о том, как погиб завоеватель Землицы сибирской.

После голода и трех поражений казаков в Сибири осталось так мало, что уцелевший атаман Мещеряк счел невозможным оставаться здесь далее и повернул на запад. Следующей осенью московский воевода Мансуров вернулся сюда с большим войском, разгромил орды Сибирского ханства и поставил городок на Оби, при устье реки Иртыш. И больше русские отсюда уже не уходили. Завоеванная атаманом Ермаком «Новая Сибирская Землица» была включена в состав Московского государства и позже позволила русским путешественникам и исследователям уверенно и сравнительно безопасно идти на просторы Арктики.

Их имена остались неизвестны

Осенью 1940 года у восточного берега полуострова Таймыр были обнаружены следы трагической зимовки неизвестных русских мореходов, пришедших сюда в первой четверти XVI века (после 1620 года). Вместе с предметами их нехитрого быта были найдены останки судна, компас и солнечные часы. Известный советский арктический исследователь А.П. Окладников полагал, что найденные предметы остались от торгово-промышленной экспедиции, двигавшейся из Мангазеи на восток. Судя по остаткам скелетов, на месте одной из зимовок умерли по крайней мере три русских промышленника. Об этой находке еще в начале войны ходили самые настоящие легенды. Местные жители рассказывали, что кроме клада, состоявшего из большого количества старинных серебряных монет, перстней, дорогой одежды и нескольких пищалей с боеприпасами к ним, были найдены старинные шахматы из моржового клыка.

В действительности, примерно в 130 километрах к юго-востоку от мыса Челюскин, на западном берегу небольшого острова Фаддея, наши гидрографы обнаружили между камнями различные бытовые предметы — старинные медные котлы, изъеденные ржавчиной ножницы, 2 ножа с тончайшим резным узором и орнаментализированными надписями славянской вязью «Мурак Акакий», топор, сковородки, медный колокольчик, несколько голубых бусин, остатки сгнившего меха и оленьих шкур, сшитых оленьими жилами. При более тщательном осмотре под ближайшей насыпью из гальки были надены оловянные тарелки, монеты, серьги, перстень, нательные кресты, пищаль, ножны, в которых находились остатки пергамента с русской надписью «Жалованная грамота». Любопытной находкой стало медное зеркало, рисунок на оборотной стороне которого точно повторил оборотную сторону такого же зеркала из коллекции Красноярского музея, некогда принадлежавшего шаману из Мархинского улуса.

Через год, весной 1941 года, советские гидрографы, работая на берегах залива Симса, случайно нашли развалины избушки, построенной из плавника. Когда растаял здешний лед, то среди развалин

были найдены компас, солнечные часы, огниво с кремнем, кости людей и животных. И все это было перемешано со множеством старинных монет и украшений. Судя по всему, на острове и в этой прибрежной избе разыгралась некая человеческая трагедия. Но те, кто навсегда остался среди развалин избы, составляли лишь часть торговой экспедиции. Остальные, скорее всего, ушли отсюда и стали добычей суровой Арктики и ее безжалостных хищников. На основании последующего изучения находок получилось, что судно экспедиции (вероятно, коч) шло на восток из Архангельска, Мезени или Пустозерска и потерпело крушение у острова Фаддея. Среди мореходов были казаки и проводники из коренного населения Севера, а также могла быть женщина или подросток. На его борту находился также путешественник с высоким положением, в кафтане из дорогого сукна с большим количеством серебряных денег, периода, начиная от правления царя Ивана III (1462—1505гг.) и заканчивая правлением царя Михаила Романова (приблизительно до 1617 г.), который еще и умел играть в шахматы. Несомненно, что это были русские путешественники или промышленники, хорошо знавшие условия и вкусы сибирского рынка и знакомые с передовой техникой Западной Европы. Одновременно ясно, что это путешествие тщательно готовилось и было обеспечено совершенным для того времени снаряжением. Так что предположение о том, что погибшее судно случайно зашло к северной оконечности Таймыра случайно, можно исключить. На острове Фаддея и на берегу залива Симса были также обнаружены пищали и боеприпасы к ним, значительное количество свинцовых пуль, куски сырого свинца и пулелейки, а также остатки разложившегося пороха. Наличие солнечных часов и компаса подсказали, что, вероятно, у погибших промышленников была даже карта этих мест.

После гибели коча люди перешли на берег, успев спасти часть груза. Часть вещей они засыпали галькой и прикрыли камнями на острове, а часть — перенесли на берег залива Симса, где соорудили из плавника избушку. Здесь они оставили женщину (или подростка) и, скорее всего, заболевшего мужчину. А сами ушли дальше в надежде добраться до людей, но погибли по дороге. Оставшиеся в избушке здесь еще жили, питаясь песцами, но в конце концов и

они погибли. Вероятно, это была одна из пропавших русских экспедиций, о которых написал голландский путешественник Н. Витзен в своей знаменитой книге «Северная и Восточная Тартария», изданной в 1692 году: «Было 6 или 7 попыток объехать вокруг Таймырского полуострова из реки Енисея, но смелые плаватели каждый раз или погибали, или, встречаясь с массами льда, возвращались, ничего не сделав».

Хорошей подсказкой в рассуждениях об этой экспедиции стали находки советских гидрографов со вскоре ставшего печально известным гидрографического бота «Норд». Через три года, 28 августа 1944 года, это судно погибнет практически со всей командой от снарядов гитлеровской подлодки U957, только два моряка попадут в плен фашистам. В изданной в 2010 году книге «Арктические тени Третьего рейха» была рассмотрена одна из версий гибели «Норда», которая могла быть прямо связана с этой находкой.

Эту необычную версию подсказало недавнее открытие архивных документов ФСБ РФ, касавшихся Великой Отечественной войны в советской Арктике, где были приведены доклады о появлении в юго-восточной части Карского моря гитлеровских подлодок и высадке с них агентов на берега полуострова Таймыр. А также отыскание в библиотеке Главного штаба Военно-Морского Флота России отчета самого А.П. Окладникова, который был издан в 1948 году издательством Главсевморпути под названием «Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра». И ниже приведу его коротки пересказ.

Обстоятельное изучение восточного побережья Таймырского полуострова в гидрографическом отношении провела в 1940—1941 годах специальная Восточно-Таймырская экспедиция под началом А.И. Косого. Она состояла из двух отрядов: один базировался на судне «Норд», зимовавшем у западного берега залива Фаддея, другой — на базе, расположенной на материке против острова Андрея. Сотрудниками Восточно-Таймырской экспедиции в 1940 году на ранее не посещаемом северном островке в группе островов Фаддея и в заливе Симса были найдены следы погибшей здесь торгово-промышленной экспедиции русских полярных мореходов XVII века. Доктор исторических наук А.П. Окладников

возглавил специальную историко-археологическую экспедицию Арктического института по исследованию места находок древних реликвий XV — XVII веков уже через месяц после окончания Великой Отечественной войны.

Первая находка, ко всему прочему, включавшая более 1500 серебряных монет и украшений с драгоценными камнями, кухонную утварь и шелковые ткани, изготовленные приблизительно в XV — XVII веках, состоялась 14 сентября 1940 года. На следующий год, в апреле 1941 года, в 70 километрах от мыса Фаддея, также во время топографических работ, были найдены остатки небольшой избы. В связи с тем что в апреле изба оказалась практически полностью под снегом, ее исследование было перенесено на лето. Первые результаты этих исследований были рассмотрены в сборнике «Проблемы Арктики» в 1943 году. Хотелось бы подчеркнуть, что советские гидрографы в этих местах стали первыми людьми за 300 последних лет.

Находки гидрографов с «Норда» на острове Фаддея и в заливе Симса явились тем более неожиданными и необычными, что найденные здесь предметы несли на себе отпечаток не столько отдаленной старины, сколько роскоши и богатства. Вполне понятно, что в быстро распространившейся по становищам Крайнего Севера молве эти полярные реликвии сразу же превратились в несметные сокровища, некогда спрятанные от чужих глаз. Более того, в Нордвике и в бухте Кожевникова о них рассказывали как о кладе, где лежали «золотая булава, позолоченные мечи и кинжалы», а также о находке «солдатских мундиров со светлыми пуговицами и старинного оружия». Возможно, эти легенды достигли и Германии. Тем более что сборник «Проблемы Арктики» вполне мог оказаться на борту потопленных, но прежде досмотренных нацистами гидрографических ботов «Академик Шокальский» и «Норд».

Если судить по докладам представителей особых отделов и отделов «Смерш» Северного флота и Беломорской военной флотилии, то именно в 1943—1944 годах германские подводники с неизвестной целью уверенно ходили к самым отдаленным берегам советской Арктики, где никогда не бывало советских караванов. Зачем они шли именно сюда?

Быть может, посещая становища местных жителей на Таймыре, гитлеровцы получили информацию о несметных сокровищах, лежащих на пустынном островах Арктики? Эта информация однозначно интересовала гитлеровских чиновников, отвечавших за пополнение золотого запаса Третьего рейха. Конечно, эта версия достаточно фантастична, но, как и все остальные, имеет право на существование.

Находки на берегах заливов Симса и Фаддея продолжали волновать советских историков и в 1970-е годы. Так, в 1971 году еще один известный советский полярный исследователь, В. Троицкий, нашел среди развалин зимовья несколько новых исторических предметов, в том числе — хорошо сохранившуюся пищаль XVII века. Неожиданные находки серьезно ставят вопрос о продолжении поисков на берегах заливов Симса и Фаддея. Подводя итог рассмотрения этих давних находок, можно твердо заявить, что первые русские мореходы приходили в море Лаптева не только с реки Лены, но и с запада, со стороны Карского моря. И первый обход на судне мыса Челюскин — северной оконечности полуострова Таймыр был ими совершен за 260 лет до знаменитого плавания на судне «Вега» А.Э. Норденшельда.

Искатель неведомых землиц Михаил Стадухин

«По той Охоте реке вниз к морю кочуют многие люди оленные, и ходят на тех оленях агришами. И дороги у них учинены большие пробойные... А по той де Охоте реке соболя и всяко зверя много и реки рыбные. Через ту реку на лошадях они бродили и едва лошади по той рыбе перебрели. А река быстраяи тою быстредью рыбу убиваети на берег выметывает многои по берегу той рыбы, что дров лежит. А утех ж де ламутцких мужиков по той реке юрты сидячие, как есть большие русские посады, а запасы у них все рыбные, сушеная юкола в рыбных же мешках и рыбная икра. А того де запасу у них запасают много, что русские хлебные анбары запасы, так у них той пасеной рыбы по юртам много». Так в ленские власти впервые услышали об Охотском крае. Тут же туда была направлена

казачья экспедиция, инициатором которой стал архангельский «проведыватель новых земель» Михаил Стадухин.

В середине 1970-х годов известный советский исследователь истории русской Арктики Михаил Белов обнаружил среди картографических коллекций в Париже неизвестную русскую карту азиатского Севера, составленную в начале XVIII века русским путешественником Петром Миллером — крестником императора Петра Великого. На этой карте нет градусной сетки, да и Новая Земля здесь была изображена так, как нигде и никогда ранее никто не изображал. Она была показана, как «остров-Камень», между которым и Азиатским материком лежит море, а в районе будущего Чукотского берега морской проход ведет к берегам Камчатского полуострова. Кто и когда так нарисовал русский Север и Северо-Восток? Трудно однозначно сказать, но то, что к рождению карты приложил свои сердце и жизнь казак Михаил Стадухин — сомнений нет.

Перейдя еще за один за Камень — Уральские горы — русские уже в 1601 году основали в Северо-Западной Сибири промышленный и административный центр — Старую Мангазею. В 1619 году в Западной Сибири был основан второй такой же центр — Енисейский острог (Енисейск). Опираясь на Мангазею и Енисейск, казаки стали предпринимать походы, на реку Лена. Слухи о богатствах «великой реки Лены» разносились по всей Сибири. Ее сравнивали с Мангазеей, некогда сказочно богатой мехами.

Путь из Мангазеи на Лену лежал по Нижней Тунгуске и по притоку Тите; далее волоком переходили на реку Чурку, впадающую в реку Чона — приток Вилюя, по которому и выходили на Лену. Путь из Енисейска шел сначала вверх по Верхней Тунгуске до устья Илима, по которому следовали до впадения в него реки Идермы. Здесь находился так называемый «Ленский волок», ведший казаков к верховью реки Муки; следуя по этой реке, они попадали в реку Купа, а затем в реку Кута — приток Лены.

Мангазейские казаки, закончив сбор ясака, обычно возвращались обратно, енисейские же казаки нередко селились на Лене. На почве сбора ясака между мангазейскими и енисейскими казаками проходили кровопролитные столкновения: «Меж себя у тех слу-

живых людей для тое своей бездельныя корысти бывают бои, друг друга побивают до смерти».

В 1630 году на Лену двинулось несколько отрядов, причем отряд мангазейского казака Мартемьяна Васильева вернулся с двумя тысячами соболей; большую часть собранного ясака он утаил в свою пользу. В том же году с Енисея на Лену перешел енисейский казачий десятник Михалка Стадухин. Точных данных о его жизни не сохранилось. Известно, что через три года в составе отряда Постника Иванова он уже собирал ясак у тунгусов на реке Вилюй. В 1641 году Стадухин был направлен с казаками в «новое место Емокон» (Оймекон), где ему «видимо учинилось» увидеть новую реку — Колыму. Его спутниками стали: Семен Дежнев, Михаил Коневал, Павел Леонтьев, Денис Ерило, Вторка Гаврилов, Андрей Иванов и 9 безымянных казаков.

Спустившись по течению реки Индигирка, он морем прошел до устья Колымы. Вот как об этом походе вспоминал товарищ Дежнева по службе Федор Чукичев: «По морю шли две недели. А с устья Индигирки реки к востоку бежали парусом до усть Алазейки реки, а вверх парусом и собою до юкагирского князца Ноочичана полтретья дни...до лесу. И у того лесу зимовье поставили». Но казаки долго на реке Алазея не задержались.

На следующий год они снова вышли в море и через две недели были на Колыме, по которой дошли до большой реки Анюя и срубили здесь еще один городок — ясачное зимовье — Нижнеколымский острог. Оно стояло на Стадухинской протоке, приблизительно в 20 километрах от нынешнего Нижнеколымска, основанного в 1773 году. На Колыме Стадухин пробыл год, после чего вернулся в 1645 году в Якутск. Но через два года он снова пошел на Колыму «из Якутцкого острогу итить на государеву службу в государевых судах Леною рекою, а из Лены выщел в море, а морем на Ковыму реку». Стадухину не посчастливилось пройти морем дальше поселка Игнатьева. Зато посчастливилось в ином — во время похода на тундровую реку Чукочья, где обитал оторвавшийся от основного племени чукотский род, он встретил смышленую и много знающую чукотскую женщину Калибу. Она и рассказала, что к северу от колымского устья имеется большой морской остров. Правда,

что это за остров — будущий Врангеля, будущие Новосибирские или Ляховские острова, — он так и не узнал. Но все же оставил об острове письменный след. И в соответствии с полученными указаниями от местных охотников и промысловиков он разведал, есть ли там морской зверь морж.

Выйдя с Колымы летом 1649 года, Стадухин поплыл на восток, но предположительно от мыса Шелагского был вынужден повернуть обратно за неимением съестных припасов. Ввиду неудачи, которую Стадухин потерпел в попытке пройти морем на «новую реку Анадырь», он решил пробраться туда сухим путем. «Пришлось возвращаться на Яну реку и зимовать на ясашном зимовье». Здесь казаки остались до 1650 года. Затем часть своих спутников Стадухин оставил на Яне, приказав следующим летом «на коче идти в море», а сам с более чем полусотней служивых людей отправился на нартах «за волок», на Колыму...

Путешествие на нартах с Колымы на Анадырь продолжалось почти два месяца. Во время перехода через Камень (вероятно — Анюйский горный хребет) их настигли бурные ветры. Многие участники похода получили увечья или пострадали от сильных холодов.

На Анадыре, к немалому удивлению, Стадухин встретился со своим давним соплавателем — казаком из Великого Устюга Семеном Дежневым. По словам известного советского арктического исследователя и историка Арктики Владимира Визе, «из-за возникшей конкуренции в ограблении местного населения между казачьими отрядами установились враждебные отношения, порой доходившие до вооруженных столкновений». И в 1651 году казакам Стадухина пришлось покинуть Анадырский край, чтобы поискать «новых неведомых землиц», и уйти на реку Пенжину, а затем на Гижигу, откуда морем перебраться на реку Товуй. В дальнейшем его отряд перешел в Охотский острожек, но на этом любые сведения о нем исчезают. Так считали почти 350 лет.

Неожиданно для историков в одном из архивов Ленинграда в начале 1990-х годов нашлась чудом сохранившаяся челобитная царю Алексею Михайловичу от некоего служилого человека Ивана Казанца, написанная где-то в середине XVII века. После длитель-

ной работы с документом выяснилось, что здесь рассказано еще о 15 годах путешествий Михаила Стадухина и его казаков.

С Анадыря вышли в неизвестность 50 смельчаков во главе со Стадухиным. «А как мы пошли с Анадырь морем, — доносил челобитчик, — видели нужи и бедности от моря потопу много». Он не указал, к какому берегу Камчатки пристал отряд, лишь записал, что здесь пришлось бросить кочи и отправиться по зимнему пути на нартах через Каменный Нос к реке Пенжине.

Стояли жестокие морозы и свирепствовали буйные ветры. Нарты с трудом ползли по глубокому снегу. А вокруг, по всему горизонту, были лишь скалы. От непогоды можно было укрыться только в снегу. Негде было пополнить запасы продовольствия. «И без хлеба на том волоку едва не померли», — сообщал Иван Казанец. Наконец, перейдя через Камчатский Нос и переправившись через реку Камчатку, отряд достиг Пенжины. Больше всего путешественников удивило, что ее берега оказались почти безлесными. «Лес добывали с великой нужею и с боем и за кровию».

На реке Пенжине построили 2 новых коча, поставили паруса и отправились дальше на юг, к желанной реке Гижиге, о которой коряки поведали, что «там соболей много и лесу много». Едва кочи вышли из устья реки, как поднялась буря: «И тут уносило меня в море трое суток». Уцелел только коч Стадухина, а другой был разбит. И все же путешественники достигли берегов Гижиги и в сентябре 1651 года поставили здесь «острожек». Всю зиму они собирали здесь сведения о реках, лежащих к югу.

В долине Гижиги жили коряки и юкагиры. Людей здесь было такое множество, что Стадухин не стал даже пробовать силой привести их в подданство России. Расстались казаки с «мужиками-юкагирами» мирно: построили суда из найденного на берегах леса и отправились в плавание по Охотскому морю. «Морской разбой» (шторм) многие дни их трепал. Несколько раз приходилось приставать к берегу чтобы залатать пробитые борта и дырявые паруса. Потом снова шли вперед. На плавание ушло целое лето, только 10 сентября 1652 года они достигли «Дирядны реки с сю сторону называемую Товуем».

Здесь отряд Стадухина поставил очередной «острожек» и прожил еще 5 лет, приводя жителей побережья Охотского моря под «высокую руку» России. За эти годы умерли от голода и ран 37 казаков. Летом 1658 года остатки отряда вернулись в Якутск, где за заслуги Михаил Стадухин получил чин казацкого десятника, а вскоре был поверстан в атаманы.

В 1666 году якутские власти направили его с небольшим отрядом в новый поход. Куда? Сегодня уже никто не скажет. По пути отряд подвергся нападению там, где не должно было быть врагов, и весь был перебит. Так трагически оборвалась жизнь одного из замечательных первопроходцев северо-востока Азии. В добрую память об исканиях казака Михаила Стадухина и его сотоварищей до нас дошли его так называемые «Распросные речи», где было сказано, что Новая Земля — это «остров-Камень, в мори пояс. ... промышленные люди смечают... ходят из Поморья, с Мезени на Новую Землю, и против Енисейского и Тазовского и Ленского устья тот Камень тож все одна, что называют Новою Землею». Знать, не зря искал неведомые землицы Михаил Стадухин.

Кочи Семена Дежнева домой не вернулись

«... А я, холоп твой Сенька, от них остался на Ковыме реке в острожке с служилым человеком со Вторым Гавриловым с товарищи, всего тринатцатью человеки для твоего государева ясашного збору. И те, иноземцы юкагири, видя нас, холопей твоих, немногих людей, собрався сот пять и больши, приходили к нам, холопям твои, к острожку приступом и обсадили нас в острожке, и многих переранили, меня холопа твоего Сеньку, в голову стрелою жезнецею ранили, и в острожке многие иноземцы к нам сильно вломились». И таковыми было большинство походов бесстрашного казака Семена Дежнева. Среди простых русских людей, вписавших немало блестящих страниц в историю российской географии, он занимал одно из виднейших мест.

Семен Иванов Дежнев родился в 1605 году в древнем русском городе Великий Устюг. В 1638 году в составе отряда Петра Бекетова

он прибыл на службу в Ленский острог, к этому времени ставший центром обширного Якутского воеводства. Начиная с 1640 года, он неоднократно участвовал в походах по Восточной Сибири, где чаще всего бывал сборщиком ясака, причем нередко у враждебных племен.

После покорения Сибири атаманом Ермаком (Тимофеевичем) все Сибирское ханство присоединилось к Московскому государству, и перед русскими первопроходцами открылось множество дорог в ранее неведомые районы. Тяга русских в Сибирь обуславливалась тем, что в этот период в экономической жизни Московского государства особо важную роль играла пушнина («мягкая рухлядь»). Мех соболя, горностая, чернобурой лисицы и других пушных зверей, в изобилии водившихся в сибирской тайге, дорого ценился на рынках Западной Европы и стран Ближнего Востока. Пушнина приобрела роль валюты. С открытием реки Колымы число казачьих походов на восток заметно увеличилось. Особенно после того, как Михаил Стадухин отыскал сведения о существовании неких северных земель — «в мори Камень-пояс», находящихся выше колымского устья. Помимо пушнины Сибирь славилась своим промыслом морского зверя и моржовым клыком («рыбьим зубом»), находивших широкий сбыт в Европе.

В XVII веке новой областью Московского государства — Сибирью — управлял особый Сибирский приказ, находившийся в Москве. В состав этого приказа входило весьма важное отделение, названное «Соболиной казной». Оно ведало приходом и расходом «мягкой рухляди» и «рыбьего зуба», доставлявшихся целыми обозами из Сибири в Москву. Сибирский же приказ направлял воеводам предписания («наказы»), содержащие требования искать «новые землицы», население которых могло бы платить ясак (дань) пушниной и моржовым клыком. Найти новые места соболиного и моржового промысла стремились и сами промышленники. Вслед за ними или вместе с ними в глубь Сибири пошли отряды казаков, покорявшие местные племена и облагавшие их ясаком. В поисках промысловых районов русские первопроходцы очень скоро достигли азиатских берегов Ледовитого и Тихого океанов.

Летом 1646 года промышленник Исай Игнатьев, родом из Мезени, с восемью спутниками дошел на коче до устья реки

Колымы, а отсюда вышел в Ледовитое море. Через двое суток он достиг некой губы, на берегах которой жили чукчи. Скорее всего, это была Чаунская губа. Обмен привезенных товаров и железных ножей на мягкую рухлядь и рыбий зуб оказался настолько удачным, что в Нижнеколымском остроге сразу же началась подготовка к новой экспедиции в эти края. Более того, власти Нижнеколымского острога узнали, что на востоке есть неведомая река Анадырь, на островах которой много лежбищ моржа. И к лету 1647 года, то есть к выходу экспедиции, все ее основные организационные вопросы были решены.

Во главе экспедиции был поставлен приказчик московских (по другим данным, великоустюгских) купцов Федот Алексеев Попов (в литературе встречается под именем Федота Алексеева или Федота Холмогорца). В состав экспедиции входило еще 62 человека — 50 «своеужников», т.е. промышленников, которые имели свое охотничье снаряжение («ужину»), и 12 «покрученников» — промышленников, не имевших собственного снаряжения, продовольствия и нанявшихся («покрутившихся») к Федоту Попову на условиях отдачи в его пользу двух третей добычи. Для придания государственной значимости плаванию Попов попросил власти Нижнеколымского острога включить в экспедицию служилого человека для сбора ясака. Узнав об этом, Семен Дежнев подал челобитную с просьбой о назначении его в экспедицию, обязуясь представить в казну две трети пушнины. Его ходатайство было быстро удовлетворено. Более того — как представитель государственной власти он тут же прнял на себя руководство отрядом. Федоту Попову не осталось иного, как стать целовальником — первым его помощником.

Но поход для поиска лежбищ моржа, торговли с чукчами и открытия неведомой реки Анадырь оказался неудачным. Отряд на 6 кочах во главе с Семеном Дежневым сделал попытку пройти морем из Колымы в Анадырь. Однако поход окончился неудачей, так как в море были встречены тяжелые льды. Вернувшись домой, Семен Дежнев и Федот Попов решили приготовиться к новой экспедиции более основательно. Замысел найти морской путь на Анадырь, где по рассказам коренного населения жили «незнаемые

народы в великом множестве», был практически реализован на следующий год. Как и прежде, во главе экспедиции, состоявшей из 90 казаков, стояли ее инициаторы Семен Дежнев и Федот Попов. Первый стал начальником по сбору ясака, на что получил «наказную память», а второй в этой наказной памяти был назначен таможенным чиновником, то есть первым помощником Дежнева. По существующим тогда правилам остался целовальником.

Отряд вышел из Нижнеколымского острога 30 июня (по другим данным, 20 июня) 1648 года на 7 кочах, и в сентябре достиг Чукотского Носа (ныне мыс Дежнева) в Беринговом проливе. Первоначально предполагалось, что в его составе будет 6 судов. Но непосредственно перед походом казак Герасим Анкудинов предложил включить в состав экспедиции и собственный коч. Отряд был разделен на три части: первая — 29 человек под командой Федота Попова, вторая — под командой москвичей Афанасия Андреева и Бессонна Астафьева (из ее состава известны имена только 9 человек), третьей командовал Семен Дежнев (здесь известны имена только 18 человек). К Беринговому проливу пришли лишь 3 коча, остальные пропали без вести вместе с командами. Вероятно, они разбились о прибрежные скалы, а казаки либо были перебиты коряками, либо умерли от голода. Крайнюю восточную оконечность Азии, которую Дежнев назвал «Большим Каменным носом» и которая сегодня названа его именем, отряд обогнул около 20 сентября. Правда, в отряде осталось только три коча: Дежнева, Попова и Анкудинова. Остальные кочи пропали. Возможно, следы их команд были случайно найдены в 1937 году на полуострове Кенай (Аляска). Здесь были найдены развалины большого русского поселения трехсотлетней давности. Однако и сегодня ясности в этом вопросе нет.

А вот как описал С. Дежнев огибание восточной оконечности Азии: «Подлинная признака большого Чукоцкого Носа есть та, что против оного лежат острова, на коих живут люди зубатые». Скорее всего, он говорил о нынешнем мысе Дежнева и об островах Диомида, жители которых в старину носили в качестве украшения, продетые через губу изделия из моржовой кости. В последующем в Беринговом проливе разбило еще один коч — Герасима Анкудино-

ва, который успел перебраться на коч Попова. Когда оба уцелевших коча уже вышли в Тихий океан и штормом были разбросаны, в этот день бесследно исчез коч Федота Попова.

Коч Семена Дежнева долго носило по морю и «после Покрова Богородицы всюда неведомо и выбросило на берег, в передний конец, на Анадырь реку». Предположительно его вынесло на берег Олюторского полуострова.

Только через несколько лет Дежневу, которого уже считали погибшим, удалось сообщить в Москву о своих злоключениях: «А Ковымы-реки идти морем на Анадырь-реку, и есть Нос, вышел в море далеко, а против того Носу есть два острова, а на тех островах живут чукчи, а врезываны у них зуб, прорезываны губы, кость рыбий зуб, а лег тот Нос промеж север на полуношник. А с русскою сторону Носа признака: вышла речка, становье тут чукоч делано, что башни из кости китовой. Нос поворотил круто, к Анадырь-реке подлегло. А доброго побегу от Носа до Анадыря-реки трои суток, а более нет». Далее Дежнев сообщил, что на его коче было 25 человек. Когда шторм выбросил на берег его утлое судно, он решил со своими спутниками направиться через горы к реке Анадырь. Позже об этом путешествии он написал следующее: «И пошли мы все в гору, сами путь себе не знаем, холодны и голодны, наги и босы. И шел я, бедный Семейка с товарищами до Анадыря-реки ровно десять недель, и пали на рекуАнадырь вниз, близко моря, и рыбы добыть не могли, лесу нет. И с голоду мы, бедные, врознь разбрелись. И в верх по Анадыре пошло двадцать человек, и ходили двадцать ден, людей и аргишниц, дорог иноземных не видели, и воротились назад».

Дежнев поставил на Анадыре острог, построил новые суда и собирался предпринять поход вокруг Чукотского Носа к устью Колымы, а возможно, и Лены. Но за неимением крепких парусов, канатов и якорей он «не посмел» отправиться в этот дальний путь, тем более что море по «скаскам тамошних народов не всякий год от льду чисто бывает».

В 1652 году он открыл богатые лежбища моржей и, по свидетельству современника, набрал на том острове «пудов ста с два и более крупных рыбьих костей (клыков) и пудов с восемьдесят мелких костей и обломков». Лежбище оказалось исключительно

богатым. На берегу находилось много «заморного зуба», то есть клыков моржей, погибших здесь же естественной смертью. Со временем от температурного воздействия такой клык становился «заморным» — светло-желтого цвета, с прожилками причудливых линий, что значительно повышало его ценность.

К этому времени в составе его отряда осталось только 12 казаков, с которыми Дежнев продолжал исследование «Анадырской землицы». Однажды, через два года, в коряцком селении, мужское население которого при приближении казаков разбежалось, Семен Дежнев нашел среди женщин и детей «якутскую бабу», жившую некогда у Федота Попова, которая якобы и рассказала о судьбе пропавшего коча. Подробнее об этом будет рассказано в главе 3.

Когда в Анадырском остроге скопилось много пушнины и моржового клыка, Дежнев задумал перевезти этот ценный груз сухим путем.

Считая цель своих путешествий достигнутой, Семен Дежнев начал хлопотать о своей замене и о разрешении вернуться в Якутск. И эта смена состоялась в конце 1659 года. На следующий год казак-путешественник с группой заметно состарившихся единомышленников перешел через Анюйский хребет на реку Колыму, покинутую им 12 лет назад для плавания по «Великому морю-окиану». Так завершилось одно из трагических, но весьма выдающихся океанских плаваний, которое положило конец ошибочным представлениям о соединении материков Азии и Америки. Многочисленные памятники и географические названия, появившиеся в XVIII—XX века стали лучшей памятью русским землепроходцам с исчезнувших кочей Семена Дежнева.

Пропавший бесследно Иван Толстоухов

В 1686 году 60 смельчаков из Туруханска на трех кочах спустились вниз по Енисею и попытались пройти на восток вдоль северных берегов Сибири. Возглавил экспедицию сын видного русского дворянина Иван Толстоухов, по прозвищу Толстое Ухо. Однако никто из смельчаков домой не вернулся.

Жителя Мангазеи Ивана Толстоухова знали не только в Мангазейском воеводстве. О нем писали даже в Западной Европе. Известный голландский этнограф и географ Н. Витсен, ссылаясь на сведения, полученные от тобольского наместника А. Головина, в книге «Северная и Восточная Тартария», изданной в 1692 году, рассказал об экспедиции Ивана Толстоухова, которая собиралась дойти до Лены, а потом обогнуть Ледяной мыс, то есть пройти на Таймыр. Но экспедиция пропала без вести. Ее судьба волновала многих полярных историков. Так, в 1950—1970-е годы огромную работу по восстановлению маршрута экспедиции Ивана Толстоухова проделал известный советский полярный историк Михаил Белов и рассказал о ней во многих своих работах.

Летом 1738 года для описи западной части полуострова Таймыр на борту бота «Оби-Почталион» вышла Енисейская экспедиция во главе со штурманом Федором Мининым. Во время этого плавания руководитель экспедиции сделал в вахтенном журнале записи о десятках встреченных на побережье промысловых зимовий их и нанес их на карту. Именно так Минин обнаружил крест Ивана Толстоухова. Со слов М. Белова, в вахтенном журнале бота «Оби-Почталион» одним из июльских дней 1738 года была сделана следующая запись: «Паренаго рапортовал: написано на кресте — "7195 год. Ставил оный крест мангазейский человек Иван Толстоухов"». Эта находка была сделана по случаю поездки Паренаго в зимовье Крестовское, что расположено в нижней части Енисея, на правом его берегу. Надпись на кресте означает, что Иван Толстоухов поставил его в 1687 году. Такие кресты обычно появлялись на пути движения поморских экспедиций».

Но это же означало и иное: толстоуховская экспедиция в 1686 году ушла от Туруханска недалеко и была вынуждена зимовать в Крестовом зимой 1687 года.

Далее экспедиция Ивана Толстоухова направилась на север. Она обогнула Северо-Восточный мыс, двигаясь вдоль западного берега Таймырского полуострова. Предположительно в 1688 году на северном берегу Пясинского залива толстоуховцы соорудили зимовье и провели здесь очередную зиму. Это зимовье обнаружил летом 1740 года Федор Минин и тут же нанес на карту, в дальней-

шем направленную в Санкт-Петербург, в Адмиралтейств-коллегию. При этом Михаил Белов рассматривал «толстоуховский след» и на последних стоянках некогда погибшей на берегах заливов Симс и Фаддея русской экспедиции, найденных в 1940 году. Об этих находках уже рассказано.

В основу своей гипотезы Белов положил найденный в заливе Симса нож, на рукоятке которого было написано замысловатой вязью «Акакий Муромец». Среди туруханских промышленников такой человек действительно был, но его имя исчезло из списка промышленников, проживавших в Туруханском районе, в 1660—1680 годы. Более того, примерно в этот же период из списков промышленников Енисейского уезда таинственно исчезли имена еще двух Муромцев. Но находились ли они в составе экспедиции Ивана Толстоухова, или они попали в район залива Симса ранее, пока установить не удалось.

Последняя экспедиция Витуса Беринга

История плаваний Витуса Беринга и его спутников, особенно Вторая Камчатская экспедиция, была полна трагических событий. Несмотря на разносторонние меры, безжалостная цинга косила потерпевших крушение русских моряков одного за другим, даже очень опытных. Так, среди прочих 22 ноября 1741 года умер старейший участник Второй Камчатской экспедиции штурман Андрей Эйзельберг (Андрис Эзельберх).

Сам Витус Беринг спокойно ожидал надвигающуюся смерть. Вот как описал последние дни капитан-командора ее очевидец Свен Ваксель: «Капитан-командор Беринг скончался 8 декабря 1741 года. Тело его привязали к доске и закопали в землю; все остальные наши покойники похоронены были без досок. Не могу не описать печального состояния, в котором находился капитан-командор Беринг ко времени своей кончины, тело его было наполовину зарыто в землю уже в последние дни его жизни. Можно было бы, конечно, найти средство помочь ему в таком положении, но он сам не пожелал этого и указывал, что те части тела, которые

глубоко спрятаны в земле, сохраняются в тепле, а те, что остаются на поверхности, сильно мерзнут. Он лежал отдельно в небольшой песчаной яме — землянке, по стенкам которой понемногу осыпался песок и заполнял яму до половины, а так как он лежал в середине землянки, то получилось так, что тело его наполовину было засыпано песком». Это плавание стало последним в жизни знаменитого русского путешественника.

В истории исследования морских путей Арктики, идущих вдоль северных берегов Сибири, новая страница открылась в результате неутомимого труда ряда экспедиций, снаряженных по замыслу императора Петра I — великого преобразователя России. Великий самодержец хорошо понимал, что его государству нужно всемерно развивать торговые связи с заморскими странами. Ведь войны, которые он вел со Швецией, Турцией и Персией, были прежде всего войнами за выход к открытому морю, по которому Россия могла беспрепятственно направлять свои торговые суда. в любые страны

В 1713 году Федор Салтыков, один из образованнейших государственных деятелей петровского времени, представил Петру I свои «пропозиции», в которых, среди прочего, советовал построить суда в устье Енисея, «теми кораблями кругом Сибирского берега проведать, не возможно ли найти каких островов, которыми б мочно овладеть. А ежели таких островов не соищется, мочно на таких кораблях там купечествовать в Китай и в другие острова». Салтыков всячески доказывал выгодность открытия северо-восточного пути из Европы в Азию. «И ежели оный проход до китайских и до японских берегов соищется свободный, в том будет нашему государству великое богатство и прибыль, потому изо всех государств, как из Англии, Голландии и из иных, посылают в Ост-Индию корабли... И по обретению оного (Северо-Восточного прохода. — *Авт.*) станут желать ходить тем путем». Для сбора таможенной пошлины с кораблей, идущих в Ост-Индию, автор проекта предлагал построить крепости на Вайгаче, на Новой Земле и на материке против Новой Земли. Рассмотрев эту пропозицию, царь Петр приказал генерал-адмиралу графу Ф. Апраксину обдумать вопрос о направлении экспедиции на восток из устья Енисея. И в следующем году граф

Апраксин представил царю проект «О взыскании свободного пути морского от Двины реки даже до Омурского устья и до Китая». Но только через двадцать лет все пункты этой программы вошли в инструкции флотским офицерам Малыгину, Овцыну, Лаптевым и другим руководителям флотских отрядов Второй Северной экспедиции Витуса Беринга, известной в истории под названием Великой Северной экспедиции.

23 декабря 1724 года состоялся указ царя Петра об организации «Сибирской экспедиции» с целью поисков пролива между Азией и Америкой. Адмиралтейств-коллегии предписывалось сыскать людей, нужных для экспедиции «достойного морского поручения или подпоручения». И юный российский флот выделил для этого смелую офицерскую молодежь, воспитанников Навигацкой школы.

В середине 1940-х годов известнейшему советскому историку и исследователю Арктики Владимиру Визе удалось отыскать написанную 6 января 1725 года собственноручно императором Петром I инструкцию начальнику будущей Сибирской экспедиции:

«1. Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах возле земли, которая идет на Норд и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки.

3. И для того искать, где оная сошлась с Америкой, и чтоб доехать до какого города Европейских владений или, ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оной кюст называют, и взять на письме и самым побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды».

Из-за болезни сам император российский не смог возглавить экспедицию, состоящую из 60 человек, и вручил ее под начало датчанину на русской службе Витусу Берингу. Командовать отрядами Первой Северной экспедиции были назначены лейтенанты Алексей Чириков и Мартын Шпанберг, гардемарин Петр Чаплин.

Руководитель экспедиции Витус Йонссен Беринг родился 12 августа 1681 года в датском городе Хорсенс. Закончил Амстердамский морской корпус. Еще в юном возрасте он участвовал в

своем первом плавании к берегам Ост-Индии, где уже давно служил его брат Свен. Витус Беринг вернулся оттуда в 1703 году. Его корабль пришел в Амстердам, где в это время русский адмирал Корнелий Крюйс по поручению молодого русского царя Петра подбирал флотских офицеров для службы на кораблях молодого российского флота. Эта встреча круто повернула жизнь Витуса и привела его сначала на русский флот, а затем — в число величайших мореплавателей мира. В русский Балтийский флот он был назначен с чином унтер-лейтенанта на небольшое судно, перевозившее лес с берегов Невы на остров Котлин, где строилась военно-морская крепость. Через три года он был произведен в лейтенанты, а еще через три — в капитан-лейтенанты и, как командир 12-пушечной шнявы, участвовал в Русско-шведской войне. В 1711 году он участвует в Прутском походе Петра I.

В 1714 году, успешно избежав встречи со шведскими дозорами, он перегоняет из Гамбурга в Ригу 50-пушечный корабль «Перл». На следующий год вокруг Скандинавского полуострова он перегоняет из Архангельска в Кронштадт 52-пушечный корабль «Селафаил». Хотелось бы отметить, что из пяти, вышедших из Архангельска русских кораблей только корабль Витуса Беринга дошел до места назначения. Остальные либо погибли, либо вернулись назад. В походах и баталиях прошло 20 лет.

Ко времени назначения в экспедицию Беринг имел чин капитана и командовал одним из самых больших линейных кораблей Балтийского флота — 90-пушечным кораблем «Лесное». И когда Адмиралтейств-коллегия предложила Петру I его кандидатуру для руководства экспедицией, поскольку «в Ост-Индии был и обхождение знает», то русский император без долгих размышлений утвердил это предложение. Для руководства Берингу была выдана копия некой карты, где напротив устья реки Индигирка имелась надпись: «Отсюда русские пересекли море, загроможденное льдом, который ветром пригоняет к берегу, а южным оттоняет обратно, и достигли с большим трудом и опасностью для жизни области Камчатки». Это обстоятельство стало серьезным подтверждением того, что существование Берингова пролива было известно императору Петру I. И, следовательно, экспедиция Беринга снаряжалась

не столько с целью подтверждения существования пролива между Азией и Америкой, а сколько с некой секретной целью, о которой и сегодня мало что известно.

Примечательно, что на карте Страленберга, врученной Берингу для руководства, имелась надпись против устья реки Индигирки: «Отсюда русские пересекли море, загроможденное льдом, который северным ветром пригоняет к берегу, а южным оттоняет обратно, и достигли с большим трудом и опасностью для жизни области Камчатки».

Экспедиция Витуса Беринга выехала из Санкт-Петербурга уже после смерти императора Петра, в начале 1725 года. В тот день в ее составе было 34 офицера и служителя, каждый из которых перед отъездом дал клятву ревностно служить России и оберегать ее интересы. Много месяцев длился этот трудный поход. Сначала они добрались до Вологды. Отсюда путь лежал в Великий Устюг, Верхотурье, Тобольск, через всю Сибирь к берегам Охотского моря. В конце следующего года экспедиция прибыла в Охотск.

От сибирских старожилов Беринг узнал, что лет 70 назад русские люди неоднократно ходили морем из Колымы в Анадырь. Неведомые смелые первопроходцы опередили его и открыли пролив, отделяющий Азию от Америки. Но кто они были? Тогда узнать так и не удалось! Беринг и не подозревал, что именно в Якутске, где он совсем недавно хлопотал о делах экспедиции, хранились бумаги о плавании Семена Дежнева и Федота Попова, о плавании которых и жили эти предания.

30 июля 1727 года на построенном боте «Фортуна» часть экспедиции под начальством Шпанберга вышла к западному берегу Камчатки (в Большерецк). Вернувшись в Охотск, Шпанберг вместе с Берингом вышел в море уже на двух судах, чтобы доставить в Большерецк оставшихся участников пешего похода.

Зимой экспедиция перевалила через Камчатку, вышла к восточному побережью полуострова и сосредоточилась в Нижнекамчатске. Для перевозки экспедиционных грузов у местного населения были мобилизованы все ездовые собаки, большая часть из которых погибла во время похода. Местное население осталось практически без перевозочных средств.

Весной 1728 года в Нижнекамчатске был построен бот «Святой Гавриил». Новое судно уже 25 июля вышло в море и от устья реки Камчатки пошло вдоль северо-восточного побережья полуострова на север. 9 августа экспедиция миновала устье Анадыря, а через две недели открыла остров, названный островом Лаврентия. Еще через пять суток «Святой Гавриил» перевалил 67-ю северную параллель и вышел в северную часть пролива, который со временем будет назван именем Витуса Беринга. Таким образом, первую из поставленных перед экспедицией задач — проверить, что Азия не соединяется с Америкой — Беринг выполнил. Однако не до конца. Вторая часть задания требовала дойти до устья реки Колымы, но близилась осень, и было решено вернуться в Нижнекамчатск.

В следующем (1729) году Беринг попытался достичь берегов Америки, но, пройдя на восток от Нижнекамчатска около 100 миль, так и не увидев земли, он вновь повернул назад. Обогнув мыс Лопатка (южная оконечность Камчатки) и зайдя в Большерецк, экспедиция направилась в Охотск, откуда в январе 1730 года Беринг вернулся в Санкт-Петербург.

После прибытия в российскую столицу в том же 1730 году Витус Беринг представил правительству императрицы Анны Иоанновны подробный отчет о плавании, и вместе с тем выдвинул проект исследования Охотского края и Камчатки одновременно, указав на необходимость «выведывать северные земли или берега Сибири». Кроме того, Беринг считал нужным исследовать морские пути в северо-западную Америку и особенно в Японию. Здесь же имелось предположение о реальной возможности установления мореплавания по Севморпути, который должен был сократить путь на Камчатку по сравнению с длительной сухопутной дорогой через всю Сибирь. Этот проект сулил России государственную пользу и умножение российских политических и экономических интересов на северотихоокеанском побережье и в северной части Тихого океана. Несмотря на внешнюю успешность Первой Северной экспедиции, Академия наук признала, что капитан Беринг не ответил на вопрос, для разрешения которого он и его люди были отправлены императором Петром I. Было решено продолжить исследования в Камчатском море вплоть до берегов Америки и пред-

принять плавание русских морских судов по Ледовитому океану, чтобы установить с Камчатским морем более удобное сообщение, чем по сухопутью. Этот проект сулил усиление политического и экономического влияния России на севере Тихого океана. Правда, проект Беринга стал по существу реализацией замыслов Петра, высказанных за двадцать лет до того все тому же Федору Салтыкову и известному русскому гидрографу Федору Соймонову. И главным двигателем в дальнейшей реализации стал обер-секретарь Сената Иван Кирилов, постоянно поддерживавший связь с капитаном Берингом и его лейтенантами Шпанбергом и Чириковым, изъявившими желание отправиться во Вторую Камчатскую экспедицию. Он же составил записку, где перечислил выгоды, которые могла бы из этой экспедиции извлечь Россия. Более того, включил сюда же соображения о расширении сухопутной составляющей русской торговли до Бухары и Индии включительно.

Любопытно отметить, что одной из составляющих этого плана было проведение кругосветной экспедиции из Кронштадта к берегам Камчатки, которую, провели только через 70 лет капитаны 2-го ранга Иван Крузенштерн и Юрий Лисянский на шлюпах «Надежда» и «Нева».

В апреле 1732 года последовал императорский указ о снаряжении новой, уже Второй Камчатской экспедиции, общее руководство которой вновь было возложено на Беринга. В указе говорилось, что «оная экспедиция самая дальняя и самая трудная и никогда прежде не бывалая, что в такие неизвестные места отправляются». Очередная Камчатская экспедиция стала составной частью Великой Северной экспедиции, которая делилась на 7 отрядов (всего 580 человек), каждому из которых надлежало обследовать свой район:

1. Берег между Печорой и Обской губой. Исходный пункт Архангельск.

2. Берег на восток от Обской губы до северной оконечности Таймырского полуострова или до Хатанги. Исходный пункт Тобольск.

3. Берег на запад от устья Лены до северной оконечности Таймырского полуострова или до устья Пясины. Исходный пункт Якутск.

4. Берег на восток от устья Лены до Берингова пролива. Исходный пункт Якутск.

5. Камчатка, острова на севере Тихого океана и северо-западная Америка. Исходный пункт Охотск.

6. Курильские острова и Япония. Исходный пункт Охотск.

7. Внутренняя часть северной Сибири.

Российская история показала, что Великая Северная экспедиция по каким-то причинам так и осталась недостаточно освещенной. Скорее всего, причиной тому стало достижение некой строго секретной цели, из-за которой экспедиционные документы и результаты были упрятаны в архивы, а со временем просто затерялись.

Отправление экспедиционных отрядов в исходные пункты из Санкт-Петербурга началось в феврале 1733 год, и зависело от их удаленности и способа движения по маршруту. О научной деятельности и исследованиях этих отрядов написано много книг. Поэтому не будем повторять их содержание. Ниже приведем рассказы лишь о тех, судьба которых была трагична, а потому историки рассказывали очень скупо.

К весне 1741 года все было готово к новой морской экспедиции. Вот как о последних приготовлениях к выходу рассказывает известный советский историк, доктор исторических наук Василий Пасецкий в своей книге «Звездные мгновения Арктики»:

«Оставались считаные недели до выхода судов в плавание. Шло обсуждение предстоящего маршрута. Был создан совет из всех офицеров и штурманов, на который, согласно инструкции, был приглашен прикомандированный к экспедиции профессор астрономии Делякроер, француз по происхождению. Он представил на совещании карту, составленную (как впоследствии установили) на основании ложных и неосновательных данных. На этой карте была показана так называемая Земля Хуана де Гама в направлении к северо-восток-востоку от Авачинской бухты, расположенная на 47 и 45 градусах северной широты и далее к югу, примерно на 13 градусе долготы к востоку от Авачинской бухты. На основании предоставленной карты мы единодушно решили исследовать эту землю, и все согласились одобрить курс на юго-восток-восток, которым следовать до 46 градуса северной широты с отклоне-

нием к востоку по долготе на 13 градусов. Протокол подписали все участники совета. Для некоторых из них это был смертный приговор. Экспедиция отправлялась на поиски земли, которой в действительности не существовало».

Отряд Витуса Беринга отправился к берегам Америки из Авачинской бухты 4 июня 1741 года.

В тот день в море вышли 2 пакетбота — «Святой Петр» (флагманский корабль В. Беринга) и «Святой Павел» (под командованием А. Чирикова). Сначала плавание проходило успешно.

Экспедиция шла на юго-восток, к берегам вымышленной Земли Хуана де Гама. Ее суда трепали океанские штормы, но Беринг настойчиво вел суда вперед, стараясь точно выполнить указания Сената. Часто их окутывал густой тихоокеанский туман. Чтобы не терять друг друга, на пакетботах били в рынду и стреляли из пушек. Прошла неделя плавания, затем — другая, русские моряки пересекли все предполагаемые районы искомой земли, но ее не было и в помине. Стало ясно, что Земли Хуана де Гама не существует. Сознание, что бесценные дни пути потрачены на погоню за призраком, угнетало Витуса Беринга. Его моральные и физические силы иссякали: он едва держался на ногах. Страшная цинготная болезнь избрала его своей первой жертвой. Изнемогая от болезни, он приказал идти на северо-восток.

Но через две недели, у Алеутских островов, при весьма свежем ветре, и, в густом тумане, русские суда разлучились и дальше, к берегам Америки, пошли самостоятельно. Они достигли намеченной цели в период с 15 по 16 июля: «Святой Павел» — в районе мыса Аддингтон, «Святой Петр» — у острова Кадьяк.

Из-за непогоды шлюпке со «Святого Петра» удалось подойти к берегу. То, что здесь увидели русские моряки, удалось узнать со слов ее командира лейтенанта Софрона Хитрово и историографа экспедиции лейтенанта Свена Вакселя.

«... на одном из островов он (Хитрово. — *Авт.*) обнаружил несколько небольших построек, по всей вероятности, возведенных жителями материка, приезжающими на этот остров для рыбной ловли. Он заметил также, что местные жители, очевидно, имеют топоры и ножи, так как их постройки обшиты гладкими досками

и украшены резьбой. Обитателей домов на месте не оказалось, возможно, что они спрятались на самом острове. Посланная шлюпка также вернулась на корабль и привезла известие, что удалось найти пресную воду. Найдены были также два костра, в которых огонь еще не погас, обнаружены дорожки, на которых заметны были следы недавнего прохода людей, и заготовленные дрова.

Немедленно же мы приступили к доставке пресной воды обеими нашими лодками. Воду мы брали с того большого острова, перед которым стояли на якоре.

На этом острове мы обнаружили также земляную юрту, а в ней разбросанные домашние вещи — явные признаки того, что там еще совсем недавно были люди, которые, видя наше приближение, по всей вероятности, спрятались в лесу».

29 августа экспедиция снова приблизилась к некой земле и встала на якорь между несколькими островами, которые были названы Шумагинскими в память о первом умершем на «Святом Петре» матросе Никите Шумагине, умершем от цинги через два дня. Обратный путь проходил в условиях жесточайших тихоокеанских штормов. Судно Чирикова успешно вернулось домой, а судно Беринга навсегда осталось на камнях одного из нынешних Командорских островов.

Цинга стала косить русских моряков еще в море. Не было дня, чтобы команда не хоронила покойников. После Шумагина умер гренадер Андрей Третьяков, за ним — морской солдат Алексей Киселев, камчатский служивый Никита Харитонов, морской солдат Лука Завьялов, адмиралтейский купор Степан Болдырев. Не вставал с постели и сам Беринг.

Командование кораблем принял старший офицер Софрон Хитрово, ему помогал лейтенант Свен Ваксель. Вот как последний рассказывает о тех трагических днях: «В нашей команде оказалось теперь столько больных, что у меня не оставалось почти никого, кто бы мог помочь в управлении судном. Паруса к этому времени износились до такой степени, что я всякий раз опасался, как бы их не унесло порывом ветра. Заменить же их, за отсутствием людей, я не имел возможности. Матросов, которые должны были держать вахту у штурвала, приводили туда другие больные товарищи, из

числа тех, которые были еще способны немного двигаться. Матросы усаживались на скамейку около штурвала, где им и приходилось в меру своих сил нести рулевую вахту...Сам я тоже с большим трудом передвигался по палубе и то только держась за какие-нибудь предметы. Я не мог ставить много парусов, так как в случае необходимости не было людей, которые могли их снова убрать. И при всем том стояла поздняя осень... с сильными бурями, темными ночами, со снегом, градом и дождем». Из-за отсутствия навигационных карт русские моряки вели «Святого Петра» только по звездам, и как следствие — их унесло далеко на север: вместо Авачинской бухты они вышли к группе островов, находящихся к северу-западу от Алеутских островов. Штормовой ветер сильнейшими ударами выбросил несчастный пакетбот прямо на камни, и спасти его уже было невозможно. Не рассчитывая на какую-либо помощь, моряки Беринга начали интенсивную подготовку к наступающей зиме.

7 ноября Беринг отправил на берег прапорщика Федора Плениснера и натуралиста Георга Стеллера. Высадившись на берег, посланцы обнаружили здесь лишь заросли карликовой ивы, стлавшейся по камням. Нигде не было видно ни одного дерева. Лишь кое-где лежал плавник, выброшенный на берег.

Через день начали высадку. Это было тяжелое зрелище. Некоторые больные умирали, едва их выносили на палубу, другие — в шлюпке по пути к земле. 9 ноября и самого Беринга перенесли на носилках в подготовленную для него на берегу землянку. Эта зимовка для Витуса Беринга и его спутников была полна трагических событий.

Безжалостная цинга продолжала косить русских моряков одного за другим. Сколько на здешнем берегу осталось русских моряков? Долгое время узнать о том было невозможно. А уж тем более — назвать их имена.

Так, например, известный российский историк Василий Берх и участник экспедиции Георг Стеллер в своих работах упоминают, что начальника экспедиции положили в могилу «между адъютантом его и комиссаром и двумя гренадерами». Но адъютант Витуса Беринга, разжалованный из лейтенантов в матросы Дмитрий Овцын, благополучно вернулся домой и до 1757 года служил на Балтике. Выходит,

где-то вкралась досадная ошибка? Только исследования, проведенные в XX веке группой подвижников из московского Клуба «Приключение» под руководством С. Епишкина и при участии доктора медицинских наук из Российского федерального центра судебной экспертизы, профессора Виктора Звягина, показала, что исторической ошибки здесь нет. Вместе с Берингом был похоронен его прежний адъютант подшкипер Никита Хотяинцев. Эта же работа показала, что на острове похоронено 14 участников экспедиции Витуса Беринга.

К январю 1742 года, когда в экипаже «Святого Петра» произошел последний смертный случай от цинготной болезни, всего за время похода умер 31 человек. Только 45 моряков выжили в отчаянной схватке с трудностями, лишениями и дикой природой. Весной из остатков разрушенного штормами пакетбота они построили новое суденышко, на котором летом 1743 года добрались до Охотска. Так закончилось последняя экспедиция Витуса Ионссена Беринга. Несмотря на гибель руководителя Великой Северной экспедиции и многих его соратников, достигнутые результаты оказались весьма велики. Русские моряки, ученые и служивые люди первыми открыли неведомые северо-западные берега Америки, Алеутскую гряду, Командорские острова, проложили морской путь из России в Японию, подготовили многотомную «Историю Сибири», составили «Карты Генеральной Российской империи, северных и восточных берегов, прилежащих к Северному Ледовитому и Восточному океанам с частью вновь найденных чрез морское плавание западных американских берегов и острова Япона» и «Атлас Российский», было картировано арктическое побережье России: от Архангельска до реки Колымы. Но при этом весьма трагичной оказалась судьба еще двух отрядов из состава этой экспедиции.

Тайна отряда Лассиниуса

В 1734 году, пока Витус Беринг еще находился в Тобольске, в верховьях Лены началась заготовка лиственничного леса для постройки экспедиционных судов, на которых отрядам Великой Северной экспедиции предстояло обследовать сибирские берега.

В начале января 1735 года в Якутске были заложены бот «Иркутск» и дубель-шлюпка «Якутск». Их спустили на воду 23 мая. Командиром дубель-шлюпки Беринг назначил лейтенанта Василия Прончищева, командиром бота «Иркутск» — лейтенанта майорского ранга Петра (Питера) Лассиниуса. Последнему, как командиру четвертого отряда Великой Северной экспедиции, надлежало описать берег к востоку от Лены.

Лейтенант Петр Лассиниус, как и Витус Беринг, родился в 1700 году в Дании. К 1733 году, когда он был принят в российский флот, имел звание лейтенант майорского звания. Он был смелым, но, к сожалению, малоопытным в арктических делах морским офицером. В отряде было 45 человек, в том числе подштурман В. Ртищев, геодезист Д. Баскаков и штурманский ученик Глазов. История его людей была одной из самых трагических среди прочих отрядов.

18 августа 1735 года «Иркутск» под командованием лейтенанта Лассиниуса через Быковскую протоку вышел из реки Лена в море Лаптевых и направился на восток — к мысу Святой Нос. Но прежде чем уйти, на Быковском мысу Ласиниус поставил деревянный маяк высотой в 36 футов (около 10 метров). Практически по выходу, направившись на юго-восток, в глубь губы Буорхая, «Иркутск» встретил льды. Дважды он попытался пробиться через льды, но каждый раз пришлось отступать. Несмотря на сравнительно ранее время года, Лассиниус «за противным ветром, густым туманом, носимым льдом и великим снегом» стал искать место для зимовки.

25 августа экспедиция подошла к устью реки Хараулах, где и было выбрано место для строительства зимовья. Из плавника здесь была выстроена большая казарма, в четыре комнаты, отапливаемая 3 печами, с кухней и баней. Для того чтобы растянуть запас продовольствия, командир отряда урезал порцию выдачи провизии. И в самом начале зимы среди зимовщиков начала свирепствовать цинга. Первым, 30 декабря, умер сам Лассиниус, за ним в могилу ушло еще 35—37 человек. К весне в живых осталось только 9 человек во главе с подштурманом Ртищевым. Спаслись также 4 служителя, которых начальник экспедиции осенью 1735 года отправил в Якутск с рапортом и картами.

На помощь молодому офицеру прибыл штурман Щербинин, которого, узнав о тяжелом положении отряда Лассиниуса, отправил из Якутска сам Витус Беринг. И под его началом бот «Иркутск» с остатками отряда все же вернулся домой, где выжившие рассказали о гибели своих товарищей.

Их даже смерть не разлучила

«И 18 августа, — докладывал Беринг о плавании Прончищева, — прибыли к реке Таймыре и от оной реки подошли великие острова, меж которыми и берегом великий стоит лед, и к тем островам и подле берега прохода никакого не нашли». Впоследствии выяснилось, что за устье реки Таймыры русские моряки ошибочно приняли залив Святого Фаддея, к которому они не смогли приблизиться из-за неподвижного льда, гладкого, как на озере. Не было на нем и признаков торосов. Поэтому они сделали вывод, что этот «лед ни в какое лето не ломает». Вдоль многолетнего припая плыли следующий день, удаляясь все дальше от берега. В середине дня наплыл туман. Русские моряки продолжали плыть к северу. Когда наконец мрак рассеялся, они «увидели впереди себя и по обе стороны льды великие, стоячие, а в море видимы были носящиеся льды и такие частые, что не токмо на дубель-шлюпке, но и на лодке пройти невозможно». Лейтенант Василий Прончищев так и не узнал, что он почти достиг самой северной точки Азии.

Имена мужественных исследователей побережья Северного Ледовитого океана Василия Прончищева и Семена Челюскина широко известны в России. Эту известность они заслужили своим упорным многолетним трудом, положенным на изучение одного из самых суровых районов русского Заполярья.

Василий Прончищев был назначен в Великую Северную экспедицию в январе 1733 года вместе с выпускниками Навигацкой школы — Дмитрием Овцыным и Дмитрием Лаптевым. Сведений о его флотской службе сохранилось не много. Лишь «Реестр Академии гардемаринов и школьников», с которым мне, тогда еще курсанту Высшего военно-морского училища подводного плава-

ния имени Ленинского комсомола, активно изучавшему историю флота России на кафедре истории ВМФ, удалось познакомиться в Ленинградском Центральном военно-морском архиве, позволил найти эти скупые данные.

Родоначальником Прончищевых стал Иван Васильевич Прончищев, выехавший из Польши в Москву на службу к великому князю Ивану III. За службу в 1488 году он был пожалован вотчиной в Тарусском уезде Калужской губернии. Среди Прончищевых потомков — много служивых дворян Московской Руси, воевод, стольников, стряпчих, в том числе и служивших в Посольском приказе.

Отец будущего мореплавателя, Василий Парфентьевич, участвовал в Крымских походах 1687—1689 годов, после которых он был назначен усть-янским ротмистром.

Самым младшим из 5 его сыновей стал Василий, который родился в 1702 году в селе Богимово (по другим данным — Торбеево), сегодня Ферзиковского района Калужской области. Василию и его брату Михаилу суждено было стать первыми военными моряками в роду Прончищевых. А Василию — еще и попасть в те места, где служил их отец.

В 1715 году Василий и Михаил Прончищевы вместе с Семеном Челюскиным прибыли для учебы в вышеназванную академию .

После окончания учебы Василий участвовал в Персидском походе Петра I в 1722 году, а затем более 10 лет служил на кораблях Балтийского флота. В связи с назначением в экспедицию Прончищев был «написан» из штурманов в лейтенанты.

В начале января 1735 года в Якутске были заложены бот «Иркутск» (командир лейтенант Петр Лассиниус) и дубель-шлюпка «Якутск», которую принял под свое командование лейтенант Василий Прончищев. Их спустили на воду 23 мая. В экспедицию на «Якутске» собрались: его постоянная спутница и жена Мария (в действительности — Татьяна) Прончищева, подштурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин и еще 40 человек. Среди них, особенно выделялся Семен Челюскин — опытный моряк. Прекрасный штурман, пытливый исследователь. Еще в феврале 1728 года Челюскин был определен в подштурмана, а спустя пять

лет — в штурмана. Его глубокие познания в морском деле стали одной из причин назначения Челюскина в Великую Северную экспедицию. С первых же дней Семен Челюскин стал ближайшим помощником Василия Прончищева.

«Якутск» благополучно спустился по Лене и 2 августа достиг острова Столб, от которого начинается Ленская дельта. Этот остров — одна из достопримечательностей речной дельты, которая занимает обширное пространство у южного берега моря Лаптевых между Оленекским заливом и бухтой Тикси. Остров Столб — это единственный среди прочих речных островов — скала высотой до 100 метров. Остальные — это низкие острова, созданные природой из песчаных наносов, замерзающих во время полярной зимы, а летом — под воздействием теплых речных вод, тающих и соответственно меняющих свое местоположение. Отсюда на восток, север и запад расходятся Ленские протоки. Есть версия, что именно на острове Столб и была создана в годы Второй мировой войны тайная база нацистов.

Прончищеву выгоднее всего было пройти Крестяцкой протокой, которая вела на запад, но поиски фарватера в ней из-за спада воды не увенчались успехом; поэтому он решил вести дубель-шлюпку Быковской протокой на юго-восток.

17 августа 1735 года экспедиция Прончищева вышла через Быковскую протоку и направилась морем на запад. Море было совершенно чистым. Через три недели дубель-шлюпка дошла до устья реки Оленек, где, из-за наступивших морозов, было решено зазимовать. Сначала путешественники занялись исследованием фарватера реки Оленек, прохода через бар, а затем втянулись в речку, поскольку, по словам Беринга, «за поздним временем и от великих морозов далее следовать было неможно». В устье реки в то время уже находилось русское селение, где жило 12 семей промышленников. Неподалеку — селения чукчей и тунгусов. С подходом «Якутска» селяне убежали в ближайшую лесную чащу, и лишь через некоторое время вернулись в свои дома. Как понял Прончищев, они испугались нападения чужаков. Поэтому оба зимовочных дома он стал строить в стороне от селения.

11-месячная зимовка прошла успешно, если не считать, что часть путешественников заболела цинготной болезнью. Отношения с местным населением установились дружескими с самого начала. Прослышав о приезжих и желая посмотреть на них, к устью Оленека приезжали эвенки и якуты. Прончищев старательно собирал у них сведения о прибрежной полосе, о населении, об ископаемых. Приезжие охотно отвечали на расспросы лейтенанта: в частности, рассказали Прончищеву о руде на реке Анабаре. Зима прошла благополучно, но весною несколько зимовщиков, в том числе и сам Прончищев, заболели цингой.

В тот год Оленекский залив вскрылся ото льда в обычное время — в июне, однако сплошной лед оставался у берегов еще два месяца. Только 3 августа 1736 года льды отступили от устья реки и позволили «Якутску» направиться к Анабаре. Плавание протекало без затруднений. Но за Анабарой встретились льды, среди которых мореплаватели пробирались «с величайшей опасностью». 18 августа «Якутск» достиг залива Фаддея, сплошь покрытого гладким льдом. Далее на западе, за входом в залив, виднелся тянущийся на север берег; в том же направлении поворачивал и край припая, заполнившего все пространство до островов Самуила (ныне острова Комсомольской Правды). Прончищев повел судно на север вдоль кромки льда. Залив Фаддея поразил путешественников резким контрастом низменного галечного берега и высоких гор хребта Быррaнга на горизонте. А также — многочисленными стадами моржей и белух, мирно плававших вблизи берегов.

Севернее залива Фаддея глубоко в сушу вдавались еще два залива Симса и Терезы Клавенесс. Любопытно, но, если бы льды допустили дубель-шлюпку к берегу, то такой внимательный и даже дотошный исследователь, как Василий Прончищев, уже тогда сумел бы отыскать следы неизвестных мореходов, погибших на берегу залива Симса, о которых выше вы уже прочитали. А может, они не остались бы безымянными, ведь тогда еще были живы их дети и внуки.

Лишь через три недели отряд Прончищева достиг устья Хатангской губы, на левом берегу которой было обнаружено русское зимовье, где не удалось найти ни одного жителя, хотя в избе лежал еще свежий хлеб, а на улице бродили собаки.

Утром 19 августа «Якутск» поравнялся с островами Самуила. От них далеко в море тянулась полоса невзломанного неподвижного льда. Идя вдоль ледовой кромки, судно крайне медленно двигалось на северо-восток. Стоял густой туман. Многократно бросали лот, но он не доставал дна даже при полностью вытравленном лотлине в 120 сажен длиной. Когда туман стал рассеиваться, взорам русских мореходов предстала безрадостная картина. Повсюду море было покрыто льдом; со стороны берега, остававшегося невидимым, лед оставался неподвижным, а со стороны моря было ясно видно медленное движение громадных льдин. Зарядами пошел снег. На грот- и фок-мачтах появились первые признаки оледенения, а через пару дней судно Прончищева стало походить на белую причудливую птицу, покрытую льдом.

Продолжая плавание на север, «Якутск» предположительно пришел в восточную часть будущего пролива Вилькицкого. Здесь он встретил тяжелые морские льды, по замечанию Прончищева — «самые глухие льды, которым и конца видеть не могли». Они не только накрепко закрыли проход на запад и совсем окружили судно, вода казалась густой. Около полуночи дубель-шлюпку сжало льдом, и она остановилась. В каюте больного Прончищева, который уже не поднимался с постели, собрался совет офицеров. Было решено возвращаться назад и искать подходящее место для зимовки.

Только к исходу дня «Якутску» удалось выбраться из ледовой ловушки. Шли на веслах, поскольку из-за штиля парус безжизненно болтался. Пришла угроза вмерзнуть в лед среди моря: не имея дров и с малым запасом провизии. Лед, словно острый нож, постоянно резал форштевень и обшивку судна.

Однако судьба сжалилась над русскими моряками: на следующий день сорвался свежий ветер. Паруса наполнились. Спустя 4 дня изможденные русские моряки вернулись к Хатангской губе, но встать здесь на зимовку не решились, так как на берегах не было плавника, а в пустынных скалах — хоть какого-нибудь жилья. Пришлось возвращаться к реке Оленек. Силы путешественников были на исходе. 29 августа 1736 года скончался руководитель экспедиции лейтенант Василий Прончищев. Вслед за ним умерла и тяжело болевшая его супруга. Их похоронили в одной могиле

на высоком берегу мыса Тумуль (в устье реки Оленек), над этой могилой установили высокий деревянный крест, как скромный памятник подвигу семьи путешественников, которых не смогла разлучить даже смерть.

После смерти Прончищева Ленский отряд возглавил подштурман, а затем — и штурман Семен Челюскин, которому пришлось торопиться, ведь остальных членов экипажа начала косить неведомая болезнь. Однако только следующим летом немногим из них удалось вернуться в Якутск.

Широта конечного пункта, достигнутого «Якутском», в различных источниках указывается по-разному: в одних 77 градусов 25 минут, в других — 77 градусов 29 минут. Обе цифры в своих рапортах указал Челюскин после возвращения из экспедиции.

Сличение приводимых в рапортах Прончищева и Челюскина широт, указанных для известных сегодня пунктов, показывает, что оба штурмана систематически определяли широты на 20—25 минут меньше истинных. Причиной тому, несомненно, стало несовершенство существовавших тогда навигационных инструментов. Поэтому можно предположить, что истинная широта, которую достигла экспедиция Прончищева, на самом деле была равна 77 градусов 45 минут — 77 градусов 55 минут. В пользу того же говорит и информации о нехватке 120-саженного лотлиня, который бросали «обрасопя паруса». К востоку от мыса Челюскина такие глубины имеются только севернее широты 77 градусов 35 минут.

В 1822 году отдельный отряд из экспедиции лейтенанта П. Анжу, которым командовал штурманский помощник П. Ильин, посетил зимовье Прончищева. Вот как он записал об этом в своем рапорте:

«У самого взморья лежат развалины шести деревянных домов. Подле две бани, несколько амбаров и других хозяйственных заведений. Далее к югу кладбище из нескольких братских ям, многие гробы наруже и открыты; другие хоть и были закладены камнями, но камни разворочены, кругом валяются кости и черепы». После короткого наведения порядка и уборки могил русские исследователи покинули печальное зимовье. Вновь его отыскали только через сто лет, на этот раз уже советские гидрографы. В память о посещении

они поставили новый крест и прибили к нему несколько досок с надписью: «Памяти славного Прончищева и его жены Марии... Ленск. Гидрограф. Эксп. 1921 г.».

Как уже упоминалось выше, верной спутницей Василия Прончищева в походе стала его молодая супруга. Для истории долгое время она оставалась Марией Прончищевой, а в действительности была — Татьяной Прончищевой. Так как исследование этого исторического конфуза выходит за рамки данной книги, то расскажу о том коротко. Тем же, кто заинтересуется данной темой, настоятельно рекомендую обратиться к интереснейшему исследованию В. Богданова, которое было опубликовано в 1989 году в сборнике «Полярный круг» и содержало историю биографических сведений о первой русской полярнице. Итак, присоединимся к исправлению исторической ошибки, тем более что Б. Богданову удалось отыскать подлинник челобитной матери Татьяны Кондыревой (будущей Прончищевой), которая гласила:

«В нынешнем, 1733 году мая 20 дня мать ее вдова Василиса Петровна да брат родной Федор Федоров сын Кондыревы по ее воли выдали ее замуж морскаго флоту лейтенанта за Василья Васильева сына Прончищева...» Итак, верной спутницей бесстрашного моряка была Татьяна. Надеюсь историческая «точка» здесь поставлена.

Пропавшая экспедиция Никиты Шалаурова

«И тогда, де подошел увидели в ней мертвые человеческие тела, коих де было сорок человек в суконной и холщовой одежде и при бедрах по небольшому ножу, а при том имелось же и до шестидесяти ружей... Оных чукчи признали за русских, а умерли де якоб от обдержимого гладу». Так 11 декабря 1766 года рапортом командиру Охотского порта доложил командир Анадырского острога Я. Пересыпкин, до которого дошел рассказ «носовых чукчей» о страшной находке летом 1765 года. Почти триста лет этот доклад пылился в Архиве внешней политики России (Фонд Российско-Американской компании). А меж тем судьба пропавшей экспеди-

ции под командой Никиты Шалаурова вызывала многочисленные споры ученых мужей России.

Одними из пионеров плаваний в Восточно-Сибирское море и освоения Севморпути стали устюжские купцы Никита Шалауров и Иван Бахов. Они замыслили весьма важную экспедицию, которая должна была предпринять плавание из устья Лены к берегам Чукотки и Камчатки. Их замысел был поддержан сибирским губернатором В. Мятлевым, который поручил путешественникам во время плавания вокруг Чукотского Носа к Камчатке «как вперед так и обратно» вести обстоятельную поденную записку, в которую заносить «положение мест, глубину воды, время и погоды, штормы и вихри и прочее все приключаемое, а паче всего Чукотский Нос окуратно описать, также буди в том пути где присмотрят такие примечания достойные куриозные камни, руды и прочие диковинные вещи и того без описания не оставлять и с того брать с собою для пробы». Намерение устюжан было также одобрено правительствующим Сенатом.

Известно, что в первое плавание устюжские купцы отправились из Якутска 12 сентября 1757 года и успели достигнуть только устья Вилюя, где, «будучи за заморозом и оказавшимся по Лене, крупным льдом далее уже стало плыть невозможно». Зимовка прошла благополучно, весной Шалауров и Бахов отправились в новое плавание.

10 июня 1758 года они достигли Быковского мыса в устье Лены. Здесь путешественники зазимовали во второй раз. Во время зимовки случился пожар, во время которого «приключился немалый вред судну и убыток, котлы и блоки и многие судовые снасти пригорели немалое разорение и остановка последовала». Только 12 августа 1759 года русские мореходы покинули устье Лены. Из-за позднего времени пришлось, «не дошед Яны-реки, протоки Ильина Шара и судном в берег льдом вломились». Путешественники перебрались на берег, где выстроили зимовье. Шалауров решил ехать в Нижнеколымск, где надеялся осмотреть бот «Иркутск», оставленный экспедицией Дмитрия Лаптева, надеясь его починить и предпринять плавание на Камчатку.

На обратном пути из Нижнеколымска Никиту Шалаурова застигла весна «и с великой нуждою и немалой остановкой едва

доехал до Индигирки-реки, до жила Русского устья». Здесь Шалаурову пришлось из-за бездорожья задержаться до осени. Только в ноябре 1760 года он отправился в Устьянское зимовье. Добравшись до корабля, Шалауров узнал, что его спутник Иван Бахов ушел с частью команды в Якутск.

На выстроенном на Лене небольшом судне «Вера, Надежда, Любовь» с командой из ссыльных и беглых солдат 29 июня 1761 года Шалауров вышел в море, но из-за тяжелого состояния льдов дошел только до устья реки Яны, где к нему присоединился Бахов. При очередной попытке выйти в море ледовая обстановка позволила достичь устья реки Колымы, где из-за позднего времени года зазимовали. Во время зимовки, в начале 1762 года, от цинги скончался Иван Бахов, который был постоянным соплавателем Шалаурова в колымских походах.

Летом 1762 года Шалауров на своем судне продолжал плавание на восток. С трудом русские путешественники пробились до Большого Баранова Камня, где простояли более трех недель в ожидании, когда откроется море. 16 августа 1762 года на берегу моряки поставили животворящий крест в память о пребывании здесь русской экспедиции и двинулись дальше. Через три дня открыли мыс Песчаный, за которым лежала Чаунская губа с островом Айон. Но у мыса Шелагского вследствие неблагоприятных условий погоды им пришлось повернуть обратно. На обратном пути Шалауров обследовал Чаунскую губу, до того еще не посещаемую ни одним кораблем.

«От Колымы, — писал Никита Шалауров об этом плавании, — до объявленного Шелагского Носу, что дальше к востоку шел, то море глубже находил, и вода, что далее ж, то солонее становилась, а у Шелагского Носу оказалась настоящая морская горькая и соленая».

По возвращению в Нижнеколымск, а затем — в Якутск, он уже не встретил понимания в своих устремлениях. Ему пришлось направиться в Тобольск. А затем с благоволения сибирского губернатора Федора Соймонова, одновременно известного русского гидрографа и географа, оннаправился в Москву.

Сенат поддержал Никиту Шалаурова, поручив ему в новом плавании следовать из Колымы к Чукотскому Носу. В инструкции снова

подчеркивалось: «и в том пути от Шелагского до Чукотского Носу положение берега и грунта и паче реки... осмотреть и описать».

Летом 1764 года Шалауров опять вышел из устья Колымы в море, но на этот раз не вернулся: судно его было раздавлено льдами и сам он со всей командой погиб. Обстоятельства гибели этой экспедиции несколько столетий были неизвестны. Хотя самые первые сведения о страшной находке — холщовой палатке, полной мертвыми людьми, вблизи устья реки Веркуне — были услышаны капитаном Тимофеем Шмалевым среди «носовых чукчей» и доложены командиру Анадырского острога Я. Пересыпкину. К этим показаниям Шмалев сделал добавление: «Слых носился чрез верноподданных коряк, что Шалауров с работными людьми вышел на берег, то чукчи пришли к ним под видом ласковости и якобы из усердия в приветствии, и тем русским людям принесли для пищи ягод называемой морошкой, коей они от начавшейся цинги вскоре все есть стали, а как де в оне ягоды те чукчи намешали лютика ядовитой соку, то сделалось к великому вреду и явной гибели, отчего они вдруг все заболели и в кратком времени померли, а оставшихся больных прибили».

Еще одним следом в судьбе пропавшей экспедиции стал рассказ) чаунских чукчей капитан-поручику Иосифу Биллингсу. В 1792 году, за несколько лет до того нашли «палатку, покрытую парусами, и в ней много человеческих трупов, съеденных песцами». В 1823 году остатки этого же зимовья, занесенные землей и снегом, обнаружил Федор Матюшкин. Она находились к востоку от устья реки Веркона, в месте, носящем на советских навигационных картах название «Шалаурова изба», возможно, это и был последний лагерь Шалаурова, где погибла команда «Веры, Надежды, Любви» под командой устюжского морехода Никиты Шалаурова.

Перед уходом в последнее плавание он отправил в Сенат карту Северного берега России от Лены до мыса Шелагского, которая была составлена на основе его прежних путешествий и которая, по словам руководителя Сибирской научной экспедиции контр-адмирала Фердинанда П. Врангеля, «восхищала геодезической верностью, делающей честь сочинителю».

О чем молчат берега Тюленьего залива?

Острова Новой Земли разделены узким проливом Маточкин Шар. Здесь много небольших заливов и губ, на берегах которых и до наших дней хранятся следы пребывания поморов-первопроходцев. Среди них берег Тюленьего залива и мыс Дровяной Нос, которые больше столетия молчаливо хранят память о подвиге первых русских моряков-исследователей.

Первым, кто в 1895 году увидел могилу людей кормщика Якова Чиракина, стал англичанин Пирсон. Он посетил Белушью губу и нашел здесь развалины избы штурмана Федора Розмыслова и разрытую медведями могилу, а вернее, гроб, с переломанным человеческим скелетом. Рядом лежала обломанная доска, на которой было написано «Лета... 835... на месте... погребен Яков Яковлев Чиракин». Англичане поправили могилу и установили над ней памятную доску. Позднее эту могилу посетил и зарисовал русский художник А. Борисов.

В начале 1760-х годов архангельский вице-губернатор Егор Головцын, человек широкообразованный, от имени состоятельных купцов обратился в Адмиралтейств-коллегию с просьбой снарядить на Новую Землю экспедицию. В объяснение своего обращения он сослался на новое открытие шуерецкого кормщика Якова Чиракина, который на коче купца Антона Бармина совершил несколько плаваний к Новой Земле, а однажды даже прошел «сквозь всю Землю». И в 1767 году он рассказал, что годом раньше, промышляя у Новой Земли зверя, «одним небольшим проливом в малом извозном карбасу оную Новую Землю проходил поперек насквозь на другое, называемое Карское море». Хотя поморы неоднократно ходили к этому архипелагу, но немногие из них знали о существовании пролива Маточкин Шар. Чиракин же впервые провел его глазомерную съемку и составил описание этого пролива. Однако Адмиралтейств-коллегия не спешила рассмотреть предложение Головцына.

Дело грозило не только затянуться до зимы, но и закончиться пустой отпиской. И вице-губернатор Головцын обратился прямо к императрице Екатерине II: последовал быстрый ответ.

Адмиралтейств-коллегии было приказано немедленно отправить в Маточкин Шар штурмана и несколько матросов из состава флота. Чтобы ускорить отправку экспедиции ,купец Антон Бармин взялся снабдить ее продовольствие и всем самым необходимым. Он же подготовил коч, кормщиком которого был Яков Чиракин и выделил в его распоряжение 9 работников-поморов, ранее ходивших на Новую Землю. И подобное желание было неслучайно. Купец Бармин очень хотел послать на острова рудознатцев, чтобы найти здесь серебро. Самостоятельная отправка купцом собственной экспедиции могла бы вызвать неудовольствие по меньшей мере у архангельского губернатора, а вот добровольная помощь государственной экспедиции сулила значительную выгоду. И — получилось!

Получив приказание Адмиралтейств-коллегии, архангельский вице-губернатор поручил возглавить поход хорошо знающему гидрографическое и картосоставительное дело штурману Федору Розмыслову. В помощь ему были выделены подштурман Губин, корщик Чиракин и 2 матроса. И 10 июля 1768 года экспедиционная кочмара (небольшое трехмачтовое парусное судно) вышла из Архангельска в открытое море.

Розмыслов должен был действовать «в интересах Российской коммерции...» и «... для открытия водяного хода с Тобольским городом». В инструкции, данной Розмыслову, предполагалось «осмотреть в тонкости, нет ли на Новой Земле каких руд и минералов, хрусталя и оных каких курьезных вещей, соляных озер и тому подобного, и каких особливых ключей и вод, жемчужных раковин, и какие звери и птицы и в тамошних водах морские животные водятся, деревья и травы отменные и неординарные и тому подобных всякого рода любопытства достойных вещей и произращений натуральных».

Затем он должен был идти вдоль северо-восточных берегов Новой Земли и собирать данные, «...нельзя ли от тех широт, до которых он может дойти, воспринять путь в Северную Америку». Вот какие грандиозные планы было поручено выполнить команде небольшой парусной кочмары.

Руководителем экспедиции стал штурман-поручик Федор Розмыслов. В 1744—1766 годы на кораблях Балтийского флота

он совершил 4 перехода из Кронштадта в Архангельск и обратно. Кормщик Яков Чиракин, родился в семье кемского крестьянина, но уже в молодые годы много раз плавал на промыслы к Новой Земле и не менее 10 раз там зимовал. В 1767 году Чиракин совершил первое известное нам плавание через Маточкин Шар в Карское море и дал общее описание этого пролива. Одновременно он составил его схематическую карту. Новая экспедиция не заладилась с самого начала.

Уже на пути к Новой Земле судно попало в сильнейший шторм, и в его корпус стала поступать забортная вода. Не покладая рук, и днем и ночью моряки поочередно откачивали воду. Несмотря на все трудности, 25 августа экспедиция Розмыслова все же достигла западных берегов Новой Земли, а к восточным берегам вышла только 10 сентября. Так как это была первая научная экспедиция, то вполне закономерно, что Розмыслов делал одно открытие за другим. Он с огромным интересом рассматривал находки, свидетельствовавшие о посещениях архипелага поморами. На острове Бритвин он нашел старинный русский крест, а в Маточкином Шаре — промысловую избу, которую решил разобрать и перевезти к месту будущей стоянки. С помощью Якова Чиракина Розмыслов установил значительную ошибку в местоположении мыса Гусиный Нос, устранил расхождения в местоположении соседних географических объектов и выполнил первую в истории исследований инструментальную опись берегов пролива Маточкин Шар. Пройдя через пролив, разделяющий Новую Землю на две части, экспедиция вышла в Карское море, но из-за встреченных льдов далеко уйти не смогла и вернулась на зимовку. Здесь, на Дровяном Носу, недалеко от восточного выхода в Карское море, был высажен подштурман Губин с 6 поморами, которые на мысу соорудили небольшую избушку, начали заготовку продовольствия к приходу зимы, а затем приступили к ремонту кочмары.

С остальными Розмыслов и Чиракин перешли на берег Тюленьего залива (Белужья губа) и поставили здесь промысловую избу, доставленную от западного входа в Маточкин Шар. Сразу же уточним, что не стоит ее смешивать с Белушьей губой, которая находилась на юго-западе Новой Земли.

От сильных морозов и сырого воздуха страдали и болели все члены экспедиции, как на Дровяном мысу, так и в бухте Тюленьей.

Первым 28 ноября 1768 года умер Яков Чиракин. Сделанный наспех гроб был опущен в неглубокую могилу, которая, в свою очередь, была обложена каменными плитами. Вслед за Чиракиным зимой и весной цинга погубила еще 7 зимовщиков, то есть более половины экипажа кочмары. Кроме того, 31 января один из работников, живших на Дровяном мысу, увидя на северном берегу стадо оленей, решил поохотиться на них. Неожиданно поднялся сильнейший ветер и «наш определенный к смерти промышленник через сутки уже назад не возвратился, отчего и положили считать его в числе мертвых без погребения».

23 апреля умер один из работников, проживавших на Дровяном мысу. А через месяц — еще 2 работника там же проживавших. К 4 августа умерли еще 5 промышленников. Однако Федор Розмыслов ни на один день не прекращал наблюдения за природными явлениями. И, как только открылась навигация, снова направил судно в Карское море. Корпус кочмары, и до того не отличавшийся прочностью, а весной законопаченный ржаными отрубями, смешанными с глиной, стал разваливаться на ходу, все сильнее набирая забортную воду. Более того, к северо-востоку от пролива Маточкин Шар экспедиция встретила сплошное ледяное поле. Эту преграду судно Розмыслова уже не сумело преодолеть. Пришлось повернуть обратно и бросить кочмару на западном новоземельском берегу. В Архангельск оставшиеся в живых участники экспедиции вернулись на промысловой лодье кормщика Антона Ермолина. Во время плавания был полностью описан пролив Маточкин Шар, измерена его длина в 42 мили и определена географическая широта. Кроме карты Маточкина Шара Розмыслов представил карты двух становищ Мурманского берега, карту от Семи островов до Новой Земли. После экспедиции Розмыслова в России уже не предпринималось более попыток со специальной целью отыскать на Новой Земле золото и серебро. После него, в течение почти сорока лет, Новую Землю посещали только одни промышленники.

Закончился XX век. И, скорее всего, эту могилу зрительно отыскать уже невозможно. О могильных крестах и речи не идет. Но

ведь нетрудно рассчитать местоположение могилы Якова Чиракина (координаты известны) и для будущих поколений поставить на месте зимовки памятный знак.

Странная гибель капитана 1-го ранга Креницына

В 1770 году в Нижне-Камчатском порту произошло трагическое происшествие: в реке Камчатка при невыясненных обстоятельствах трагически погиб исследователь Алеутских островов капитан 1-го ранга Креницын. Как он погиб, никто не видел, но чтобы не «смазать» не очень успешные результаты хорошо оплаченной экспедиции, в Санкт-Петербург доложили, что он утонул при переправе через реку на челне.

В середине 1760-х годов английское правительство прилагало огромные усилия, чтобы распространить свое влияние на северную часть Тихого океана и закрепиться в этом районе. Более того, оно проявляло особый «интерес» к некой секретной экспедиции, подготовка к которой началась при дворе императрицы Екатерины II. Этот интерес усилися еще и из-за того, что именно в те годы обострились отношения между Великобританией и ее заатлантическими колониями в Северной Америке, которые слишком часто стали поглядывать в сторону России.

Петр Креницын родился в 1728 году. После окончания Морской академии был произведен в мичманы. В 1756 году на корабле «Астрахань» перешел из Архангельска в Кронштадт. На следующий год принял под свое командование пинк «Кола». В 1761 году, как командир бомбардирского судна «Юпитер», участвовал в Кольбергской экспедиции. Через год стал командиром фрегата «Россия», а затем — фрегата «Ульриксадл». В 1764 году был назначен начальником экспедиции по описи Алеутских островов.

Эта экспедиция официально называлась «Экспедиция о возобновлении китовых и других звериных и рыбных промыслов» и имела своей целью принести «пользу мореплаванию и купечеству на востоке». Но было у нее и некое секретное задание, о котором и сегодня мы знаем лишь то, что экспедиционные суда

должны были встретиться в районе Камчатки с экспедицией... капитана бригадного звания Василия Чичагова, чьи суда шли сюда из Архангельска через Шпицберген и Северный полюс. Они же, несомненно, должны были фактически закрепить за Россией все вновь открытые острова, к которым относилась и Аляска, привести алеутов в российское подданство, урегулировать сбор ясака и установить контроль за местными промышленниками с целью не допустить нарушения интересов российской казны. На важность и слаженность действий этих экспедиций указывает также тот факт, что все офицеры «северного» и «восточного» отрядов особым указом императрицы Екатерины II были поставлены в исключительное положение. Одновременно с назначением в экспедицию они повышались в чине «с приобщением при том вечного пенсиона против получаемого по чину в оном пути жалования, независящего от впредь положенного по чину оклада». Начальником этой экспедиции был назначен капитан 2-го ранга Петр Креницын. В помощники себе он взял лейтенанта Левашева.

Михаил Левашев родился в 1739 году. После окончания Морского шляхтетного кадетского корпуса он участвовал в Семилетней войне и отличился при осаде крепости Кольберг, за что был досрочно произведен в унтер-лейтенанты. Любопытно, что 20 апреля 1764 года, то есть незадолго до подписания императорского указа об организации секретной экспедиции, Левашев был произведен в лейтенанты, но уже 1 июля того же года, получил очередной чин — «капитан-лейтенант».

На проведение снаряжения были отпущены очень большие для того времени средства — более 100 тысяч рублей. В Санкт-Петербурге весьма внимательно следили за действиями отряда Креницына, сохранились документы, что императрица Екатерина лично интересовалась проведением экспедиции.

Постройка экспедиционных судов закончилась только в августе 1766 года. Флагманским кораблем стала бригантина «Святая Екатерина». Под командование Левашеву был передан гукер «Святой Павел». В сопровождение были выделены суда Охотского порта: галиот «Святой Павел» (командир штурман Дудин 2-й) и бот «Святой Гавриил» (командир штурман Дудин 1-й).

Из Охотска экспедиция вышла 10 октября 1766 года. Однако уже первые дни плавания принесли одни неприятности. Сначала в тумане суда потеряли друг друга.

22 октября «Святая Екатерина» достигла Большерецка (западное побережье Камчатки) и стала здесь на якорь. В ночь с 23 на 24 октября штормовой ветер выбрасил ее на берег. А в полночь 24-го этот же ветер разбил ее окончательно.

Левашев к 22 октября достиг устья Большой реки, но из-за шторма войти в большерецкий порт не смог. Штормовой ветер отнес гукор к низменному берегу в 8 километрах севернее устья Большой реки, где выбросил его на мель.

Бот «Святой Гавриил» сумел благополучно войти в устье Большой реки, но здесь штормовым ветром был выброшен на берег. Галиот «Святой Павел» не смог достичь западного берега Камчатки. Сначала штормовым ветром его вынесло через Первый Курильский пролив в Тихий океан и носило по океану почти месяц. Лишь 21 ноября 1766 года Дудин 2-й с трудом пришел к Авачинской бухте, но из-за скопления льда войти сюда не смог. Из-за изменившегося направления штормового ветра судно вновь вынесло в открытый океан. И еще полтора месяца здесь носило: все паруса были изорваны, снасти повреждены, команда страдала от холода и жажды, так как запасы дров и пресной воды очень быстро закончились. Вечером 8 января 1767 года в условиях густого тумана галиот был выброшен на скалы у Седьмого Курильского острова и разбит. Из 43 человек команды погибло тридцать моряков. Остальных спасли коренные жители острова.

Спасшиеся моряки всех судов экспедиции к 3 августа 1767 года собрались в Большерецке. Здесь же были восстановлены гукор «Святой Павел» и бот «Святой Гавриил».

6 сентября оба судна прибыли в порт Нижне-Камчатск, расположенный в устье реки Камчатки (на восточном побережье полуострова). Из-за плачевного состояния бота его пришлось заменить на прибывший сюда галиот «Святая Екатерина», который под командой лейтенанта Ивана Синдта (Ягана Синта) сделал неудачную попытку описать берега Америки.

Повторный выход экспедиции Креницына состоялся 23 июля 1768 года. В этот день галиот «Святая Екатерина» и гукор «Святой

Павел» вышли из устья реки Камчатки и направились к Командорским островам. Команды судов оказались усиленными: на галиоте —72 моряка, на гукоре — 65 человек.

11 августа из-за сильного ветра и туманной погоды суда теряют друг друга. Лишь через 10 суток они встретились снова. Дальнейшее плавание проходило относительно успешно.

25 августа экспедиция подошла к северному берегу Унимака (самого дальнего острова Алеутской гряды) и, обогнув весь остров, описала его. 30 августа оба судна прошли проливом между Унимаком и Аляской и вошли в Берингово море. 5 сентября они вновь разлучились и не встречались уже до весны.

Галиот «Святая Екатерина» зимовала в заливе Креницына (на американских картах — бухта Святой Екатерины), вдающемся в восточное побережье острова Унимак, в узком проливе, отделяющем этот остров от Аляски.

Левашев до 11 сентября продолжал поиски островов к западу от Аляски и Унимака, а затем — между Унимаком и Уналашкой. Возможно, здесь он увидел остальные острова Креницына (кроме уже открытого ранее острова Акутан). После безрезультатных поисков «Святой Екатерины» 6 октября он встал на якорь в бухте Святого Павла, глубоко вдающейся в залив Уналашка (Капитанский), которая, как показало время, была одной из лучших якорных стоянок среди заливов Алеутских островов.

На берегу залива он встретил промышленников, а затем местных жителей, с которым быстро наладил добрые отношения. Часть русских моряков зимовала на судне, часть — строении, собранном из плавника. Несмотря на плохую пищу и холод, к концу зимовки из 27 больных цинготной болезнью умерло трое моряков, да два моряка пропали без вести.

Зимовка Креницына на Унимаке протекала в более тяжелых условиях. До середины октября русские моряки строили зимовье из плавника. Галиот они вытащили на берег, чтобы не пострадал во время зимних бурь. В районе зимовки не было постоянного жилья. Лишь изредка сюда приходили на байдарках алеуты, но на корабль не поднимались: видимо, были напуганы русскими промышленниками, приходившими на остров ранее. Наладить хорошие отношения с

алеутами не удалось. Более того, экипаж сильно страдал от цинги, смертность была исключительно велика. Во время зимовки умерлио 60 человек. Среди умерших был командир бота «Святой Гавриил» штурман Дудин 1-й. В живых осталось только 12, крайне ослабленных, русских моряков. Как признал позже капитан 2-го ранга Креницын, если бы «капитан-лейтенант Левашев не пришел к нему со своими людьми, то бы не с кем было и судном управлять».

23 июня суда двинулись в обратный путь, но через трое суток снова расстались и лишь 24 августа встретились в Нижне-Камчатске. Новая зимовка была еще более тяжелой. Русские моряки испытывали здесь крайнюю нужду, так как из-за нерадения чиновников сибирского губернатора они не получили ни порционных денег, ни так называемого «сухопутного провианта». Креницын и Левашев вынуждены были для питания команды покупать у местных жителей рыбу по цене, в 5 раз превышающей казенную. Неожиданно для русского командования в Нижнее-Камчатске появился якобы посланик сибирского губернатора Чичерина, который привез деньги для закупки продовольствия, а в обмен должен был увезти почту и результаты экспедиции для ознакомления губернатора. Но Креницын наотрез отказался передать почту с губернаторским послаником, пообещав, что из-за секретности отчетов он сам доставит ее Чичерину.

К началу июля 1770 года оба судна были готовы к выходу в море, но 4 июля гибнет капитан 1-го ранга Креницын. И экспедиционные суда с приспущенными флагами направились в Охотский порт, куда успешно прибыли через четверо суток. Так закончилась одна из самых несчастных русских полярных экспедиций.

Самым печальным стало то, что, несмотря на секретность экспедиции Креницына, англичане очень скоро узнали ее результаты от... императрицы Екатерины II.

Известный шотландский историк В. Робертсон, через своего земляка Роджерсона, состоявшего при русской царице первым врачом, просил дать ему возможность получить информацию о последних русских открытиях во время плавания от Камчатки до американских берегов, чтобы сверить их с данными, имеемыми на Британских островах. Роджерсон уверял царицу Екатерину, что многие иностранные ученые считают: мол, русское правительство специально

замалчивает успехи, достигнутые русскими мореплавателями, и даже допускают, что Россия специально допускает публикацию лживых сообщений, только от того, что последние экспедиции не принесли каких-либо значительных результатов. Более того — из этих экспедиций мало кто вернулся живым. И только В. Робертсон, говорил Роджерсон, не поддерживает эти мнения: такое поведение русского правительства кажется Робертсону «несовместимым с благородными чувствами, величием души и покровительством науки, которые отличают нынешнюю русскую государыню». И расчет хитрого шотландца полностью оправдался.

Екатерина II не только «устранила всякую мысль о секрете», но и приказала в кратчайшее время перевести Робертсону журнал Креницына (т.е. отчет Левашева) и скопировать подлинную карту плавания. «Благодаря этим материалам, — записал Робертсон в предисловии к первому изданию своей "Истории Америки", вышедшему в свет в Лондоне в 1777 году, — у меня сложилось высокое мнение о прогрессе в этом направлении и о размахе русских открытий». Однако Робертсон умолчал о том, что он не стал лично пользоваться переданными русской стороной материалами, а через «специалиста» по информации о русских секретных экспедициях XVIII века священника Вильяма Кокса передал их английскому мореплавателю Джемсу Куку, собиравшемуся в очередное кругосветное плавание к берегам Северной Америки. Более того, в период 1780—1790-х годов эти же материалы были переведены на немецкий и французский языки, что говорит о действительно серьезном внимании к итогам секретной экспедиции Креницына во многих странах мира. И здесь неожиданная гибель несговорчивого капитана 1-го ранга Креницына уже не кажется весьма странной.

Лейтенант Кротов и разбитое судно в губе Митюшиха

Есть в проливе Маточкин Шар небольшая губа Серебрянка. Почему она так названа? Сегодня уже не скажет никто. Но, возможно, это связано со вторым ее названием — губа Митюшиха. Быть мо-

жет, некий Митрий или Митюха некогда здесь нашел серебряную жилу? Кто знает? Зато известно, что на ее берегу в 1832 году здесь погибла шхуна «Енисей» под командой лейтенанта Василия Кротова. О судьбе этих бесстрашных русских моряков долго никто не знал, лишь через 3 года подпоручик корпуса флотских штурманов Петр Пахтусов «усмотрел на здешнем берегу разбросанные во множестве в разных местах судовые члены, которые как по величине, так и по цвету красок на оных признал за принадлежащие пропавшей без вести шхуне "Енисей"».

Известный русский адмирал, основатель Русского географического общества и журнала «Морской Сборник» Федор Литке совершил 4 плавания к Новой Земле. Ему удалось точно определить географическое положение собственно архипелага, его западных берегов от Карских Ворот до мыса Нассау, окончательно вычислить местоположение пролива Маточкин Шар, полуострова Канин Нос, восточной части Белого моря, исправить карту мурманского побережья. После его экспедиций Новая Земля стала более понятной для исследователей. Но работы Литке сосредоточились преимущественно на западных берегах архипелага. Русские же географы мало что могли сказать о крайних пределах ее северного острова, и в особенности о его северо-восточном побережье.

На смену Федору Литке к Новой Земле пришли новые военные моряки: подпоручик корпуса флотских штурманов Петр Пахтусов и лейтенант Василий Кротов. И они сделали все, чтобы закрыть последние белые пятна на географической карте самого ближнего к России арктического архипелага. А лейтенант Кротов — еще и положил на это свою жизнь.

Проживавший в Архангельске советник Северного округа корабельных лесов, ученый и лесничий Клоков, выработал проект о возобновлении старинного морского пути из Архангельска через Карское море к устью реки Енисей и описи восточного берега Новой Земли. Невероятно активную роль в снаряжении экспедиционных судов сыграли архангельский первой гильдии купец, коммерции советник Вильгельм Брандт и лесничий П. Клоков, которые рассчитывали, что новые плавания ускорят строительство на реке Енисей морского торгового порта.

В начале 1832 года Клоков договорился с Брантом о снаряжении экспедиции к Новой Земле. Были приобретены 2 небольших поморских судна — карбас «Новая земля» и шхуна «Енисей». Команде «Новой земли» под командой Пахтусова предстояло описать восточные берега архипелага. А шхуне «Енисей» под командованием лейтенанта Кротова — по проливу Маточкин Шар выйти в Карское море, подняться до мыса Желания, а затем — пройти к енисейским берегам, описать их и найти удобное место для устройства фактории.

Лейтенант Василий Кротов был опытным моряком. В 1827 году на судах Балтийского флота он ходил к Британским островам. В 1828—1830 годах участвовал в описи берегов Белого моря и подготовил о том подробный отчет. Экипаж шхуны «Енисей» состоял из 7 промышленников и отставного боцмана Федотова. В помощь лейтенанту Кротову был назначен подпоручик корпуса флотских островов Иван Казаков, который после окончания штурманского училища в 1821 году почти 10 лет участвовал в гидрографических работах в устье реки Печоры, Белом море и у мурманского побережья.

Плавание началось в августе 1832 года. Экспедиция Кротова вышла из Архангельска в море 2-го числа. Задержанный в пути противными ветрами, он сошелся с экспедицией Пахтусова на параллели мыса Городецкого через пять суток. Вновь разделились уже у Канина Носа: каждый далее пошел своей морской дорогой. Попутный ветер и практически свободное ото льда море поднимали настроение русских моряков, как оказалось, расставшихся навсегда.

Пахтусов верил в успех предприятия и считал, что неплохо подготовился к трудному походу. Однако действительность оказалась сложнее: Арктика есть Арктика! «Новая земля» не сумела дойти даже до восточного побережья архипелага. Командиру пришлось принять решение о первой зимовке на юго-восточном берегу Карских Ворот, в губе Каменка.

До того как наступила настоящая арктическая зима, девять человек команды «Новой земли» отремонтировали найденную промысловую избу. В сентябре губа замерзла, начались сильные

морозы. Изба, построенная из сырого плавника, оказалась малоприспособленной для зимовки. Сырой и спертый воздух отрицательно сказался на самочувствии и здоровье зимовщиков. Однако метеорологические наблюдения поблизости от зимовки не прекращались ни на день. Сам Петр Пахтусов ежедневно измерял толщину льда.

Весной, когда начались описные работы побережья, в команде Пахтусова разразилась цинга, от которой, несмотря на строгий гигиенический режим, 3 зимовщика (в том числе боцман Федотов и матрос Подгорский) умерли. Однако летом Пахтусов на небольшой лодке, производя промеры и опись, прошел вдоль восточного берега и открыл несколько бухт и речек. Все они получили имена его современников. На Савиной реке они нашли поморское зимовье из двух промысловых изб. Рядом стоял крест, на котором было вырезано: «Поставлен сей животворящий крест на поклонение православным христианам, зимовщики 12 человек, кормщик Савва Ф...анов на Новой Земле по правую сторону Кусова Носа». На большой поперечине креста была вырезана дата: «ЗСН году июля 9 дня». Последующее изучение надписи показало, что, скорее всего, ее вырезали приверженцы старой православной веры Савва Лошкин в 1742 году.

Вернувшись в зимовье, после недолгих раздумий Пахтусов решил продолжить плавание. Уже 13 августа 1833 года «Новая земля» пришла к Маточкину Шару. К концу лета русские моряки произвели морскую опись юго-восточного побережья Новой Земли и нанесли на карты самые точные на то время очертания здешних берегов.

С наступлением осени маленькая географическая экспедиция вернулась на материк. Здесь ее командир составил «Общие замечания о Новой Земле», где дал географическую характеристику побережья, описал их флору и фауну. Одновременно он узнал, что отряд лейтенанта Василия Кротова так и не появился у берегов Енисея. Он просто исчез.

Лишь через год в губе Серебрянка, по другим данным, Митюшиха (западный вход в пролив Маточкин Шар), были найдены остатки разбитого судна бесследно исчезнувшего отряда лейте-

нанта Василия Кротова. Они были опознаны по окраске каютных переборок, бимсов и скреплению форштевня. Вместо руля была найдена потесь, которая прямо указала, что прежде, до гибели, шхуна потеряла руль, взамен которого команда сделала кормовое весло. К тому же, возможно, Кротов спутал вход в бухту со входом в пролив Маточкин Шар, которые весьма схожи. Но когда ошибка была установлена, то было поздно: «Енисей» был брошен сильным волнением на прибрежные рифы. Но о главной же причине гибели команды «Енисея» и сегодня удалось узнать совсем немного. Разве, что шхуна «Енисей» погибла именно в губе Серебрянка. Но куда делся ее экипаж? Никто того не ведает!

Август Циволька и братская могила в губе Мелкой

«16 июня воскресенье. В продолжении предшествующих десяти дней рыли мы в земле могилу, для умерших наших товарищей, лежавших по сию пору в забое снега. Работа эта была очень медленна и трудна. При всем старании не могли мы вырыть ямы глубже 3 фут.; так тверда была мерзлая глина. Раскладываемый на ней огонь пособлял мало. Кончив эту работу, переложили мы тела усопших в землю, помолились о них и зарыли. Крест укажет место их покоя и имена». Так в своем дневнике записал прапорщик Моисеев. Этот деревянный крест над братской могилой русских зимовщиков был установлен в губе Мелкой, возле дома экспедиции Августа Цивольки, сохранившегося до 1950-х годов. На кресте была хорошо видна надпись: «Здесь покоится прах н.э.к.ф.ш. Прапорщик Циволька окончил свою жизнь марта 16 дня 1839 года и еще 8 человек умерло во время зимовки от цынготной болезни из служителей. Крест поставил к.ф.ш. прапорщиком Моисеевым».

Жизненный путь друга и соратника лейтенанта Василия Кротова подпоручика корпуса флотских штурманов Петра Пахтусова был ярким, но очень коротким. Он скончался в 36 лет и был похоронен на Соломбальском кладбище в Архангельске. На мраморном его надгробии было высечено: «Порутчик корпуса штурманов и

кавалер П.К. Пахтусов. Умер 7 ноября 1835 г. от понесенных в походах трудов». Его дело продолжил сослуживец, кондуктор корпуса флотских штурманов Август Циволька. Он родился в 1810 году. После окончания 1-го штурманского полуэкипажа в 1832 году он был произведен в кондукторы Корпуса флотских штурманов.

В 1837 году на Новой Земле работала русская экспедиция под руководством академика Карла Бэра, где Цивольку возглавлял морскую часть. По плану его группа на шхуне «Кротов» и малой лодье «Святой Елисей» («Святой Алексей», кормщик Афанасий Еремин) из губы Мелкой должна была пройти в северную часть архипелага и произвести здесь морскую опись берегов, что в свое время не успел выполнить Петр Пахтусов. Для плавания среди льдов внутреннее устройство шхуны «Кротов» было усилено. Снаряжение шхуны и лодьи было закончено в начале июня, но противные ветры задержали их выход в море, и лишь 20 июня мореплаватели оставили Архангельск.

В море они были встреченные сначала туманом, а потом неблагоприятным ветром. Поэтому русским морякам пришлось укрыться от них на пути за мысом Кереть и в становищах Чапома и Сосновкеа Только к 9 июля экспедиция Цивольки достигла Трех островов. Здесь они встретили карбас некоего архангельского промышленника, единственного выжившего из 23 поморов после зимовки на Новой Земле. Оставшись один, промышленник на карбасе добрался до Лумбовских островов, где для возвращения домой воспользовался услугами лопарей.

Утром 21 июля шхуна и лодья вышли из Трех островов при свежем западном ветре и через 5 дней увидели Гусиную Землю (западная часть Новой Земли). Когда экспедиция миновала Бритвин Нос, то дувшие прежде западный, а затем — южный ветра перешли в юго-восточный с сильными шквалами. Во время плавания путешественники миновали губу Грибовую, где видели 2 лодьи, стоявшие на якорях. Но когда ветер полностью затих, то Цивольку решил заночевать у Панкратьевых луд.

29 июля задул попутный ветер, и вскоре экспедиция вошла в пролив Маточкин Шар, встав на якоря против устья реки Чиракина. Так как место стоянки оказалось неудобным, то на следующий день

путешественникам пришлось перейти на другое место — в заводи за коргами у Бараньего мыса.

Здесь экспедиция разделилась на две партии, которые должны были поехать в разные части острова. В течение недели были исследованы оба берега западного устья Маточкина Шара. За это же время Леман и Редер совершили поездки в губу Серебрянка. А Бэр и Цивольки — к реке Маточка и к мысу Столбовой, где осмотрели окрестности. Закончив работы к 21 августа, экспедиция до 31-го числа не могла выйти в океан — все время стоял противный ветер. Снявшись 31-го с якоря, шхуна и лодья начали обратное плавание в Архангельск. 6 сентября они увидели мурманский берег, немного южнее Семи островов, откуда ровным западным ветром 10-го числа подошли к Березовому бару, а 11-го вошли на Соломбальский рейд.

Первая экспедиция Августа Цивольки успешно отработала только в районах Маточкина Шара и Костина Шара, где собрала геологические, ботанические и зоологические коллекции. И даже устроила небольшой опытный огород — первый на Новой Земле — в западном устье Маточкина Шара. Однако главная задача так и осталась не решенной.

Следующим летом Август Цивольки на двух специально построенных шхунах «Новая Земля» и «Шпицберген» был направлен Гидрографическим департаментом вдоль западного берега архипелага к мысу Желания. Инструкцией, данной ему относительно работ у Новой Земли, предписывалось осмотреть и описать северный и северо-восточный берег островов и подробно обследовать заливы по западному побережью, главным образом: Горбовую и Черную губы, Костин Шар, залив Моллера со всеми его становищами, Грибовую, Мелкую, Крестовую, обе Сульменевы, Мишагину губы и остров Вильгельма с прилегающей группой. Попутно экспедиции «становилось задачей, с начала навигации до июля месяца, заняться отысканием мелей, предполагаемых в 30 верстах к северу от Нокуева, к северу же в 30 верстах от Канина Носа и к западу от острова Колгуева». Инструкция заканчивалась строжайшим предупреждением о запрещении проведения второй зимовки на Новой Земле. Команда «Новой Земли» составляла 15 человек, ко-

манда «Шпицбергена» — 14 человек. Большинство моряков были набраны в Сибирском и Балтийском флотских экипажах, остальных — среди архангельских промышленников. Постройка судов серьезно задержала время выхода в море, поэтому, во изменение основной инструкции, было решено перезимовать на Новой Земле. Но так как срубы двух изб и бани по своим размерам не входили на шхуны, то вновь была нанята лодья «Святой Алексей», на этот раз под управлением сумского кормщика Ивана Гвоздарева. Он обязался доставить срубы и часть провизии в Мелкую губу, которая была выбрана местом зимовки. Экспедиция была снабжена всем необходимым на 16 месяцев. Для облегчения переходов при производстве описи на берегу было взято 15 собак.

В июне 1838 года все приготовления к плаванию были закончены и 15-го числа, в час дня, обе шхуны и лодья снялись с якоря с Соломбальского рейда, но, отойдя верст на 30, должны были остановиться, встретив противный ветер. Простояв здесь до 27-го числа, а затем снова начали плавание. В тот же день они вышли за Березовый бар. В море из-за наступившего тумана суда скоро разлучились.

Моисеев на «Шпицбергене» пошел с Березового бара совместно с Гвоздаревым, который на своей лодье, имевшей лучший ход, чем шхуна, скоро ушел вперед. Вновь они увиделись со «Шпицбергеном» у Трех островов, где Гвоздарев ожидал прихода Моисеева или Цивольки. Отсюда вместе с Моисеевым они ушли до Лумбовских островов, где в очередной раз разлучились из-за шквалов северо-западного направления. Гвоздарев ушел к Лумбовским островам, а Моисеев укрылся у мыса Городецкого. Сойдясь вновь при дальнейшем плавании на параллели Лумбовских островов, они вместе вышли в океан и 5 июля в очередной раз разошлись. Боясь быть прижатым к неизвестным ему берегам Новой Земли в случае крепких западных ветров, Моисеев взял курс от Лумбовских островов прямо на север и шел таковым четверо суток, а 9 июля начал постепенно склоняться к северо-востоку. 14-го числа, будучи на параллели Мелкой губы, он пошел на восток, но на следующий день встретил первый лед, который заставил его, лавируя по полыньям, повернуть на юго-восток.

17 июля Моисеев вышел на видимость Маточкина Шара. Отсюда попытался пойти на север, вдоль берега, но начавшийся сильный северо-западный ветер вернул его к Матшару. В тот же день он встал на якорь в губе Чиракиной. Здесь Моисеев посетил бывшее зимовье Пахтусова и осмотрел огород, который годом раньше заложил академик Бэр. 22 июля с попутным ветром он вышел в океан, и на следующий день встал поблизости от лодьи Гвоздарева в Мелкой губе.

Выбрав место для постройки становых изб, Моисеев 25 июля приступил к разрузке лодьи и, несмотря на дурную погоду, продолжал работы непрерывно. 1 августа освобожденная от груза лодья Гвоздарева вышла в море и через месяц благополучно пришла в Архангельск.

9 августа в Мелкую губу прибыл и Циволька.

«Новая Земля», выйдя за бар, был встречен штилями, очень медленно продвигался вперед. 2 июля, когда он находился на параллели мыса Городецкого, поднявшийся северо-западный ветер, вскоре усилившийся до шторма, заставил его повернуть обратно и укрыться у Трех островов. Первый же шторм показал низкие морские качества новой шхуны. Вот как о том пишет сам Циволька: «... при первом же крепком ветре увидели мы дурные качества нашего судна, худой ход бейдвинд, около двух узлов, дрейф величайший и валкость, сверх того, приводили нас много раз в самое затруднительное и опасное положение; купеческие суда и лодьи, и даже лодки обходили нас, как будто стоящих на якоре, несмотря, что подняты все паруса и даже сделаны из брезентов и клетневой парусины лисели». Отсюда понятно, как трудно и даже невозможно было бороться Цивольке со штормом. С этого времени и начались у команды «Новой Земли» мытарства, которые преследовали ее до самого прихода в Мелкую губу.

Выйдя из Трех островов 5 июля с попутным юго-восточным ветром, к полудню следующего дня Цивольке достиг Святого Носа и вознамерился идти к острову Нокуев, чтобы исследовать и ограничить здесь предполагаемую банку. Однако сильный северо-западный ветер заставил его повернуть к Канину Носу, куда он пришел 8 августа. Неожиданно для русских путешественников

шторм стих и перешел в полный штиль, периодически сменяемый легким ветерком с разных румбов. Такая погода продолжалась до 17-го числа, когда задувший от запада ветер принес шхуну на параллель мыса Бритвина (Новая Земля). Отсюда до места встречи с Моисеевым, то есть до Мелкой губы, осталось около 90 миль (примерно 157 верст), но в этот же день начавшийся сильный северный ветер заставил Цивольку повернуть на обратный курс. Он попробовал лавировать, но «судно стало заливать; один вал поддал столько воды, что "Новая Земля" не стала больше подыматься; фальшборты прорубленные едва успевали спускать воду с палубы; видя невозможность держаться, спустились на S, прямо по ветру, в намерении итти к Колгуеву; положение наше было немногим лучше. 19-го к полудню ветер перешел на NW и стал стихать; мы легли к Новой Земле на NNO; к полуночи стало (опять) столь свежо, что принуждены (были) спустить стеньги на найтовы, а реи в ростры, чтобы держаться к ветру под подрифленными всеми рифами фок-стакселем и гротом. Пополудни 20 числа сделался почти шторм; (мы) снова (были) принуждены спуститься по ветру на ONO и O, имея брифок аршина на два поднят. Волнение заливало нас со всех сторон, от помп не отходили. В 10 часов увидели южный Гусиный Нос на ONO; в полночь ветер перешел на NW, и, как волнение стало гораздо крупнее, но зато и правильнее, то после каждого шквала придерживались понемного к NO; в исходе первого часа зашли в Костин Шар, а вначале второго часа утра июля 21 легли на якорь за островом Ярцовым, в закрытии от ветра. Запаслись водою и дровами. 22 числа вышли при свежем ветре от SO, но, пройдя остров Подрезов, он перешел к WNW с туманом и принудил нас идти обратно в Шар; в пасмурности нас нанесло на гребнеобразный камень у острова Подрезова; стало бить сильно; но, как тотчас выбросили за борт балласт, бочки с водою, пушки и прочее, бывшие на палубе, то судно столько облегчило, что перекинуло его через камень; течь (была) незначительна. Отошел верст пять, по причине легкого тумана легли на даглист (левый якорь. — *Авт.*). Пополудни 23 прояснилось, и мы стали держаться под парусами около средины устья Шара при маловетриях с разных сторон. К вечеру за штилем стали на верп (легкий завоз-

ной якорь. — *Авт.*) а к полуночи задул NW и заставил нас снова спуститься за остров Ярцов». Встретив здесь промышленников, возвращающихся в Архангельск, Циволька послал с ними почту, простояв за Ярцовом несколько дней, пережидая шторм. Он вышел из Костина Шара и 9 августа был уже в Мелкой губе. Придя в губу, команда «Новой Земли» немедленно разгрузила шхуну и, вытащив ее на берег, стала здесь на зимовку.

На берегу губы уже были выстроены 2 жилые избы. В большей избе разместился Циволька с командой. А в меньшей — его помощник прапорщик С. Моисеев и два кондуктора (Рогачев и Кернер), которым было поручено проведение метеорологических наблюдений. Становые избы экспедиции были просторны. Большая изба имела по длине 5 саженей, по ширине — 3,5 сажени и внутреннюю высоту 8 футов, с крутой крышей и с русской печью посредине. Вторая изба, где жила группа Моисеева, была длиною и шириною по 2,5 сажени, при высоте 7 футов и также с русской печкою, но только в углу. Стены внутри изб были выбелены. Пространство между домами, забранное частью досками, частью рангоутом со шхун, служило сенями, где помещались собаки, из которых по четыре, посменно, выпускались на свободу, чтобы в случае прихода медведей они давали знать об этом своим лаем. Устроив зимовье, экспедиция приступила к работам по описи берегов.

Сам Циволька решил идти на карбасе вдоль западных берегов Новой Земли и, обогнув ее с севера, вернуться вдоль восточных берегов к Маточкину Шару. Моисееву же приказал он пойти на шхуне в Крестовую губу и, оставив здесь судно в безопасном месте, пройти на шлюпке по предполагаемому здесь проливу на восточный берег острова. А затем — начать подъем на север до встречи с группой Цивольки. На случай если бы предполагаемый Крестовый пролив был забит льдом или бы вообще не существовал, то пройти на восточный берег пешком и, оставить здесь, у приметного места, возможно больше провизии, возвратиться в Крестовую губу и описать ее.

20 августа Циволька с командой из 6 человек вышел на карбасе на север, но, дойдя до мыса Прокофьева, был задержан дурной

погодой здесь на два дня. Внезапно сильно заболев, Цивольку был вынужден вернуться к зимовью, где успел застать команду прапорщика Моисеева. В этих условиях он изменил задачу второй группе и обязал ее только описать Крестовую губу.

Через неделю, 27 августа, Моисеев вышел на шхуне в открытое море, но, в тумане и при снежной погоде пройдя мимо Крестовой губы, на следующий день вошел в северную Сульменеву губу и приступил к ее описи. 8 сентября, окончив эти работы, он пошел к Крестовой губе, где долго не задержался и через трое суток вернулся к зимовью.

20 октября Мелкая губа покрылась льдом, а 4 ноября наступила полярная ночь. Помимо повседневных работ, главным образом заключавшихся в разделке дров и добывании воды из снега, команды занимались ловлей песцов и охотой на медведей, иногда посещавших зимовье. Баня топилась еженедельно, причем каждый раз перед ней производился осмотр моряков фельдшером. Чтобы избавиться от ежедневной околки льда около шхуны «Шпицберген», судно было вытащено на лед и поставлено на опоры.

Первая половина зимы прошла для участников экспедиций благополучно, хотя уже в декабре месяце обнаружились первые признаки заболевания среди команд. Зима прошла в трудных условиях: в застойном воздухе дома и при отсутствии свежих продуктов цинга быстро нашла свои жертвы. Ни тщательный уход за больными, ни лекарства не помогали.

Сначала, 14 февраля 1839 года, умер первый матрос — Федор Тараканов, который «с самого выхода из Архангельска был хвор». Затем 16 (28) марта скончался сам Август Цивольк, вслед за ним, потеряв надежду на возвращение, один за другим, еще 7 матросов (Андрей Михайлов. Василий Хабаров, Гавриил Воронов, Гавриил Гладкий, Анатолий Листов, Алексей Замятин и Мина Косков). В конце апреля здоровых членов экспедиции насчитывалось лишь три человека. Выживших спас прапорщик корпуса флотских штурманов С. Моисеев, который в тяжелейших условиях привел обе шхуны к материку, не забыв при этом закончить экспедиционную программу.

В погоне за призраком

Успех экспедиции лейтенанта Петра Анжу, доставившей в 1823 году первую достоверную информацию для создания карты Новосибирских островов, вдохновил русских исследователей более внимательно посмотреть на примыкающий материк и окружающие острова. Однако прошло еще более 60 лет, прежде чем это внимание было подкреплено практическими шагами. Очередная экспедиция посетила эти земли только в 1886 году.

Она была организована российской Академией наук и, в отличие от предыдущих, имевших главной целью только съемку береговой черты, должна была всесторонне изучить Новосибирские острова. Общее руководство экспедицией было возложено на доктора Александра Бунге, два года отработавшего на Сагастырской метеостанции. В помощь ему был назначен доктор геологии барон Эдуард Толль.

Будущий известный полярный исследователь родился в 1858 году. В 1882 году он закончил Юрьевский (Тартуский) университет. Как у большинства арктических исследователей, его первая научная экспедиция была в южном направлении. В Алжире и на Балеарских островах он изучал фауну, флору, геологию. Вернувшись в Дерпт, защитил кандидатскую диссертацию по зоологии, был оставлен при университете. Увлекшись трудами знаменитого исследователя Сибири и Дальнего Востока Александра Миддендорфа, указавшего на зональность растительности и наличие в Сибири вечной мерзлоты, а также наслушавшись его лекций, Толль начал готовить себя к научной работе в Сибири, в Арктике. Изучал минералогию, геологию, ботанику, зоологию, медицину... Труды Толля привлекли внимание знаменитого российского ученого-полярника Александра Бунге, который пригласил в молодого коллегу отправиться в экспедицию на Новосибирские острова.

В марте — апреле 1885 года 27-летний Эдуард Толль, проделав по реке Яна около 400 километров, прибыл в Верхоянск. Там он исследовал речные притоки, за 38 дней проделав 1,5 тысячи километров. Собрав много ценных материалов, вернулся в село Казачье.

Недолго отдохнув, весной 1886 года исследователи перешли по льду на остров Большой Ляховский и здесь разделились.

Доктор Бунге направился к острову Котельный, а затем вернулся на Большой Ляховский, где в Малом зимовье (южная часть острова), построенном еще якутским купцом Иваном Ляховым, провел лето и большую часть осени. Э. Толль сначала обследовал остров Большой Ляховский, затем перебрался на остров Котельный, где на юго-западном берегу острова, в Урассалах, построил из плавника небольшой домик. Затем он обследовал безымянный остров, назвал его в честь начальника экспедиции — Земля Бунге, Фаддеевский остров и западный берег острова Новая Сибирь. Во время поездки, находясь возле устья реки Могур-урях, он увидел на горизонте контуры четырех гор и низменной земли и предположил, что перед ним легендарная Земля Санникова, которую уже более полувека искали исследователи из разных стран.

Еще до плавания Толль познакомился с «Записками Императорского Русского Географического общества», где было рассказано о существовании некой «Северной Земли», откуда на Чукотскую землю с севера часто приходит множество оленей. И это были не «тундряные», а «морские» олени, проводящие лето где-то за морем, а осенью приходящие на материк для зимовки в Индигирской тундре. При этом они не могли быть оленями с Новой Сибири, всегда зимовавшими только на этом острове.

Подобной уверенности прибавило и реальное открытие нового острова, находящегося между островами Котельный и Новая Сибирь, который был назван Землей Бунге. Вернувшись в Санкт-Петербург, Э. Толль тут же взялся за организацию специальной экспедиции на поиски легендарной земли. Эту идею горячо поддержали Академия наук и все известные российские ученые, связанные с исследованиями Арктики. Поддержала его и российская Государственная дума. Дело в том, что к этому времени иностранные промысловые суда уже начали появляться у «бесхозных» Новосибирских островов. В короткое время российские академики получили средства на проведение двухгодичной экспедиции.

В задачи экспедиции, позднее получившей название Русской полярной экспедиции, входили поиски «Земли Санникова» и ис-

следование Новосибирских островов. В случае успеха она должна была через Берингов пролив выйти в Тихий океан. Кроме Э. Толля в экспедиции в качестве научных сотрудников участвовали лейтенанты Николай Коломейцев и Федор Матисен, зоолог Алексей Бялыницкий-Бируля, астроном Фридрих Зееберг и врач Герман Вальтер.

На приобретенном в Норвегии полярном китобойном судне «Harald Harfager», переименованном в «Зарю», путешественники вышли из Кронштадта 10 (23) июня 1900 года. По вековым флотским традициям мореплавателям были устроены торжественные проводы. До входных бочек судно провожал главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Степан Макаров. Команды парусных судов выстроились на вантах. Крепость и флот салютовали маленькому трехмачтовому барку орудийными залпами. «Заря» имела грузоподъемность около 450 тонн, с паровой машиной, позволявшей развивать скорость до 8 узлов. Перед выходом в плавание на борт был загружен трехлетний запас продовольствия, а 31 июля (в Александровске-на-Мурмане) на борт было взято 20 собак, специально доставленных для похода из Усть-Янска.

Однако из-за поломки двигателя с 13 по 18 августа «Заря» находилась у острова Диксон и потеряла здесь почти неделю столь драгоценного в летнюю навигацию времени. Меж тем летом 1900 года ледовая обстановка у таймырского побережья была особенно тяжелой. Не удивительно, что прямо по выходу с Диксона экспедиция наткнулась на большие ледовые забереги, которые серьезно затруднили дальнейший переход.

22 августа «Заря» пришла в район шхер Минина: плавание в неглубоких и совершенно неисследованных проливах стало тяжелым испытанием для ее команды. Дважды судно садилось на каменные банки, но через сутки все же достигло входа в залив Миддендорфа. Из-за крайне плотного льда здесь пришлось надолго остановиться. Только 16 сентября «Заре» удалось выбраться из ледовой ловушки.

Прежде чем 26 сентября 1900 года стать на первую зимовку в бухте Колин Арчер, русские исследователи произвели успешную съемку и морскую опись восточного побережья Карского моря,

собрали многочисленные коллекции для будущих исследований. По маршруту плавания на некоторых мысах они создали небольшие продовольственные депо, накрытые почвенным покровом, обозначая их местоположение приметными знаками. В 1973—1974 годах некоторые продовольственные депо были обнаружены экспедицией газеты «Комсомольская правда». Самым любопытным оказалось то, что за 70 лет лежания в вечной мерзлоте продукты, заложенные экспедицией Толля, не испортились и оказались вполне съедобны.

У острова Боневи (в Таймырском проливе), где за лето пролив даже не очистился от прошлогоднего льда, экспедиция встала на зимовку. Суровой зимой 1900—1901 годов, когда «Заря» зимовала на Таймыре, эта стоянка продолжалась почти 11 месяцев. Тогда же Толль в сопровождении каюров Расторгуева и Носова объехал и уточнил размеры Таймырского залива. Во время этой поездки были собраны интересные материалы о простирании геологических структур полуострова Таймыр. Он сделал любопытный вывод, что к северу от мыса Челюскин простираются аналогичные геологические структуры. Через 30 лет это предположение действительно подтвердили исследователи Северной Земли. Казалось, все идет своим чередом. Но неожиданно на судне возникли межличностные проблемы. И настолько серьезные, что Толлю под предлогом доставки почты пришлось отправить командира «Зари» лейтенанта Коломейцева, в сопровождении промышленника Расторгуева, на материк. Правда, одновременно Коломейцеву было поручено для будущего похода заложить продовольственный склад на острове Котельный.

Новым капитаном был назначен старший помощник командира лейтенант Матисен, оказавшийся способным и энергичным офицером. 10 августа 1901 года лед в проливе пришел в движение, однако «Заря» еще крепко сидела в ледяной чаше. Пришлось применить пироксилин, пилы и пешни. Только через два дня она подняла якорь и уверенно пошла на восток.

1 сентября «Заря» бросила якорь на траверзе мыса Челюскина. Группа русских моряков высадилась на берег и провела здесь астрономические, магнитные и геоботанические исследования. Ледовая обстановка позволила совершить плавание в южной и средней

частях моря Лаптевых, чем сразу же воспользовался Эдуард Толль. Дальнейший путь к Новосибирским островам был сделан почти по чистой воде, и «Заря» беспрепятственно дошла до северной оконечности острова Котельный, а затем и до острова Беннетта. Но вблизи последнего она сначала вошла в густой туман, а затем встретила первые ледовые поля. В этих условиях поиски «Земли Санникова» теряли смысл. Пришлось вернуться к Котельному и, на этот раз, уже в Нерпичьей губе (лагуна Нерпалах, у западного берега острова) встать на новую зимовку. А здесь продумать планы новых поисков «призрачной» земли. Команда «Зари» встретилась с участниками вспомогательной экспедиции во главе с геологом Константином Воллосовичем. Главной задачей этой экспедиции, перешедшей на Новосибирские острова весной из Усть-Янска, было устройство на островах семи продовольственных складов на случай гибели «Зари». В составе этого отряда было 11 человек, в том числе политические ссыльные — инженер-технолог Михаил Брусневи студент О. Ционглинский. Основную базу Воллосович создал на мысе Медвежий, где провел все лето 1901 года. В ближайшие дни начались научные исследования на окружающих островах. Особо значимыми стали походы Матисена на северное побережье острова Котельного, а Бялыницкого-Бирули — на остров Новая Сибирь. Однако здесь и началась полоса несчастий в экспедиции. Первым заболел и вскоре умер доктор медицины Г. Вальтер. Его пришлось похоронить прямо на Котельном. На место умершего прибыл новый доктор — политический ссыльный В. Катин-Ярцев.

Во время зимовки Эдуард Толль задумал идти на острова Де-Лонга. Но офицеры и матросы яхты его в этом не поддержали. Согласились с ним пойти астроном Фридрих Зееберг и проводники: эвенк Николай Протодьяконов (Дьяконов) и якут Василий Горохов.

23 мая (5 июня) 1902 года 4 путешественника на собачьих упряжках, захватив байдары, вышли в свой последний поход. С тех пор никто и никогда их уже не видел, а видели только следы их присутствия.

Как выяснилось позже, группа Толля с острова Котельный прошла на Фаддеевский и оттуда на Новую Сибирь. Через неделю они

прибыли на Благовещенский мыс, а оттуда — на остров Беннетта. Здесь они приступили к изучению острова, и даже построили из плавника избушку и поварню.

Вследствии крайне неблагоприятного состояния льдов летом 1902 года «Заря» могла выйти из Нерпичьей губы только в начале августа, однако ее сейчас же затерло льдом, в котором судно беспомощно дрейфовало до 17 августа, когда ему удалось пробиться обратно в Нерпичью губу. После ремонта машины 21 августа судно снова вышло в море, но все попытки обогнуть Котельный с севера или подойти к острову Новая Сибирь окончились неудачей. Капитан Матисен за это время попытался провести «Зарю» севернее острова Котельный к острову Новая Сибирь, где ее с нетерпением ждала зимовочная партия Бялыницкого-Бирули. Но, встретив тяжелые льды, повернул обратно. Не удалось «Заре» приблизиться и к острову Беннетта. После нескольких неудачных попыток пробиться к намеченным островам лейтенант Матисен, не надеясь на улучшение в состоянии льдов и имея весьма ограниченный запас угля, решил 5 сентября отказаться от снятия оставшихся на Новой Сибири и на острове Беннетта и пошел в бухту Тикси. Как позже выяснилось, это решение стоило жизни Толлю и его спутникам.

8 сентября «Заря» вошла в бухту Тикси, где навсегда закончила свои плавания. Однажды осенним штормом брошенное командой судно выкинуло на прибрежную отмель. Его жалкие остатки были видны в бухте Тикси еще в 1930-е годы.

18 сентября 1913 года у острова Беннетта встали на якоря русские ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач», пытавшиеся пробиться с востока в Карское море. В тот день русские моряки обнаружили на острове остатки хижины, в которой некогда жил Эдуард Толь и его спутники. В память о погибших они поставили на острове Беннетта деревянный крест с медной табличкой: «Памяти погибших в 1902 году начальника экспедиции барона Эдуарда Толля, астронома Фридриха Зеберга, проводников Василия Горохова и Николая Протодьяконова. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана 5 сентября 1913 года».

Осенью 1937 года к острову Беннетта пришло советское исследовательское судно «Садко» под командой капитана Н. Храмцова.

В бухте Павла Кёппена с судна высадилась поисковая группа. Здесь были обнаружены остатки летовки Толля, парусиновая сумка, кожаная рукавица, напильник, магниты из инклинатора. Тут же лежала доска, на которой астроном экспедиции Зеберг вырезал свою фамилию.

Итак, 26 октября 1902 года путешественники под руководством Толля ушли на поиски Земли Санникова. Но на Ляховские острова не пришли. Очевидно, причиной их гибели стал несчастный случай. Трагическая судьба отважных русских исследователей потрясла современников. Но одновременно она же рассеяла надежды отыскать «призрачную» Землю Санникова, которую за несколько поисковых лет так ни разу и не удалось увидеть, какой бы ясной и тихой ни была погода.

«Сердца подвиг благодарный»

В 1912 году в Ледовитый океан ушли сразу три русские экспедиции. Первая — выдающегося полярного исследователя геолога Владимира Русанова на шхуне «Геркулес», с заходом на Шпицберген и дальнейшим переходом в Карское море вокруг северной оконечности Новой Земли, чтобы потом пробиться в Тихий океан. Вторая — старшего лейтенанта Георгия Седова — на шхуне «Святой Фока» к Северному полюсу и третья — лейтенанта Георгия Брусилова — как и Русанова, тоже в Тихий океан, но уже проторенным Нильсом Норденшельдом путем — вдоль берегов Сибири. Вернулись только две, и те — без руководителей и не в полном составе. В память о не вернувшихся из Арктики до нас дошла последняя записка Владимира Русанова, которая гласила: «Петербург Ждановка 9. Стюнкель. Юг Шпицбергена остров Надежды окружены льдами. Занимаюсь гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли оттуда на восток. Если погибнет судно направляюсь к ближайшим по пути островам Уединения Новосибирским Врангеля. Запасов на год все здоровы. Русанов». Гонимое попутным штормом экспедиционное судно «Геркулес» очень скороо достигло берегов Новой Земли. 18 августа

1912 года из пролива Маточкин Шар через самоедскую колонию в Поморской губе, Русанов отправил эту единственную весточку о дальнейших планах похода, которую позднее и отыскал известный исследователь Арктики Владимир Визе.

Владимир Русанов родился в 1875 году. После окончания Орловской духовной семинарии в 1897 году он поступил в Киевский университет. Но за участие в революционном движении он был сослан в Вологодскую губернию, где и заинтересовался проблемами Крайнего Севера. После окончания ссылки Русанов уехал в Париж и специализировался здесь в геологии. В 1907 году он впервые участвовал в плавании на Новую Землю, собрал здесь богатый материал для докторской диссертации. Более того, на небольшом карбасе прошел Маточкин Шар с запада на восток и вернулся обратно тем же путем. В следующем году его пригласили принять участие в новоземельской экспедиции под руководством Шарля Бенара на судне «Жак Кортье». В те дни Русанов участвовал в обследовании ледников, бухт и заливов архипелага Новая Земля, на берега которых еще не ступала нога натуралиста. Впервые в истории Новой Земли экспедиция пересекла северный остров пешком, от залива Незнаемого до Крестовой губы. Переход был не из легких, а потому Шарль Бенар любезно предоставил выполнить его своим русским коллегам. И Владимир Русанов с двумя поморами успешно выполнил его.

В 1909 году Русанов вновь на берегах Новой Земли. Вместе с Ильей и Санко Вылка на старой шлюпке он отправился вдоль западного берега на север, собрал многочисленные материалы по геологии, обследовал Крестовую губу и дошел до полуострова Адмиралтейства. Неудивительно, что новую русскую новоземельскую экспедицию поручили возглавить уже Русанову.

В 1910 году на парусно-моторном судне «Дмитрий Солунский» Русанов должен был заснять западные берега архипелага и по возможности, помня о жертвах, принесенных в арктических походах на алтарь Отечества русскими моряками и промышленниками, обойти вокруг северного новоземельского острова и проложить морскую трассу к берегам Сибири.

12 июля «Дмитрий Солунский» вышел из Архангельска и направился на север. Экспедиция была успешной и имела отличные результаты.

16 августа 1910 года, спустя 314 лет после плавания Виллема Баренца, Владимир Русанов успешно обогнул северную оконечность Новой Земли и возвратился в Архангельск через пролив Маточкин Шар. По результатам экспедиций он опубликовал серьезный труд «К вопросу о Северном морском пути» и большую статью «Возможно ли срочное судоходство между Архангельском и Сибирью через Ледовитый океан?». В них он изложил планы сквозного плавания по арктическим морям и возможные планы освоения районов Арктики, которые прямо повлияли на его судьбу и судьбу его соплавателей. Кроме того, Русанов составил первую полную для своего времени карту Северного острова Новой Земли, которая серьезно дополнила официальную морскую карту и подробно осветила восточное побережье архипелага между 73 градусами 30 минутами и 75 градусами северной широты.

Но для того чтобы действительно оценить подвиг экспедиции под руководством Владимира Русанова, необходимо проникнуться «духом» начала XX века и понять, в чем состоит значение арктического архипелага Шпицберген.

Из российской истории известно, что во все тяжелые для Российской империи времена находились отважные люди, которые выручали собственное государство. В преддверии открытия международной конференции по Шпицбергену активная межгосударственная борьба за овладение его угленосными районами становилась все более острой. А угроза потери Россией своих исторических прав на земли архипелага стала совершенно реальной, особенно после подписания международного договора по Шпицбергену. Только благодаря блестяще проведенной экспедиции Владимира Русанова России удалось не только отстоять, но и закрепить свои исторические права на Шпицберген, а также значительно расширить сферу деятельности российских промышленников на архипелаге. Меж тем тогда позиции Российской империи на Шпицбергене были действительно слабы: после окончания работы российско-шведской экспедиции в 1901 году реальное российское

присутствие на архипелаге было практически прекращено. Дабы исправить заведомо проигрышное здешнее положение России, по инициативе российского Министерства иностранных дел 28 января 1909 года было собрано межведомственное совещание. В его заседании приняли участие представители Главного управления землеустройства и земледелия, Министерства торговли и промышленности, Комитета по помощи поморам Русского Севера. Сюда же приглашены: известный геолог и горный инженер академик Феодосий Чернышев, начальник Мурманской научно-промысловой экспедиции Леонид Брейтфус и представитель Главного штаба ВМФ России капитан 2-го ранга Федор Матисен, который в 1899—1901 годах, командуя экспедиционным судном «Бакан», неоднократно принимал участие в работах по градусному измерению на Шпицбергене. На совещании особое внимание было уделено стратегическому значению архипелага, как пункта, контролирующего выход России из Баренцева моря в Атлантический океан. И этот факт был особенно важен, так как в ближайшем будущем на мурманском берегу предполагалось создание российской военно-морской базы.

В связи с этим представитель военного флота России капитан 2-го ранга Ф. Матисен подчеркнул, что: «...если Шпицберген попадет под влияние иностранной державы, то этим самым для России будет закрыт наш единственный оставшийся свободным выход в Атлантику... Шпицберген является для России объектом первостепенной важности». Но лучше всех, на последовавшем затем заседании Государственной думы, эту проблему озвучил министр иностранных дел С. Сазанов: «При современном международно-правовом состоянии шпицбергенского вопроса, особенно выгодным, в случае подписания проектированной шпицбергенской конвенции, успешным будет положение тех государств, подданные которых к моменту подписания будут занимать участки на Шпицбергене или хотя бы принимать некоторое участие в эксплуатации естественных богатств. Принимая во внимание, что в настоящее время на Шпицбергене нет русских людей, и что туда не вложено никаких русских капиталов, является настоятельно необходимым хотя бы в слабой степени восполнить этот пробел и оградить рус-

ские интересы в этой богатой северной окраине, представляющей для нас со всех точек зрения значительный интерес».

Хотелось бы особо отметить, что руководитель российского МИДа особо подчеркнул, что созрела настоятельная необходимость организации на Шпицбергене русского, по внешней форме неказенного предприятия, которое, служа проявлением нашей деятельности на Шпицбергене, обеспечило бы русскому правительству защиту его старых прав на эту территорию. Неудивительно, что очень скоро было принято решение на срочное снаряжение и отправку на Шпицберген российской экспедиции, которая должна была проверить на месте сведения о деятельности иностранных компаний, возможном заселении архипелага иностранными промышленниками и реальных объемах осуществления там добычи полезных ископаемых.

В правительственных кругах России вполне обоснованно считалось, что экспедицию на Шпицберген надо организовать достаточно срочно, так как российские права на архипелаге буквально «горели», так как проходящие переговоры в Христиании показывали, что работа по подготовке текста договора может закончиться еще до конца 1910-х годов.

Вот почему первое решение об отправке экспедиции было ориентировано уже на 1909 год. Для ее проведения предполагалось задействовать один из новейших российских ледокольных транспортов («Таймыр» или «Вайгач»), строительство которых заканчивалось на Невском судостроительном заводе Санкт-Петербурга. Однако экспедиция не пришла к архипелагу ни в 1909 году, ни в 1910 году. И пока российские чиновники пытались на основе исторических фактов доказывать исключительность наших прав на земли архипелага, предприниматели САСШ, Великобритании, Швеции и Норвегии стали на практике развивать свои национальные экономические интересы на шпицбергенской островной группе. Одновременно шведы, датчане и немцы очень активно занялись подачей заявок на угленосные территории.

Учитывая, что бездарно потеряно слишком много времени, МИД России выступило с категорическим требованием к Министерству финансов найти необходимые средства для срочной

отправки на Шпицберген российской экспедиции во время новой навигации. К началу навигации 1911 года необходимые для проведения экспедиции средства удалось найти, и архангельские губернские власти получили предписание начать подготовку, а затем — провести экспедицию по защите русского приоритета на Шпицбергене.

Для похода к архипелагу было выбрано крепкое судно «Жак Кортье», на котором в 1908 году к Новой Земле выходила французская экспедиция под командованием Шарля Бенара. Это плавание возглавил инспектор рыбных промыслов Архангельской губернии В. Джевецкий. В середине сентября 1911 года экспедиция вышла к Шпицбергену, но через 2 недели попала в сильнейший шторм. В корпусе «Жака Кортье» появилась течь, и было принято решение укрыться в ближайшей гавани у становища Меховен. Во время обсуждения дальнейших планов экспедиции среди ее членов возникли разногласия.

Капитан судна В. Серебренников и геолог Р. Самойлович твердо стояли на продолжении экспедиции, но руководитель В. Джевецкий категорически отказался идти к архипелагу. Экспедиция ни с чем вернулась в Архангельск. Провал экспедиции Джевецкого серьезно помешал работе российских дипломатов, тем более, что в 1910—1911 годах в Европе появился высококачественный шпицбергенский уголь, доставленный в порты на американских пароходах. При этом, когда русская экспедиция В. Джевецкого не прошла к Шпицбергену, на архипелаге завершили работу сразу две норвежские экспедиции, проводившие здесь комплексные геологические и географические исследования с использованием радиотелеграфной станции на Шпицбергене — в Гринхарбуре. Правда, и сегодня мы не знаем, почему России был дан еще один дополнительный, а главное — столь нужный для нас год. Возможно, причиной тому является умение русского МИДа способствовать принятию нужных для страны решений, а возможно — некорректность в поведении американских и германских дипломатов, которые неоднократно срывали заседания конференции. И Россия успешно использовала данный ей шанс. Хотя и здесь не обошлось без исконно русской «смекалки».

Реально оценивая возможные последствия потери Шпицбергена для империи, российское Министерство внутренних дел организовало секретное ведомство, получившее наименование «Особое совещание». Его основной задачей стала обязательная организация российской экспедиции на Шпицберген, и — не позднее 1912 года. Работу секретного ведомства возглавил директор Департамента общих дел МВД действительный статский советник и камергер Алексей Арбузов. На должность начальника новой экспедиции на Шпицберген был рекомендован молодой полярник и геолог Владимир Русанов. Рекомендацию Владимиру Александровичу для нового похода дал член «Особого совещания», недавний губернатор Архангельской губернии И. Сосновский, который хорошо его знал как «человека выдающихся нравственных качеств, смелости и увлечения делом, а также — большой расчетливости в средствах при снаряжении экспедиции». Все указанное в рекомендации полностью соответствовало истине. Однако губернаторская рекомендация Русанову выглядела более чем странно. Дело в том, что молодой геолог был известен еще и как бывший политический ссыльный. И, что самое непонятное... 30 марта 1912 года в адрес МВД и МИД пришли анонимные письма, в которых говорилось: «Или же для министерства недостаточно плодов русановской деятельности на Новой Земле, имевшей последствием закрытие для русских промышленников 7 исторических гаваней в Финмаркене? Неужели так быстро забыта знаменитая экспедиция Држевецкого?»

Можно только предположить, что лишь безвыходность возникшей ситуации и, безусловно, официальное рекомендательное письмо И. Сосновского нейтрализовали вопрос о политической неблагонадежности В. Русанова. Тем более, что сведения анонимного автора о провале недавней новоземельской экспедиции вообще не соответствовали истине.

Экспедиция Владимира Русанова на Новую Землю отличалась не только исключительным вкладом в изучение Арктики, но, прежде всего, имела важное государственное значение. Благодаря усилиям и опыту Русанова этот архипелаг был предохранен от «уготованной ей печальной участи открытого русскими людьми Гренланда».

9 февраля 1912 года вице-директор департамента общих дел Министерства внутренних дел России Е. Шинкевич направил Русанову официальное предложение подготовить проект и возглавить экспедицию на Шпицберген. Есть основания предполагать, что такой проект по просьбе И. Сосновского был разработан ранее и находился в его личных документах среди материалов перспективных российских экспедиций в Арктику. Данное предположение подтверждается тем, что всего 5 дней спустя после получения предложения Е. Шинкевича, то есть 14 февраля, Владимир Русанов принимает предложение возглавить Шпицбергенскую экспедицию и представляет проект и «План Шпицбергенской экспедиции» на 1912 год. Одновременно он послал русскому консулу в Христиании (Осло) телеграмму с просьбой начать поиск судна, подходящего для экспедиции. Однако, совсем уж неожиданно, в эти дни остро встал вопрос о финансировании экспедиции. В решении данного вопроса пришлось даже принять участие российскому императору Николаю II. Только вмешательство царствующей особы позволило 2 апреля 1912 года получить из российского Министерства финансов 54 тысячи рублей специально для проведения Шпицбергенской экспедиции.

Предположительно, особая роль в принятии положительного решения на самом высочайшем государственном уровне принадлежит справке «О предстоящей Международной конференции по Шпицбергенскому вопросу», подготовленной в 1910 году группой известных политических деятелей России во главе с председателем Совета министров Петром Столыпиным. С данной справкой в мае того же года российский император Николай II ознакомился лично, и этот факт подтвержден его личной подписью. Основные задачи экспедиции были определены и получены руководителем экспедиции в секретном «Наставлении начальнику Шпицбергенской экспедиции 1912 года геологу Владимиру Александровичу Русанову». Эти задачи были определены следующим образом:

а). Исследовать природные богатства Шпицбергенского архипелага и принять первоначальные меры в целях возможности использования их в будущем русскими предпринимателями и промышленниками;

б). Ознакомиться, возможно ближе, с характером и размерами существующих на Шпицбергене иностранных промышленных предприятий. Основное внимание экспедиции было нацелено на установку максимально возможного количества заявок. Ради достижения этой цели даже допускалось уменьшить или вообще отказаться от геополитических исследований на архипелаге. Правда, при этом экспедиция вновь должна была носить частный характер. И данное положение было отдельно оговорено в записи «Журнала Особого совещания» от 25 марта 1912 года следующим образом: «Экспедиция должна носить обязательный частный характер, и участие в ней правительства должно быть, по возможности, скрыто». Частный характер экспедиции вызывается последним проектом международного соглашения о Шпицбергене, по которому, по инициативе России, Шпицберген должен был стать лишенным владычества какого-либо правительства, причем предполагается исключить на нем укрепление прав частной собственности. Вместе с «Наставлением» В. Русанову были выданы нотариально заверенные доверенности на заявки от шести доверенных лиц. Эти доверенности имели следующую текст: «Я нижеподписавшийся... настоящим уполномачиваю окончившего естественный факультет Парижского университета сына Орловского купца Владимира Александровича Русанова произвести на каком-либо из побережий Шпицбергенского архипелага в выгодном для того месте заявку от моего имени на промысловый участок земли, отметив его на местности установкою соответствующих знаков». Выходит, еще перед отправкой в экспедицию Русанов имел совершенно конкретные указания, на чьи имена регистрировать заявочные знаки на угленосных участках Шпицбергена.

Весьма примечательным в этой подготовке представляется то, что первым в списке доверителей записался директор Департамента общих дел МВД действительный статский советник Алексей Арбузов, который, как указывалось выше, возглавлял «Особое совещание» по организации экспедиции 1912 года к островам Шпицбергенского архипелага.

Осуществляя подготовку столь ответственной экспедиции, Владимир Русанов проявил себя как опытный и дальновидный руководитель и... политик. Он был убежден, что в дальнейшем плавание не

должно было быть расценено как совместная русско-норвежская экспедиция — абсолютно неприемлемая для выполнения поставленных перед российскими исследователями задач. Поэтому, во-первых, местом окончательной подготовки экспедиции он считал только русский порт. В противном случае «мы неизбежно заставим норвежцев думать и говорить в прессе, что как первоначальное, так и окончательное снаряжение нашей экспедиции было выполнено в Норвегии, что едва ли входит в наши интересы».

Во-вторых, он считал, что найти и купить в сжатые сроки подходящее судно и приспособить его для нужд полярной экспедиции значительно труднее, чем зафрахтовать у норвежцев уже готовое судно. Однако делать этого было нельзя ни в коем случае, так как, совершая плавание на судне, зафрахтованном у норвежцев, и с норвежской командой, экспедиция может полностью потерять свой национальный характер. Очень скоро правильность точки зрения Русанова была подтверждена дальнейшими событиями.

Еще до выхода экспедиции в море норвежские газеты стали усердно писать о том, что «устраиваемая на частные средства экспедиция — чисто русская и что снаряжена она будет в Александровске, куда и направляют все заказы». Одновременно в процессе подготовки В. Русанов также проинформировал чиновника особых поручений при МВД Пуришкевича о том, что норвежская пресса пишет об экспедиции очень усердно, называя ее главной целью изучение гидрологии и Баренцева моря Новой Земли.

Подбор необходимого для плавания судна усложнялся тем обстоятельством, что Владимир Александрович хотел обязательно найти судно с механическим двигателем. Но при этом с самого начала он категорически отрицал покупку парового судна, достаточно веско обосновав свою позицию в «Проекте Шпицбергенской экспедиции».

После долгих поисков и разъездов нужное судно было куплено у норвежского промышленника в Олесунне. Это была бывавшая на зверобойном промысле шхуна «Геркулес», постройки 1908 года, ранее испытанная в тяжелых гренландских льдах и позволявшая морякам безопасно заходить в районы со льдами, правда, только в летнее время.

22-метровая промысловая шхуна имела двойную дубовую обшивку, просторные жилые помещения для экспедиции и вместительный трюм более чем на 25 тонн груза. Главным движителем был керосиновый двигатель, позволявший на чистой воде развивать скорость до 5,5 узлов, но судно могло идти и под парусами. Экипаж «Геркулеса» состоял из 10 коренных поморов, которых подбирал лично руководитель экспедиции. Командование над шхуной принял 24-летний капитан Александр Кучин — участник антарктической экспедиции под руководством Руаля Амундсена.

Александр Степанович Кучин — выпускник Архангельского торгово-мореходного училища, потомственный моряк, много плавал на рыболовных судах, хорошо знал Норвегию, еще в 18 лет составил «Малый русско-норвежский словарь», широко известный в те дни. Кроме А. Кучина в состав экспедиции входили: его помощник и соученик по Архангельской мореходке Константин Белов, старший механик Константин Семенов, помощник механика Ф. Быковский, матросы Н. Раивнов, В. Черемных, А. Чукчин. По рекомендации хорошо известного в то время поморского капитана И. Ануфриева главным судовым боцманом стал В. Попов. Экспедицию сопровождали зоолог З. Сватош и невеста В. Русанова — слушательница медицинского факультета в Сорбонне Жульетта Жан, исполнявшая обязанности судового врача. В экспедиции также принял участие горный инженер Рудольф Самойлович, специально направленный сюда будущим учредителем горно-промышленным товариществом «Грумант», А.Г. Агафелов и К°», главной задачей работы которого было проведение изысканий угольных залежей в Айс-фиорде (конкретно — в Угольной гавани)1. В 1913 году, после своего возвращения из экспедиции, Самойлович издал книгу «Остров Шпицберген и первая русская научно-промысловая экспедиция», в которой назвал имена 10 из 14 ее членов. Фамилии еще трех человек были установлены позднее, а имя четырнадцатого члена команды Русанова было установлено только в 1970-е годы, благодаря работам известного советского полярного исследователя Дмитрия Шпаро.

[1] Интересна история отыскания ими участников экспедиции.

Почти все участники Шпицбергенской экспедиции первоначально собрались в Архангельске. В Александровск-на-Мурмане (сегодня город Полярный) они прибыли 16 июня 1912 года на пароходе «Ломоносов». Этим же пароходом к месту погрузки было доставлено специальное оборудование и имущество экспедиции, а также запас продовольствия на полтора года.

После прибытия на Шпицберген В. Русанов лично осмотрел берега Айс-фиорда и открыл здесь один из наиболее богатых угленосных районов, названный им в честь русских первооткрывателей — Грумант-Сити. Одновременно Рудольф Самойлович провел подробное обследование угольных залежей в бухтах: Ван-Майен (Колокольный залив), Браганца, Адвент (Спокойная гавань), Имер, Крестовой (Кросс-Бей) и Королевской (Кингс-Бей). Здесь были обнаружены значительные месторождения великолепного угля. Анализы найденного угля, по свидетельству Самойловича, прямо указывали на то, что находка просто создана природой для использования в металлургии.

За полтора месяца работы на архипелаге экспедиция Владимира Русанова провела геологические работы по обследованию более одной тысячи километров прибрежной зоны архипелага. Она же составила карты каменноугольных месторождений с обозначением без малого 30 мест наиболее перспективных месторождений, где были установлены официальные российские столбы-заявки. Это полностью соответствовало фактическому положению дел в угольной промышленности Шпицбергена 1912 года и своевременности реализации российских интересов на архипелаге, где единственной угледобывающей компанией, работа которой в те дни действительно находилась здесь на подъеме, была американская «Арктик-Коул-Компани». Учитывая ажиотаж, развернувшийся вокруг Шпицбергена среди иностранных промышленников (только в течение летнего сезона 1912 года на архипелаге проводили поисковые работы не менее 17 различных экспедиций), России нужно было спешить.

Для дальнейшей изыскательской работы на архипелаге была сооружена русская изба, заложен склад продовольствия и все подготовлено к будущей зимовке. Ведь Русанов планировал вернуться на Шпицберген через год.

Р. Самойлович, один из немногих участников этой экспедиции, вернувшихся в Россию, в 1913 году опубликовал в трех номерах журнала «Известия Архангельского Общества изучения Севера» (№№ 4—6) подробные ее материалы в статье «Остров Шпицберген и первая русская научно-промысловая экспедиция». Фактически это была всего вторая подробная публикация в России о Шпицбергене.

Первой, как известно, была книга члена Санкт-Петербургской академии наук Ле-Руа «О приключениях и зимовках четырех русских матросов на Шпицбергене», которая в 1766 году вышла в Санкт-Петербурге. Изучая материалы, опубликованные Р. Самойловичем, попробуем воссоздать нечто вроде его походного дневника начавшейся экспедиции.

В свой рейс «Геркулес» вышел из Александровска-на-Мурмане в девять часов вечера 26 июня 1912 года. 1 июля в полдень были замечены берега острова Медвежий, а через два дня в 9 часов утра на горизонте появился Шпицберген. Благополучно преодолев прибрежные льды, «Геркулес» встал на якорь у острова Акселя в заливе Бельзунд (Колокольный залив) Шпицбергена. Архипелаг нерадостно встречал русскую экспедицию: в этот день была пасмурная погода, моросил дождь, плотные облака лежали на вершинах окружающих гор. Но в дальнейшем экспедиции повезло. Над Шпицбергеном установилась прекрасная погода. Было чрезвычайно тепло.

В Колокольном заливе Самойлович с матросом были высажены на берег для обследования его северного побережья. А «Геркулес» перешел в бухту Михаелиса, где на берег высадился Русанов с двумя матросами, чтобы отправиться по леднику на восточную часть архипелага. Пройдя за 5 суток более сотни километров, 13 июля группа Русанова благополучно вернулась на судно. А через день «Геркулес» пошел в сторону Айс-фиорда. Еще через двое суток он вошел в залив Гринхарбур (Зеленая гавань).

Этот район оказался наиболее посещаемым на Шпицбергене. Это было связано с тем, что в 1911 году норвежцы построили здесь радиотелеграфную станцию, которая позволяла поддерживать надежную связь с Гаммерфестом. Можно также отметить, что берега

Зеленой гавани практически сплошь были застолблены заявочными знаками американских, норвежских и шведских предпринимателей и акционерных обществ.

Однако к моменту прихода сюда русской экспедиции Русанова на берегах Гринхарбура активно работали только американцы, которые за лето 1912 года прорубили штольню в 200 метров длиной. В ночь на 19 июля «Геркулес» покинул Зеленую гавань. На следующее утро русское экспедиционное судно пришло в залив Коул-Бей, где Владимир Русанов высадился на берег и отправился пешком по береговой полосе в бухту Адвент (Прихода). К вечеру туда же пришел «Геркулес».

У входа в бухту расположились английские угледобытчики. А в ее глубине — богатейшее угледобывающее предприятие на архипелаге, «Арктик Коул Компани», где работали одновременно более 200 человек. Предприятие планировало расширяться и в следующем году предполагало увеличить количество горняков вдвое.

В дальнейшие две недели Русанов, Самойлович и матрос Раивнов осмотрели бухту Скапса, вход в Айс-фиорд, одну из бухт острова Принца Карла. Однако обследование побережья Шпицбергена было лишь частью общего плана экспедиции.

У Владимира Русанова была давняя и заветная мечта — достичь и исследовать остров Уединения и мыс Челюскина (Карское море) и, если позволит ледовая обстановка, «пройти Сибирским морем из Атлантического в Тихий океан». Эта мечта несчастно повлияла на судьбу всей экспедиции.

Несмотря на то что «Геркулес» не годился к плаванию в тяжелых льдах (и тем более — для длительной зимовки) В. Русанов все же отправился на нем в Карское море. При этом на Шпицбергене для дальнейшей работы остались Р. Самойлович, зоолог З. Сватош, а также заболевший боцман Попов.

В личных планах Русанова Шпицбергенская экспедиция была лишь началом большого похода в Северный Ледовитый океан и далее вдоль берегов Сибири. При этом он уже давно обдумывал подобный поход.

Еще в апреле 1904 года он написал письмо тогдашнему военному министру России В. Сахарову. Русанов предлагал открыть

навигацию вдоль берегов Сибири, снарядив экспедицию из четырех военных кораблей: 2 из них должны были пойти со стороны Карского моря на восток, 2 других — от Берингова пролива на запад. Кроме военных кораблей в плавании предусматривалось использовать несколько небольших судов с крепкими корпусами, которые планировалось использовать как ледовых разведчиков при движении вдоль азиатского берега. Позднее этот проект лег в основу гидрографической экспедиции на ледовых пароходах «Таймыр» и «Вайгач».

Собственно арктическую устремленность Русанова подтвердила и телеграмма, направленная в середине августа 1912 года в Санкт-Петербург: «...Исследования на Шпицбергене закончены, вся программа выполнена, поставлено 28 заявок. Собраны палеонтологическая, зоологическая и ботаническая коллекции. Обследована вся горная промышленность Шпицбергена. Много льдов. Иду на восток». Вторым подтверждением продуманности такой экспедиции стало создание на борту «Геркулеса» запаса продовольствия на целый год.

Гонимый попутным штормом, «Геркулес» очень скоро достиг берегов Новой Земли. 18 августа 1912 года из района пролива Маточкин Шар через самоедскую колонию в Поморской губе Русанов отправил вышеприведенную записку, где сообщил, что планирует обогнуть Новую Землю с севера и дойти до острова Уединения. Но далее информация о них исчезает навсегда. Что случилось с путешественниками?

По инициативе Императорского Русского географического общества «русановцев», а также пропавшие экспедиции Седова и Брусилова, долго и безрезультатно искали в Карском море. Лишь через 22 года командой моторно-парусного бота «Сталинец» на самом западном из островов Мона, до того остров Вайзеля (вскоре названный в честь «Геркулеса»), были найдены первые следы пропавшей экспедиции: столб с надписью «Геркулес 1913», который прямо указал, что здесь побывала экспедиция Русанова. Рядом со столбом лежали брошенные нарты и крышка от патронного цинка. Последующее изучение столба показало, что надпись сделал моряк в спокойной обстановке на горизонтально лежащей доске. Ниже

основной надписи была сделана еще одна, которую, к сожалению, разобрать не удалось.

Несколько позже команда того же «Сталинца» нашла на другом острове, расположенном у самого берега материка и находящемся в восточной части шхер Минина, сразу несколько беспорядочно разбросанных предметов, бесспорно принадлежащих именно экспедиции Русанова, в том числе фотоаппарат, горную буссоль, серебряные часы В. Попова, мореходную книжку А. Чухчина. Но почему именные часы боцмана Попова остались на борту экспедиционного судна? Сложно сказать! На прибрежном песке валялись обрывки одежды и выпавшие из ее карманов ружейные патроны.

Через два года, летом 1936-го, советские гидрографы на судне «Торос» вновь обследовали восточную часть шхер Минина. Здесь, все на том же приметном для проходящих судов острове, состоявшем из двух плоских холмов, соединенных галечным перешейком, к этому времени получившем название остров Попова-Чухчина, были найдены и другие вещи команды «Геркулеса». Здесь лежали ножи, обоймы для браунинга, патроны, пуговицы, почтовые расписки и автограф В. Русанова, а также листок, где сохранились слова «В.А. Русанов. К вопросу о Северном морском пути через Сибирское море». В 1957 году здесь же, на острове, В. Троицкому удалось найти золотую запонку с надписью на английском языке, похожую на те, которые у В. Русанова в свое время видел З. Сватош.

Сделанные командами «Сталинца» и «Тороса» находки доказывают, что «Геркулес», несмотря на исключительно тяжелые ледовые условия в Карском море в 1912 году, все же проник в Карское море. Около берега Харитона Лаптева экспедиция Владимира Русанова, вероятно, зазимовала.

Но «Геркулес» был раздавлен льдами и его обломки, вмерзшие в лед, были унесены на север течением, идущим от полуострова Ямал. Дождавшись окончания полярной ночи, отважные русские путешественники, очевидно пешком, несколькими группами направились к берегам Енисея. Но обе группы где-то по дороге погибли. Обнаруженный на острове Попова-Чухчина лагерь, скорее всего, был одной из последних стоянок одной из групп. Но есть и иные гипотезы.

Так, в 1919 году во время рейса капитан ледокольного парохода «Соловей Будимирович» Мессер, проходя мимо западного побережья Ямала, обнаружил перевернутое судно типа норвежского куттера или рыболовецкой шхуны. На поверхности виднелись только судовой бак и полкорпуса, окрашенные в бело-голубые цвета. Вспомнив об исчезновении где-то здесь экспедиции Русанова, капитан Мессер попытался поставить на ровный киль перевернутое судно, но все попытки были безуспешны. Пришлось оставить находку в море. Меж тем случаев гибели норвежских куттеров и рыболовных шхун в Карском море в период с 1913 по 1919 год отмечено не было.

Любопытной для историков стала находка, сделанная летом 1944 года советскими полярниками на мысе Дровяной (остров Вайгач). Здесь, среди прибрежных рифов, они нашли кусок дубового борта с надписью «Геркул...» и часть доски с надписью «Чухчин». Выходит, вмерзший в лед «Геркулес» мог быть вынесен к острову Вайгач и навсегда остался среди рифов. Но, быть может, Владимир Русанов все же достиг архипелага Северная Земля.

Там, в заливе Ахматова (северо-восточная часть острова Большевик), летом 1947 года были найдены следы стоянки неизвестных моряков. Может быть, и «русановцев»! Но узнать, кто же в действительности были эти безымянные моряки, пока не удалось.

Несмотря на исчезновение экспедиции, в правительственных кругах России было признано, что экспедиция Владимира Русанова на Шпицберген завершилась блестящим успехом и «принесла неоценимую услугу русской промышленности и способствовала насаждению на шпицбергенских островах русских интересов и влияния». Явная активность русских на архипелаге вызвала среди стран, претендующих на участие в хозяйственном освоении Шпицбергена и управление его ресурсами, откровенную тревогу. Конечно, она была объяснима, ведь ни одна из стран-претендентов фактически не имела столько прав на архипелаг, сколько имела Россия. Иностранцы увидели в экспедиции Русанова начало «большого политического шага, который может иметь самые большие последствия». Только вот Владимир Русанов и его спутники этого уже не узнали.

К сожалению, на шпицбергенский промысел наложили свое вето Первая мировая война и грянувшая вслед за ней Великая Октябрьская революция. Фактически тогда на промышленное освоение островов архипелага России было отведено всего 5 лет. А ведь серьезным побудительным мотивом для русских промышленников, которые в период 1912—1914 годов начали вкладывать свои капиталы в угледобывающие предприятия на архипелаге, стало то, что национальная экономика показывала их очевидную рентабельность по сравнению с доставкой угля из Донбасса. На шпицбергенском угле планировалась работа не только морских судов, эксплуатируемых на северо-западе России. На его же поставки было рассчитано и успешное функционирование строящейся Мурманской железной дороги. И соратники Владимира Русанова сделали для того все!

Загадка лейтенанта Брусилова

Весной 1912 года у Николаевского моста в Санкт-Петербурге бросила якоря паровая шхуна «Святая Анна». Вот как об этом событии рассказал журнал «Русское судоходство»:

— Шхуна производит весьма благоприятное впечатление в смысле основательности всех деталей корпуса. Материал первоклассный. Обшивка тройная, дубовая. Подводная часть обтянута листовой медью.

Бывалые моряки в первую очередь отметили крепкий ее стоячий такелаж, способный нести большие паруса, бочку на грот-мачте, из которой зверобои в полярных водах высматривают добычу, прочный ледовый корпус, гарпунные пушки на носу. Китобойное судно... Наверное, в Арктику пойдет... И они не ошибались.

Шхуна (поисковое судно, зверобойное судно, паровая яхта) «Ньюпорт» была построена в 1867 году специально для поисков пропавшей среди арктических пустынь полярной экспедиции Джона Франклина. С этой целью ее приобрел Ален Юнг и переименовал в «Пандору II». Через несколько лет новый хозяин переименовал шхуну в «Бланкатру» и направил в Арктику под началом капитана

Виггинса. А в 1897 году включил в состав английской торговой экспедиции Попхэма. Однако эти походы не слишком состарили судно, а лишь закалили его команду.

Очередное название шхуна получила в честь Анны Николаевны Брусиловой (урожденной Паризо де Ла-Валетта) — жены родного дяди Георгия Львовича — Бориса Алексеевича Брусилова, который выделил личные средства на снаряжение судна. Брусилов рассчитывал пройти Северным Ледовитым океаном из Атлантики в Тихий океан, занимаясь на этом переходе звериным промыслом.

Будущая экспедиция наделала шуму на всю Россию. Ее считали богатой, дворянской.

Лейтенант Георгий Брусилов родился в 1884 году во флотской семье. Его отец вице-адмирал Лев Алексеевич Брусилов был инициатором создания Морского Генерального штаба и его первым начальником. Молодой Брусилов уже участвовал в гидрографической экспедиции в Чукотское и Восточно-Сибирское моря на ледокольном транспорте «Вайгач». Поставщики экспедиции были в полной уверенности, что молодой Брусилов с деньгами считаться не будет, а потому цены заламывали баснословные. На переходе из Санкт-Петербурга в Александровск-на-Мурмане Георгий Львович был вынужден часть судовых кают превратить в пассажирские, чтобы при окончательном снаряжении «Святой Анны» иметь на руках свободные средства.

В состав команды «Святой Анны» входили: старший помощник лейтенант Николай Андреев, судовой механик, старший штурман Валериан Альбанов, младший штурман, боцман И. Потапов, гарпунер В. Шленский, старший рулевой П. Максимов, гидролог Севастьянов, матросы — Г. Анисимов, А. Архиреев, П. Баев, Александр Конрад, И. Луняев, Густав Мельбарт, О. Нильсен, И. Параприц, И. Пономарев, П. Смиренников, Е. Шпаковский, А. Шахнин, машинисты — В. Губанов, Яков Фрейберг, кочегар М. Шабатура, повар И. Калмыков, стюард Ян Регальд.

Первоначально Брусилов предполагал отправиться в арктическое плавание на двух судах, хотя и это было достаточно рискованно. Но от покупки второй шхуны пришлось отказаться: только за покупку «Пандоры» пришлось заплатить 20 тысяч рублей, да

российские чиновники затребовали за ее проход через российские же границы 12 тысяч рублей. Правда, благодаря вмешательству российской прессы удалось уломать Министерство финансов в отношении пошлины и убедить чиновников, что это плавание не столько коммерческое, сколько патриотическое. Но на второе судно средств все равно не хватило.

10 августа 1912 года «Святая Анна» торжественно снялась с якоря и вокруг Скандинавского полуострова пошла в Заполярье. На переходе вдоль скандинавских берегов идти в плавание отказались: старпом лейтенант Н. Андреев, судовой механик, гидролог Севастьянов и судовой врач. Кроме того, из-за болезни пришлось оставить в Александровске младшего штурмана. Из командного состава остались собственно Георгий Брусилов и два гарпунера (в Тронхейме присоединился второй гарпунер М. Денисов). В Александровске-на-Мурмане команда была доукомплектована промысловиками-охотниками, и 10 сентября шхуна заскользила по волнам Баренцева моря. Российские и иностранные газеты дружно сходились в том, что основная цель экспедиции — это пройти вдоль сибирских берегов из Атлантики в Тихий океан. По пути Брусилов должен был изучить арктические и дальневосточные воды в промысловом отношении. Охота же на моржей, тюленей и медведей должна была оправдать часть затрат на подготовку к плаванию.

Но ни в назначенное время, ни позже шхуна «Святая Анна» на востоке не появилась. И если бы спустя два года возвращавшийся из плавания в высокие широты «Святой Фока» экспедиции Георгия Седова не подобрал на Земле Франца-Иосифа двух измученных русских моряков, то письма, отправленные Брусиловым с берегов Югорского Шара, стали бы последней информацией об этом плавании.

Два года в России терялись в догадках. История Брусиловской экспедиции таила немало загадок. Почему изменился первоначальный замысел отправиться в Арктику на двух судах? Какие трагические события произошла на пропавшей шхуне? Где искать следы «Святой Анны»? Только возвращение штурмана Альбанова и матроса Конрада позволило ответить на большинство вопросов.

Появление на почтово-телеграфной станции «Югорский Шар» Георгия Брусилова и его моряков вызвало крайнее изумление.

В эти месяцы еще ни одному судну не удавалось пройти в Карское море. Льды блокировали проливы. Путешественники оставили на станции письма, телеграммы, попрощались с новоземельцами и смело пошли на восток.

В районе полуострова Ямал «Святая Анна» вмерзла в огромное ледяное поле и закончила активное плавание. Только во второй половине октября ледяное поле плавно двинулось на север.

Зимой многие из команды заболели. Слег и Брусилов. Вот как, по данным известных историков Арктики Дмитрия Алексеева и Павла Новокшонова, об этом было записано в судовом журнале за 4 (17) января 1913 года: «Странная и непонятная болезнь, захватившая нас, сильно тревожит». Скорее всего, это был трихинеллез, вызванный употреблением медвежьего мяса. На удачу, в этом плавании на борту «Святой Анны» оказалась Ерминия Жданко, ранее закончившая «курсы милосердия». Она употребила все свои познания, и весной начальник экспедиции и другие заболевшие зимовщики встали на ноги. Но чувствовалось, что Брусилова угнетал провал коммерческих планов экспедиции. Ведь если шхуна будет оставаться в ледовом плену, то о походе на восток можно будет забыть. Зимовка не прошла даром для путешественников. В кают-компании начались мелкие ссоры, и даже стычки. Различие характеров усугубилось обстоятельствами, когда изменить что-либо было уже невозможно. Стоит ли удивляться, что однажды в судовом журнале появилась запись: «Отставлен от должности штурман Альбанов». Одновременно зимовка не прошла даром и для самой шхуны.

«Мало-помалу начали пустеть ее кладовые и трюм, — вспоминает потом Альбанов. — Пришлось заделать досками световые люки, вставить вторые рамы в иллюминаторы, перенести койки от бортов, чтобы ночью одеяло и подушка не примерзали к стене; пришлось подвесить тазы, чтобы с отпотевающих потолков вода не бежала на койки и столы». Давно уже вышел весь керосин, и сквозь сырой, промозглый мрак едва пробиваются огоньки самодельных «коптилок» на тюленьем и медвежьем жире. И к этим огонькам «жмутся со своей работой какие-то силуэты. Лучше пусть они останутся "силуэтами", не рассматривайте их... Они очень грязные, сильно закоптели...»

Дрейф на север продолжался и в течение всего 1913 года. 4 сентября шхуна достигла 80 градусов северной широты. Были предприняты попытки освободить судно, для чего долго пилили и вырубали канал во льду, но без всякого успеха. В целях экономии топлива приспособили нижнее кормовое помещение для жилья, Брусилов перебрался в хронометрическую каюту; собрали щепки и всяческий горючий материал, валявшийся на льду вокруг шхуны, приспособили лампу-«молнию» для освещения с использованием медвежьего жира. Из парусиновых обвесов сшили путешественникам новые брюки, из шкур убитых тюленей сделали новую обувь. 30 октября закрыли световой люк и засыпали его сверху снегом; с этого времени помещения в течение круглых суток освещалось тюленьим и медвежьим жиром, налитым в банки из-под консервов.

Вторая вынужденная зимовка в дрейфующих льдах подействовала на большинство участников экспедиции удручающе. Со слов известного полярника Владимира Визе, серьезно пытавшегося разгадать загадку исчезновения «Святой Анны», начались крупные недоразумения между Брусиловым и Альбановым, о которых последний вспоминал так: «С болезненной раздражительностью мы не могли бороться никакими силами; внезапно у обоих появилась сильная одышка, голос прерывался, спазмы подступали к горлу, и мы должны были прекращать наше объяснение, ничего не выяснив. Я не могу припомнить ни одного случая, чтобы после сентября 1913 года мы хоть раз поговорили с Георгием Львовичем как следует, хладнокровно, не торопясь скомкать объяснение и разойтись по своим делам».

Результатом этих взаимоотношений явилась следующая запись, сделанная Брусиловым в судовом журнале 22 сентября: «Отставлен от исполнения своих обязанностей штурман». Брусилов не счел нужным добавить сюда, что Альбанов был освобожден от этой должности по собственному желанию. Вскоре после этого у Альбанова зародилась мысль по окончании полярной ночи покинуть вмерзшее в лед судно.

Вначале он решил покинуть его самостоятельно, но неожиданно был поддержан некоторыми матросами, которые также решили покинуть шхуну. Брусилов на то сильно не возражал, так как осо-

бой надежды на освобождение ото льдов летом 1914 года у него не было, запас продовольствия таял на глазах и голод в следующую зиму был просто неизбежен.

К своему санному путешествию Альбанов начал готовиться 23 января 1914 года. Работы было много: надо было сделать 7 каяков, 7 нарт, сшить или исправить теплую одежду, сапоги, приготовить провизию.

Весной 1914 года, когда «Святая Анна» находилась севернее Земли Франца-Иосифа, 13 человек команды во главе со штурманом Альбановым покинули дрейфующее судно. Однако вскоре трое из них, испугавшись похода, вернулись на «Святую Анну». На шхуне после их возвращения вместе с лейтенантом Брусиловым и Е. Жданко остались боцман И. Потапов, гарпунеры В. Шленский и М. Денисов, матросы Г. Анисимов, Г. Мельбарт, И. Параприц, И. Пономарев, А. Шахнин, машинист Я. Фрейберг, кочегар М. Шабатура, повар И. Калмыков. Для оставшихся на судне моряков продовольствия должно было хватить до октября 1915 года. Правда, были серьезные проблемы с топливом: на борту не осталось ни одного куска угля и ни одного полена. Вместо топлива стали использовать сало медведей и тюленей, в которое добавляли машинное масло. Для растопки и согревания самовара использовалось дерево из разломанной обшивки переборок.

Поход 11 человек из группы Альбанова к Земле Франца-Иосифа был полон необычайных трудностей и лишений. Более подробно о нем рассказано в главе 3. И все же, несмотря на все трудности, 22 июля 1914 года, правда только Альбанов и Конрад, добрались до мыса Флора, где нашли дом и продовольствие.

Три месяца они скитались по плавучим льдам и островам Земли Франца-Иосифа. Одновременно они стали готовиться к новой зимовке, надеясь, что в следующем году сюда придет какое-либо судно. Они привели в порядок маленькую хижину, где зимовала экспедиция Джексона, стали собирать разбросанные медведями вокруг хижины запасы продовольствия и предметы снаряжения. Но счастье пришло под парусами экспедиционного судна «Святой Фока», которое и доставило остатки экспедиции Брусилова к мурманским берегам.

Считается, что уход Альбанова и части людей произошел с полного согласия командира, по обоюдному желанию. Более того, при последнем напутствии Брусилов передал Альбанову жестяную банку, где находился пакет на имя начальника Гидрографического управления и объемный пакет с письмами от моряков, остающихся на шхуне. Но о причине покидания судна Альбанов сообщает весьма скупо, и тем самым сразу же вызывает различные вопросы. Тем более, что пакет с личными письмами исчез!

Искали следы экспедиции Брусилова в 1914 и в 1915 годах. После длительных и жарких дебатов в Государственной думе и Совете министров Главное гидрографическое управление снарядило поисковые экспедиции на пароходах «Андромеда», «Герта» и «Эклипс», к Земле Франца-Иосифа, к Шпицбергену и в Карское море соответственно. Они должны были осмотреть арктические берега и заложить здесь продовольственные склады, где могла оказаться «Святая Анна». Но появление в Баренцевом море кайзеровских подлодок и крейсеров прекратило поисковые работы. На Север пришла Первая мировая война.

Может быть, следы «Святой Анны» и ее экипажа со временем будут найдены, например, на пустынном восточном побережье Гренландии? Или где-то в ином районе? В любом случае и сегодня судьба экспедиции лейтенанта Георгия Брусилова остается загадкой.

«Безумная попытка» Седова

В 1912 году, когда в Карских льдах исчезла экспедиция Владимира Русанова, из Архангельска на судне «Святой Фока» вышла экспедиция старшего лейтенанта Георгия Седова, собранная в отличие от иных государственных экспедиций на частные средства.

Георгий Седов родился в 1877 году. В 22 года он окончил Мореходные классы в Ростове-на-Дону и получил звание штурмана дальнего плавания. До 1901 года плавал штурманом и капитаном на торговых судах в Черном море, затем, сдав экзамены по курсу гидрографии в Морском корпусе, был произведен в поручики по

Адмиралтейству. Два последующих года он участвовал в гидрографических работах на Каспийском море и в Северном Ледовитом океане. С началом русско-японской войны командовал миноноской из состава Амурской военной флотилии. В 1909 году Седов возглавил экспедицию в устье реки Колыма, а через год провел опись Крестовой губы у западных берегов Новой Земли.

В 1912 году Георгий Седов предложил проект санной экспедиции к Северному полюсу, куда он собирался добраться на собаках, начав движение со стороны Земли Франца-Иосифа. Его устремления подогревались нескончаемыми спорами в мировой и российской прессе о том, удалось покорить эту ледяную вершину Земли американским полярникам экспедиций Фредерика Кука и Роберта Пири в 1908 и 1909 года-, или нет. Меж тем сегодня хорошо известно, что большинство неудач у экспедиций на Северный полюс, использовавших архипелаг Земля Франца-Иосифа как базу, были вызваны низким уровнем их подготовки. И рекламные цели этих путешествий, широко представленные в прессе, скорее вредили, чем помогали делу. К сожалению, не минула сия участь и экспедицию старшего лейтенанта Седова.

Необычно тяжелые льды не позволили экспедиционному судну Седова пройти к Земле Франца-Иосифа, а заставили повернуть на восток. «Святой Фока» достиг Новой Земли 2 сентября 1912 года. Однако и здесь Седов встретил непреодолимые ледовые поля и был вынужден пойти на юг. Но через три недели льды все же настигли «седовцев» и в районе полуострова Панкратьева судно оказалось затертым льдами. Именно здесь экспедиции Седова и пришлось зазимовать. «Святой Фока» был внесен в небольшую бухточку, которая позже получила его имя, и стоял здесь до сентября 1913 года.

Свое невольное пребывание на Новой Земле экспедиция использовала для исследования северной части архипелага. Еще осенью Седов приступил к детальной съемке близлежащих островов, а полярной ночью совершил экскурсию на мыс Литке с целью его астрономической съемки. Но главная работа развернулась весной.

1 апреля 1913 года Седов в сопровождении матроса А. Инютина вышел с одной собачьей упряжкой для описи северо-западного

берега Новой Земли. Ему удалось обогнуть северную оконечность архипелага и довести съемку до мыса Флиссингенского. Во время поездки путешественники посетили несколько отдаленных районов архипелага и нашли на мысах Медвежьем и Желания русские приметные кресты, в том числе и над поморскими могилами, которые несомненно доказали, что русские промышленники не раз здесь уже бывали. Часть найденных крестов и могил они сфотографировали и описали. Из этого санного путешествия Седов с Инютиным вернулись 26 мая. Продовольственных запасов, взятых с собой, не хватило, и последние две недели путники питались мясом встреченных по дороге медведей.

Работы группы Седова существенно изменили карту северо-западного берега Новой Земли, прежде составленную норвежскими промышленниками весьма поверхностно. Практически одновременно с группой Седова небольшая группа зимовщиков — В. Визе, М. Павлов, матросы Коноплев и Г. Линник — пересекла северный остров от стоянки «Святого Фоки» до залива Власьева на карской стороне. Эта группа, имевшая целью исследовать внутреннюю часть архипелага, завершила опись карского побережья, начатую еще Петром Пахтусовым. Была произведена также съемка северо-западного и северного побережий. Это первое пересечение Новой Земли в таких высоких широтах (75,5—76 градусов северной широты) показало, что внутренняя часть северного острова занята обширным ледником, наподобие купола покрывающим сушу и совершенно сглаживающим неровности его рельефа. Передвижение в центральной части ледяного покрова не представляло затруднений, но тем более тяжелыми были подъем и спуск с ледника.

В прибрежной зоне ледяные потоки были разделены трещинами, большей частью совершенно скрытыми снежными наметами. В одну из них провалился геолог Павлов. Он упал на глубину до 15 метров, но, на свое счастье, не долетел до дна трещины, а застрял в ее сужении, откуда и был вытащен при помощи каната.

Итак, первая зимовка прошла успешно: все 352 дня «Святой Фока» провел в ледовом плену, но каких-либо серьезных повреждений не имел. 25 августа 1913 года Георгий Седов повел судно на север и через неделю достиг безымянной бухты на побережье

острова Гукера (Земли Франца-Иосифа). Бухта оказалась уютной и удобной. Седов лично назвал ее «Тихая».

В бухте Тихой 7 сентября и началась вторая зимовка русских полярников. Но она получилась более трудной: не хватило угля для отопления кубрика и кают и морякам пришлось разбирать деревянные судовые переборки. Отсутствие свежих овощей и фруктов, фруктовых и овощных соков, витаминизированных напитков привело к заболеванию почти всех участников экспедиции цингой. Заболел и сам лейтенант Седов. Однако продолжал подготовку к санной экспедиции на Северный полюс.

Правда, 15 декабря 1915 года он впервые откровенно назвал ее «безумной попыткой», но не прекращал готовиться к опасному походу. Более того, заявил, что «не откажется от нее и пойдет к северу, пока у него не выйдет последний сухарь».

2 февраля Георгий Седов вместе с матросами-добровольцами Г. Линником и А. Пустошным на трех нартах, запряженных двадцатью четырьма собаками, отправился к полюсу. Провиант, который они взяли с собой, был уложен на трое нартов: его хватило бы только на дорогу в одну сторону — к полюсу. Добывать пищу на обратной дороге путешественники планировали охотой. Путь полюсной партии к северу лежал по восточной стороне Британского канала.

До 2 марта полярники шли медленно, но уверенно вперед. Однако коварная болезнь сделала свое черное дело: в проливе Неймайера, приблизительно в трех километрах от острова Рудольфа, Георгий Седов скончался и 6 марта был похоронен на мысу Аук (на юго-западе острова). На его могиле спутники установили крест из двух лыж. Около могилы на бамбуковом флагштоке был уставлен российский флаг, специально вышитый женой Седова для поднятия на Северном полюсе, и медную судовую втулку, на которой была выгравирована надпись на английском языке: «Polar Expedition Leut. Sedov 1912—1914». У могилы, засыпанной камнями, были оставлены нарты, на которых шел начальник экспедиции, кирка и молоток. В 1929 году экспедицией Отто Шмидта на острове Рудольфа была поставлена памятная доска «Место, где погиб Г.Я. Седов, погибший во время похода на Северный полюс». В 1960—1970-е годы эта памятная доска была утеряна, плоэтому на месте предполагаемого

захоронения Георгия Седова моряками дизель-электрохода «Обь» был водружен столб с надписью в верхней части «Седов», ниже по окружности «Экспедиция на "Седове"».

Претерпев страшные лишения, холод, отсутствие продовольствия и керосина, матросы Линник и Пустошный все же дотащились до места зимовки и рассказали о последних днях начальника экспедиции. Здесь они узнали, что оставшиеся в лагере на берегу бухты Тихой тоже понесли потери: от цинги умер механик «Святого Фоки» И. Зандер. Над могилой умершего механика был поставлен крест с надписью «И.А. Зандер...», который видели советские полярники еще в середине 1970-х годов.

Несмотря на потери, уже весною участники экспедиции предприняли несколько походов в южную часть архипелага. Владимир Визе произвел съемку острова Гукера и нескольких островов к востоку от него. Лед в районе зимовки взломало 25 июля, и 30 июля 1914 года «Святой Фока» покинул бухту Тихую.

Чтобы дойти до мыса Флора, русским морякам пришлось распилить на топливо фальшборты и внутреннюю палубу. Кроме того, путешественники охотились на морских зайцев, сало которых тут же отправлялось в топку, и через трое суток судно все же подошло к мысу Флора. Именно здесь 18 лет назад чудесно встретились Фритьоф Нансен и Фредерик Джексон. И на этот раз случилось нечто необычайное.

Велико было изумление русских моряков «Святого Фоки», когда они увидели на всегда безлюдном берегу людей. Это оказались два оставшихся в живых участника экспедиции Брусилова — штурман Альбанов и матрос Конрад.

На мысе Флора русские путешественники разобрали на топливо постройки экспедиции Джексона, и 8 августа «Святой Фока» направился к мурманским берегам. Топлива едва хватило, чтобы добраться до чистой воды. На последних милях в топки пошли стеньга, утлегарь, бимсы, мебель. 21 августа показалась чистая вода и «Святой Фока» пошел под парусами. И через несколько дней экспедиция дошла до становища Рында на мурманском берегу.

Дневник Афанасия Рослякова

В 1927 году у восточного побережья Новой Земли на научно-исследовательском судне «Персей» работала советская исследовательская экспедиция под руководством Ивана Месяцева. Спускаясь к югу, она пришла к проливу Никольский Шар (пролив Карские ворота), где, в губе Заблудшей, ученые обнаружили следы недавней полярной трагедии.

Вернее, нашли его местные промышленники, которые уже более года жили на берегу Петуховского Шара в становище «Русаново». Они уже успели осмотреть весь южный конец Новой Земли и рассказали Месяцеву, что на отмели одной из губ Никольского Шара лежит полусоженный норвежский бот с покойником. Вокруг бота и внутри корпуса разбросано много книг и бумаг на русском и иностранном языках. И Месяцев, не раздумывая, решил следующим утром поехать на место трагедии: быть может, это след какой-нибудь пропавшей экспедиции?

Ранним утром 7 сентября группа Месяцева на моторной лодке направилась в Никольский Шар. С большим трудом она пробирается сквозь «Железные ворота» — крайне узкий проход между утесами, глубиной не более 2 саженей (до 5 метров). Счастье, что прежде бесновавшийся здесь норд-ост прекратился: в узком проходе ворот лодку могло крепко потрепать. Еще вечером зимовщики видели, как мощный прибой влезал белыми языками и фонтанами на здешние утесы.

Наконец вот и остров Средний — цель поездки. Большая коса выдвигается в пролив — в ней губа Заблудшая, а к северной стороне косы сиротливо прижат бот. Издали он казался целым, но загадочности находке придал тот факт, что внешне целое суденышко было брошено в глухом заливе.

Придя к суденышку, путешественники увидели, что оно лежит на правом борту, внутри вода. Кормовая часть корпуса сожжена, часть борта обгорела. На берегу разбросаны бочки-сельдянки, совершенно заржавевшие «ремингтоны» (норвежские промысловые ружья), капканы для песцов, примитивный секстант, вскрытый мешок муки, куски парусов и канатов. Однако большая часть такелажа

исчезла; чтобы снять его, кто-то спилил мачту, и она покачивалась на легких волнах рядом с остатками бота. На судне сохранился только носовой кубрик, люк которого был распахнут.

В полумраке здесь были видны 5 коек, частично расположенных в два яруса. Нижние были залиты водой, а на верхней левой лежало тело погибшего человека. Его вид был ужасен: запрокинутая голова уже начала лысеть, зубы оскалены, челюсти обтянуты кожей, нос провалился, руки лежали вдоль тела, а ноги прикрыты оленьим мешком. В изголовье лежала подмокшая записная книжка.

На палубе была найдена нижняя челюсть, вероятно, другого погибшего человека. Но где же остальная команда?

В воде под правым бортом бота валялось много книг на русском и норвежском языках, фотографии и какие-то бумаги. Судовые документы показали, что это норвежский бот (люгер) «Enigheten», с 1921 года приписанный к порту Гаммерфест. В одном из рундуков нашелся даже норвежский почтовый флаг. Неужели это норвежский почтовый бот? Но что он делает на Новой Земле?

Неожиданно на учебнике по морской практике нашлась ясно различимая надпись: «Сия книга штурманского помощника Афанасия Рослякова, 1899 мар. 12».

Кто-то из полярников вспомнил, что двумя годами ранее на дальнем берегу соседней губы они осматривали добротную избу, построенную из плавника в 1923 году. Надпись на стене показала, что в ее строительстве участвовал... именно Афанасий Росляков. К столу осталась прибитой записка: «Мы ушли в губу Каменку 24 сентября 1924 года». Но страшной находки на берегу острова Средний тогда никто не видел.

В ногах трупа лежал пиджак, в кармане которого штурман Корельский нашел два слипшихся бумажных листа, вырванных из некой тетради. Здесь было указано, что бот вышел из Териберки (на мурманском берегу) и пошел на промысел к мысу Святой Нос. Однако здешний промысел был плох. Тогда повернули к Новой Земле.

У острова Вайгач «сели на грунт», бот дал течь, пришлось срочно идти к Карским Воротам. Здесь, видимо, произошел какой-то спор, и в Белушью губу, к рейсовому осеннему пароходу, ушли Максим

Варзугин и Василий Рыликов. На боте вместе с Росляковым остался некий старик, который ранее в Норвегии вместе с ним зафрахтовал судно. Все находки указывали на то, что в кубрике был найден именно Росляков, а отдельно найденная челюсть — это все, что осталось от несчастного старика.

Записная книжка, найденная в изголовье мертвеца, была озаглавлена: «Сей дневник писал на Новой Земле южном конце Афанасий Григорьевич Росляков 1924 года 9/1» и рассказала, что пришедших на боте поморов было действительно четверо. Весь сентябрь, несмотря на течь, они промышляли морского зверя между Петуховским Шаром и Кусовой Землей. 23 сентября вернулись «домой» — в соседнюю с Заблудшей губу. Здесь они отыскали разваленную промысловую избу и, понимая, что зимовки не избежать, принялись за ее восстановление. Любопытная деталь — слово «домой» в дневнике Рослякова и надпись на стене могут означать, что ранее помор уже был в этих местах и знал, куда вести своих людей. После достройки избы в Белушью губу, ко времени прихода с материка рейсового парохода, ушли Варзугин и Рыликов. Прошло несколько месяцев, настала зима, а ожидаемой помощи все не было. Идти к Белушьей губе Росляков и старик уже не могли и медленно доживали свои последние дни. Но сначала не просто доживали, а еще пару недель перебирали судовую машину, и к 25 октября сумели ее ввести в строй. Новую неделю они пытались пройти на восток, но из-за льда и туманов — крайне медленно. Пробраться в Каменку не удалось, поэтому вернулись в Никольский Шар и приткнулись к острову Среднему.

Здесь их окончательно застала зима, более того — 14 ноября пролив покрылся шугой (мелким льдом). Весь ноябрь туманы чередовались с дождем. Жидкая шуга не хотела замерзать: на берег не попасть, а там дрова и продукты. Только 25 ноября бот окончательно придавило к берегу.

До начала декабря — каждый день шторм и метель, зато шуга замерзла и можно сойти на берег. 2 декабря появилась запись: «Помпа замерзла, на полу в люгере вода». Через неделю открыли мешок муки.

28 декабря якорная цепь лопнула, и люгер отнесло от берега на 300 саженей. А через два дня — понесло из губы. 6 января появилась

очередная горестная запись: «... лед вынесло из губы. Мы в 2 саж. от берега, но на берег не попасть. Шлюпку разломало льдом. Нету воды». Только на следующий день Рослякову на практически разбитой шлюпке удалось перебраться на берег и достать дров.

Первым, 20 января 1925 года, умер «безымянный» старик. Похоронить его у Рослякова уже не было сил, и он оставил его на верхней палубе.

Оставшись в одиночестве, Росляков записал незадолго до смерти: «Лежу беспомощный, дожидаясь конца жизни. Последнее мое желание: если бы кто нашел меня и положил в камни — это добрый человек. Кабы лежать на сухом берегу. Афанасий Росляков из Териберки». Последняя запись оборвалась 17 февраля 1925 года.

Скорбным салютом проводили в могилу отважного помора. Его завещание было выполнено: могилу накрыли камнями, чтобы не добрались хищные звери. Загадкой так и осталось: куда же исчезли два ушедших в Белушью губу помора? И почему они не вернулись к своим товарищам с помощью?

Афанасий Росляков и безвестный старик стали олицетворением бесчисленных отважных поморов, которые в охоте за морским зверем — тюленями, моржами и белыми медведями — бесстрашно обошли все северное побережье России, много десятков лет назад открыли для России Северный морской путь к Оби и Енисею. Без страха они зимовали по два-три года на Новой Земле и на Груманте, гибли от цинги, покрывали своими могилами и разбитыми судами арктические пустыни. Но — упорно шли вперед!

«Руслан» домой не вернулся

С навигацией (1932 года) к советским угольным копям на Шпицбергене связана одна из самых трагических страниц в истории нашего полярного мореплавания.

21 декабря 1932 года — в самый разгар полярной ночи — для доставки срочного груза из Мурманска к архипелагу вышел ледокольный пароход «Малыгин» под командой капитана А. Филатова. Его сопровождал ледовый пароход «Г. Седов» с крепежным лесом на

борту. Переход проходил в условиях сильнейшего шторма, частых снежных зарядов и сильного обледенения корпуса судов. Обычно в те годы морское сообщение с архипелагом Шпицберген проходило в период с середины мая до середины ноября. Причиной столь короткой летней навигации были тяжелые навигационные условия плавания в районе островов. Но в декабре 1932-го возникла острая необходимость доставить в Баренцбург продовольствие, оборудование, людей и особо важно — крепежный лес.

Через неделю похода, войдя в Айс-фиорд, совершенно не обставленный огнями (Норвегия установила несколько маяков на Шпицбергене только следующим летом) «Малыгин» во время метели наскочил на подводные камни и получил серьезные повреждения. Вмешались случайность и... преступная людская простота. Как выяснилось позже, чтобы облегчить советским судам вход в залив Гринхарбур, на его берегу зажгли большой костер. Капитан «Малыгина» об этом не был предупрежден и, приняв еле видимый огонь за огни Баренцбурга, раньше времени повернул вправо — прямо на камни...

Ледокольный пароход «Г. Седов», следовавший за ним на некотором отдалении, сначала аккуратно подошел к причалу, где в кратчайшее время снял доставленный груз, а затем столь же аккуратно подошел к севшему на камни пароходу и снял пассажиров «Малыгина».

Когда наступила полная вода, «Малыгин» снялся с камней и самостоятельно направился в район Баренцбурга. Однако дойти сюда не удалось: через пробоины, образовавшиеся при аварии, судовые отсеки быстро заполнились водой. Поврежденный пароход лег на правый борт с большим креном и быстро превратился в высокую ледяную глыбу. В его трюмах под водой и льдом осталось более 300 тонн ожидаемого шахтерами груза.

Для снятия «Малыгина» в Айс-фиорд прибыли небольшое спасательное судно «Руслан» под командой капитана Василия Клюева и ледокол «Ленин», составившие специальную экспедицию Наркомвода.

Первые попытки поднять аварийное судно закончились полным провалом. Из-за быстрого обмерзания насосы часто выходили

из строя. Когда же удалось частично осушить отсеки, облегченный пароход стал сильно биться о скалистый грунт. Помешала и начавшаяся в те дни подвижка льда, которая создала реальную угрозу посадки на камни спасательных судов экспедиции. Поэтому 26 января 1933 года все работы в заливе были остановлены и продолжены лишь в марте.

Спасателям пришлось самоотверженно трудиться, передвигаясь по лежащему на борту «Малыгину» и его обледеневшим бортам. Пароход почти всем корпусом плотно лежал на банке из крупного камня и плитняка, его трюмы были забиты грузом, льдом и снегом. Полное обследование его подводной части долгое время не удавалось.

Намеченный объем работ был не особенно большим. Но в условиях Заполярья все оказалось гораздо сложнее. Особенно мешало сильное обледенение парохода и спасательных средств. Малосильный «Руслан» часто застревал во льдах так, что приходилось прокладывать для него путь с помощью подрывных зарядов. Ледокол же «Ленин», имеющий большую осадку, не мог подойти к аварийному судну ближе, чем на 300 метров. И все же 24 марта «Малыгин» был снят. Теперь судам экспедиции после временного устранения основных повреждений предстоял 800-мильный переход в Мурманск. Отплытие было назначено на 12 апреля 1933 года.

Первый выход в море провалился: оба судна оказались не подготовленными к переходу в условиях сильнейшего шторма. «Руслан» стал быстро обледеневать, да так, что для его спасения пришлось выбросить за борт часть палубного груза. А на «Малыгине» волнами откололо цемент, закрывавший трещину в корпусе, и в отсеки хлынула забортная вода. Через двое суток оба судна вернулись в Баренцбург.

Еще через неделю в залив Грин-Харбур им на помощь прибыл ледокол «Красин».

Новый выход был назначен на 24 апреля. «Малыгин» пошел самостоятельно. «Красин» же должен был взять на буксир «Руслана» и вести его в Мурманск. Однако по просьбе губернатора Шпицбергена советский ледокол сначала вышел для прокладки во льдах Айс-фиорда дороги к норвежскому руднику Адвент-Бей.

Поэтому «Руслан» с 23 моряками экипажа на борту вышел из залива первым и самостоятельно направился в море, рассчитывая у кромки льда встретить «Красина». Недалеко от выхода из Айс-фиорда он исчез в сильнейшей метели, и, как выяснилось позже, навсегда. От немногих выживших моряков удалось узнать следующее.

В открытом море слабосильного «Руслана» сразу же подхватило сильное волнение; волны перекатывались через маленькое судно, буксир стал быстро покрываться льдом. Но ни на ледоколе, ни на ледокольном пароходе об этом еще не знали.

А тут еще сильнейшим порывом ветра на «Малыгине» оборвало радиоантенну, и связь между судами отряда прекратилась. Руководство экспедиции полагало, что «Красин» и «Руслан» встретились и благополучно идут назначенным маршрутом.

Меж тем на «Руслане» открылась течь, и помпы не могли с нею справиться. Вскоре буксир стал заметно погружаться в воду. Единственным средством спасения для его моряков оставались шлюпки. Но в возможность спасения во время свирепого полярного шторма и сильных морозов мало кто верил. Пока спускали шлюпки, радист посылал в эфир последние приветствия от гибнущих моряков. Но вскоре (в 23.50) связь «Русланом» оборвалась...

Через 6 дней одна из двух его шлюпок была замечена и подобрана норвежским моторно-парусным ботом «Рингсаль» («Ringsael») в сотне миль от Шпицбергена (по другим данным — в районе Гренландии). Из 13 человек, севших в шлюпку, живыми оказались только 3 (штурман Точилов, сигнальщик Бекусов и матрос Попов). Оставшиеся в живых моряки были сплошь покрыты льдом, и чтобы снять с них одежду, пришлось разрезать ее ножами. Они и рассказали, что члены команды, обессиленные до крайних пределов, один за другим погибали, замерзая во время сна. Чтобы облегчить обледеневшую шлюпку, тела погибших приходилось выбрасывать в море.

Спасшиеся были доставлены в госпиталь в Тромсе, где двоим из них пришлось ампутировать обмороженные ноги. Судьба второй шлюпки с «Руслана» не выяснена, но не подлежит сомнению, что все находившиеся в ней погибли. Вот как вспомнил о той катастро-

фе сигнальщик Бекусов: «Я вскочил от неожиданного шума — в кубрик хлынула забортная вода. Когда выскочили наверх, увидели, что судно покрыто льдом, палубу заливает и "Руслан" лежит на борту. А матросы по колено в воде, цепляясь за иллюминаторы, ходили по борту, скалывая лед. Судно выправилось, но постепенно стало заваливаться уже на правый борт.

Штурман Точилов спустился в кочегарку. Его глазам открылось страшное зрелище. Кочегарка была залита водой. Из-под котла бил фонтан — волны сделали свое дело. Помпы не работали. Вторая течь открылась в машинном отделении. Матросы самоотверженно откачивали воду ведрами, но течь все усиливалась. К ночи затопило всю кочегарку и машинное отделение. "Руслан" кренился все сильнее, опускаясь бортом на волну. Буксир погибал.

Капитан Клюев отправился в радиорубку — давать прощальные радиограммы. "Руслан" вздымался на волнах, лежа на боку, все более погружаясь в воду. Тогда штурман отдал команду готовить шлюпки.

Спустив на воду первую шлюпку и разместив там большую часть команды, Точилов принялся за вторую. Штурман сложил в шлюпку одеяла, хлеб, сухари, компас и часы из салона. 13 моряков с трудом столкнули ее в воду. Волна захлестнула их, залила все, а сухари и хлеб поплыли.

Как раз в это время началась агония "Руслана", и огромный водоворот от быстро затонувшего буксира чуть было не увлек следом и шлюпки. Однако морякам удалось отойти в сторону.

Волны заливали нашу шлюпку до краев. Если бы не герметичные воздушные ящики, которыми она была оборудована, все бы мы немедленно пошли ко дну». А вот что о спасении вспомнил штурман Точилов:

«Шторм был 8 баллов, видимости никакой. Я встал на носу, чтобы наблюдать, как идет волна. Матросы бешено работали: кто греб, кто вычерпывал воду, а кто помогал гребцам. Мокрые насквозь, пронизанные ветром, ребята леденели, но паники не было. Вместе со мной в нашей шлюпке находились: капитан "Руслана" В. Клюев, третий механик Бобонский, Павел Меньшиков, матрос Михаил Попов, матрос Николай Антуфьев, матрос Павел Семенов,

матрос Иван Нетленный, машинист Сергей Воронцов, электрик Гриша (фамилию не помню), кочегар Жорж и еще два моряка, чьи фамилии не помню.

Шторм не стихал, волны заливали шлюпку, и вскоре моряки стали замерзать. Затем к нам подступил голод. Продовольствия в шлюпке не осталось — все смыл шторм. Только у третьего механика нашлись 2 банки консервированного молока. Моряки пробили дырки в банках и по очереди пили».

Утром море стало успокаиваться. Шторм уже выдыхался. Небо прояснилось, туман, расползаясь, открывал море. Многие отморозили руки, заледеневшая панцирем одежда мешала сгибаться. Невыносимая жажда мучила руслановцев. Ножом соскабливали они лед с одежды, собирали льдинки с сапог, отдирали сосульки с усов и глотали.

На третий день из-за голода и жажды оставшиеся в живых стали терять последние силы. Скончались: капитан, Антуфьев, Семенов, Меньшиков, Бобонский, Жорж, еще один матрос. Силы покидали выживших. Грести уже не мог никто. Под банкой Попов нашел среди одеял простыню и решил соорудить парус. Не гнулись окоченевшие пальцы. Но матрос прорубил в банке дыру и, вставив в нее весло, установил парус. Ветер заполоскал простыней и потащил шлюпку. Итак, «Руслан» домой не вернулся, но его гибель показала, что в борьбе за жизнь человек способен на многое.

Тайны «Челюскина»

Успешное сквозное арктическое плавание ледокольного парохода «Сибиряков» в 1932 году стало реальным ускорителем в создании Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУ СМП) и в освоении Севморпути. Главсевморпуть с первых дней своего существования активно взялся за окончательное «проложение морского пути от Белого моря до Берингова пролива».

Однако ледокол или ледокольный пароход всегда имели недостаточные возможности для перевозки грузов в арктических морях.

Возможности же Севморпути открывали новые горизонты для грузовых или коммерческих перевозок Союза ССР между Атлантикой и Тихим океаном и обратно. Но для таких перевозок нужны были суда с большей коммерческой нагрузкой, приспособленные к плаванию в условиях Арктики. Это привело советское руководство к идее использования нового парохода, только что построенного на верфи датской фирмы «Burmeister and Wain, Copenhagen» — «Лена», для реализации этого стратегически важного национального проекта. Уже в следующем году после похода «Сибирякова» первое опытное плавание по Севморпути неледокольного парохода началось. При этом пароход «Лена» по прибытии в Ленинград в память о знаменитом русском полярном первопроходце был переименован в «Челюскин».

Во время выбора судна ГУ СМП все же несколько подстраховалось. Так как оно во многом уступало уже испытанным Арктикой ледокольным пароходам, например «Седову» и «Сибирякову», предполагалось, что в ледовом плавании его будет сопровождать современный ледокол «Красин». Отдельные части корпусного набора «Челюскина» были специально подкреплены на судостроительном заводе и позволяли ему идти среди льдов (the ice breaking type). Однако это усиление не сильно защищало судно в ледовых условиях: судовые шпангоуты были редки и слабы, а широкие корпус и его скуловая часть только способствовали мощному зажатию их льдами.

Кроме плавания по Севморпути за одну навигацию «челюскинцы» должны были доставить грузы в колонию на острове Врангеля, которая не снабжалась уже четыре года, и доставить сюда же научно-исследовательскую партию. Во главе экспедиции был поставлен профессор Отто Шмидт, а командовать судном — капитан Владимир Воронин.

Уже в те годы академик АН СССР Отто Шмидт был широко известен среди полярных исследователей. После окончания в 1913 году Киевского университета он работал тут же приват-доцентом. В 1921 году возглавил государственное книжное издательство, где через три года начал издание Большой Советской энциклопедии. В 1929 году он стал руководителем экспедиции на

Землю Франца-Иосифа, а в 1930 году на ледокольном пароходе «Георгий Седов» совершил вторую арктическую экспедицию. В 1932 году стал первым руководителем Главного управления Северного морского пути и совершил сквозное плавание по Севморпути на ледокольном пароходе «А. Сибиряков». Столь же хорошо был известен и капитан Воронин, который родился в 1890 году. В 1916 году он окончил Архангельское мореходное училище. Через два года встал на капитанский мостик и участвовал в Первой и Второй Карских экспедициях. В 1932 году, как капитан ледокольного парохода «А. Сибиряков», успешно совершил сквозное плавание по Севморпути за одну навигацию.

«Челюскин» вышел из Ленинграда 16 июля 1933 года. По дороге он зашел в Копенгаген, а 2 августа прибыл в Мурманск. Через неделю, приняв здесь полный запас угля и добавочный экспедиционный груз, судно направилось на восток.

Пройдя Маточкин Шар, «Челюскин» встретился со льдами Карского моря. И хотя они были небольшой сплоченности, но уже 15 августа были обнаружены существенные повреждения: началась течь в носовой части судового корпуса, в форпике и в носовом трюме были повреждены 12 шпангоутов и срезаны 33 заклепки. Уже во время плавания выяснилось, что судно плохо слушается руля, а для ледового плавания это является существенным недостатком. И все же «Челюскин» продолжал свой путь на север-северо-восток, чтобы пройти в море Лаптевых вокруг северной оконечности архипелага Северная Земля.

Чтобы поднять поврежденные о лед места, пришлось часть угля перегрузить на ледокол «Красин», а затем — у острова Уединения — на ледокольный пароход «Седов».

Продолжая двигаться вдоль ледовой кромки на север, 27 августа «Челюскин» достиг северной широты 79 градусов 49 минут, но авиаразведка обнаружила впереди непроходимые торосистые поля. Путь на Северную Землю был закрыт. Советским исследователям не оставалось иного, как повернуть на юг, к берегу Харитона Лаптева, вдоль которого ранее из Архангельска успешно прошли на восток суда Ленской экспедиции (лесовозы «Товарищ Сталин», «Володарский», «Правда» под проводкой ледокола «Красин»), а

также ледокольные пароходы «Сибиряков» и «Русанов». И 2 сентября «Челюскин» вместе с судами Ленской экспедиции вышел в море Лаптевых.

Здесь море было относительно чистым, но зато и штормовым. За четверо суток плавания морякам пришлось пережить сильнейший шторм, когда судно более чем на 50 градусов бросало с борта на борт. Интересно, что вслед за лесовозами «Красин» провел через пролив Вилькицкого еще и речной пароход «Первая пятилетка», который успешно достиг устья реки Лены. Зачем в штормовую пору из устья Оби в устье Лены повели речной пароход? Установить пока не удалось, но ведь зачем-то повели! Дело в том, что по данным еще одного именитого полярного историка, Иосифа Сендика, только в 1934 году здесь начались портостроительные работы. Вверх по реке Лене поселков и зимовий не было. Так зачем же здесь понадобился небольшой пароходик? Хорошо бы отыскать информацию о его дальнейшей судьбе. Но вернемся на борт «Челюскина».

Самые тяжелые испытания ожидали советских моряков в Чукотском море. Судовая воздушная разведка показала, что оно практически везде забито тяжелыми льдами. И все дальнейшее плавание представляло собой отчаянную борьбу «Челюскина» с непосильным для него врагом. В судовой журнал почти ежедневно стали заносить новые записи о повреждениях корпуса, лопнувших шпангоутах, сломанных лопастях, срезанных заклепках. А к 22 сентября судно было окончательно зажато в тяжелых льдах и медленно дрейфовало по направлению к острову Колючина. Меж тем совсем недалеко от «Челюскина» лед непрерывно и с большой скоростью несло в направлении к Беринговому проливу. В течение 6 суток, чтобы вырваться из неподвижных ледовых полей, вся команда и все полярники день и ночь рвали лед вокруг корпуса аммоналом, однако все их труды были безуспешны.

4 октября около «Челюскина» льды внезапно пришли в движение, и на следующий день впереди образовалась большая полынья. И вскоре судно получило долгожданную свободу, да столь быстро, что со льда не успели собрать находившиеся там инструмент и оборудование. До мыса Сердце-Камень пароход прошел без особых затруднений, однако здесь судно вновь окружили ледовые поля. До

Берингова пролива оставалось уже недалеко, но льды снова были непроходимыми.

К 5 ноября дрейфующее советское судно достигло островов Диомида, до чистой воды Берингова пролива осталось не более полумили. На его борту уже праздновали победу, однако утро новых суток принесло страшное открытие: беринговоморское течение быстро несло «Челюскина» обратно в Чукотское море, и через два дня экспедиционное судно находилось уже в 70 милях к северу от Берингова пролива.

2 января 1934 года «Челюскин» находился в координатах 69 градусов 14 минут северной широты и 174 градуса 32 минуты западной долготы. Они стали самой северной точкой за время дрейфа в Чукотском море. Сжатие льдов к этому времени заметно усилилось: «Были слышны удары, как пушечные выстрелы, — запишет в своем дневнике капитан В. Воронин, — и сильный скрип льда вдали от судна. Шум производил неприятное впечатление. Я чувствовал в нем опасность, и поэтому эти концерты возбуждали мои нервы».

Поздним вечером 12 февраля начались сильные толчки льда по корпусу, сопровождавшиеся глухими звуками. Под форштевнем и ахтерштевнем образовались трещины. А на следующий день началось сильнейшее сжатие — последнее, которое испытал «Челюскин». Днем, возвращаясь после осмотра внешнего состояния судна, капитан Воронин увидел двигавшийся прямо на него огромный торосистый вал. Вот как об этих часах рассказали моряки парохода «Челюскин»: «В 12 часов раздался первый удар. Он был настолько силен, что весь корабль вздрогнул... Грозно грянул второй удар, корабль вздрогнул, заскрежетал. Гул пошел по всему судну. Таких ударов мы не слыхали...»

А далее — катастрофа: «Льды перекатывались друг через друга, как гребешки морских волн. Высота вала достигла 8 метров над морем. Был отдан приказ о всеобщем аврале и немедленной выгрузке аварийного запаса. С привычной организованностью и дисциплиной люди стали на места. Не успела еще работа начаться, как трещина слева от судна расширилась, и вдоль нее, нажимая на бок парохода, задвигалась одна половина ледяного поля, подгоняемая

сзади упомянутым выше валом. Крепкий металл корпуса сдал не сразу. Видно было, как льдина вдавливается в борт, а над нею листы обшивки пучатся, выбиваясь наружу». И снова воспоминания одного из челюскинцев: «Проходя по коридору, в разверстые пасти дверей увидел в каютах зияющие проломы стены и лед, напиравший внутрь. Что это — конец корабля? Холод побежал по телу. Лед сдвинул, сломал деревянные диваны...»

Ледовый вал продолжал медленное, но неотразимое наступление. Вспученные железные листы обшивки корпуса разорвались по шву. С треском летели заклепки. В одно мгновение левый борт парохода был оторван от носового трюма до кормового конца палубы... Вода хлынула в машинное и котельное отделения... Прорвав борт, напор льда сдвинул котел с места. Сорвал трубопровод, идущий к спасательной насосной системе, перекосил и зажал клапаны. К счастью, не произошло взрыва, так как пар сам быстро вышел через многочисленные разрывы.

Пароход был обречен. Его жизнь измерялась часами».

Большая часть моряков и зимовщиков перебрались на лед. Они оттаскивали выгруженные запасы подальше от судна, которое могло бы их увлечь с собой на дно. На пароходе оставалось 15 человек, в том числе руководители, продолжавшие сбрасывать грузы.

В 15 часов 50 минут 18 февраля 1934 года «Челюскин», освободившись из окружающего льда, стремительным рывком вперед пошел в свое последнее самостоятельное плавание. Правда, уже форштевнем вниз. На гибнущем судне оставались капитан В. Воронин и завхоз Б. Могилевич. Люди, стоявшие на льду, кричали завхозу, стоящему на планшире: «Могилевич, прыгай на лед!» Но завхоз, прыгнул не на лед, а обратно на палубу. Тут его и настигли сдвинувшиеся бочки с бензином.

«Руль и винт темными громадами взметнулись на белой простыне пурги. Нас обдало гарью и сажей, выброшенными воздухом парохода. Это было последним вздохом "Челюскина". Корабль стремительно пошел ко дну. Воронин, взмахнув, как огромная летучая мышь, полами тулупа, сорвался вниз на лед...» А через секунду «Челюскин» ушел на дно в точке с координатами 68 градусов 18 минут северной широты и 172 градуса 50,9 минут западной долготы.

Дальнейшая героическая эпопея челюскинцев хорошо известна и всемерно освещена в советской и мировой печати. Она закончилась успехом — к 13 апреля 1934 года все моряки и зимовщики были спасены и вывезены советскими самолетами на Аляску и в Ванкарем. В первые же дни после успешного окончания эпопеи была учреждена высшая степень отличия в СССР — звание Героя Советского Союза.

Оно было присвоено летчикам, вывезшим челюскинцев со льдины: Анатолию Ляпидевскому, Сигизмунду Леваневскому, Маврикию Слепневу, Василию Молокову, Николаю Каманину, Михаилу Водопьянову, Ивану Доронину. Одновременно все они были награждены орденами Ленина. Были награждены также все бортмеханики, включая двух американских. Все участники экспедиции, находившиеся на льдине, кроме детей, были награждены орденами Красной Звезды.

Челюскинская эпопея стала одной из первых кампаний сталинской пропаганды, подчеркивающей советский героизм народных масс. Пусть и в ситуации провала задуманной экспедиции. Но так казалось до конца 1990-х годов. Потом появились новые гипотезы! Порой вполне реалистичные, а порой — совершенно наивные.

В 1997 году в газете «Известия» появилось первое публичное упоминание о некой тайне экспедиции «Челюскина». Его автором стал историк Анатолий Прокопенко, ранее руководивший знаменитым Особым архивом (ныне Центр хранения историко-документальных коллекций), где хранились многие закрытые трофейные документы, работавший заместителем председателя Комитета по делам архивов правительства РФ. Одновременно он был консультантом Комиссии по реабилитации жертв политических репрессий при президенте России. В своей статье он рассказал о знакомстве с личным архивом знаменитого полярного летчика Василия Молокова, откуда и удалось узнать, почему Сталин не захотел воспользоваться иностранной помощью при спасении экипажа и зимовщиков с «Челюскина», хотя большую их часть вывезли на Аляску. Якобы — потому что поблизости находилась вмерзшая в лед баржа с заключенными. Любопытно, что поблизости от Чаунской губы и Анадырского залива, мимо которых должен

был пройти «Челюскин», действительно находились рудники для добычи оловянной руды — «Валькумей» и «Ильтинский» (из состава «Чаунчукотлага»), куда можно было добраться лишь по морю. Поэтому нет ничего удивительного, что вслед за «Челюскиным» могли вести баржу с заключенными. При одном «но»! Они были обнаружены после 1935 года. В нынешнем веке эта информация получила некое продолжение.

Так, в изданном в Новосибирске еженедельнике «Новая Сибирь» № 10 (391) от 9 марта 2000 года был опубликован очерк кандидата филологических наук Эдуарда Белимова «Тайна экспедиции "Челюскина"». Здесь с легкой руки автора был введен в обращение миф о существовании судна «Пижма», построенного по тому же проекту, что и «Челюскин», и шедшего вместе с ним в составе экспедиции. На его борту якобы находилось 2 тысячи заключенных для работы на оловянных рудниках. И после гибели «Челюскина» это второе судно было якобы потоплено. В короткое время эта информация была перепечатана многими изданиями и Интернет-сайтами, а благодаря усилиям не слишком ответственных за свои слова журналистов версия получила свидетелей, а то и участников, в памяти которых якобы сохранились события тех далеких лет. Позже в питерской газете «Версты» появилась схожая версия, на этот раз — от лица гражданина Израиля Иосифа Закса, который утверждал, что зимой 1934 года в Чукотском море по указанию Сталина было взорвано судно «Пижма», сопровождавшее легендарного «Челюскина».

По словам Закса, на его борту находились 2 тысячи заключенных, которых везли на рудники Чукотки. Среди них находилось несколько классных радиолюбителей-коротковолновиков, которые после взрыва не только уцелели, но еще и сумели добраться до запасного судового радиопередатчика, а с его помощью передать сигналы о помощи. Их услышали на базе американской авиации Фербенкс (на Аляске), чьи пилоты спасли несколько заключенных. Позже все они, в том числе и отец Иосифа Закса, будто бы приняли другое гражданство. Версия любопытная, но после ее прочтения любой здравомыслящий историк повторит слова нашего классика: «Не верю!» Тем более что вскоре журналисты, словно сговорившись,

стали приводить самые невероятные подробности. И главное — ничем не подкрепленные, а порой — настолько перепутанные, что к первому недоверию можно добавить откровенное сомнение в знакомстве авторов новых «сенсаций» с иными источниками информации о плавании «Челюскина» и с документами той поры.

Все началось с публикации в казанской версии газеты «Труд», которая через год после питерских «Верст» привела рассказ казанского радиолюбителя В. Гурьянова о перехваченных в феврале 1934 года радистом Полярной авиации СССР радиопереговорах американских летчиков с Аляски. Речь там шла о спасении неких русских неподалеку от района гибели «Челюскина», которые не были членами его команды и не участвовали в научной экспедиции Отто Шмидта. 30 августа 2001 года один из российских телевизионных каналов показал сюжет про «Пижму» и, в общем, повторил предыдущие версии с незначительными огрехами. Но с той поры — ни одной более или менее правдоподобной версии или гипотезы.

Итак, перед нами прекрасный пример противостояния советской «закрытости» информации и совершенно «безоглядных» устремлений в гонке за сенсацией средней руки «исследователей», характерный для новой России конца 1990-х — начала 2000-х годов. При этом последние могли «уцепиться» за словосочетание «снабдить колонию», которое было указано среди задач «Челюскина» Владимиром Визе в вышеупомянутой книге «Моря советской Арктики». В своих устремлениях так называемые «исследователи» могли и не знать, что «колония» — это не только исправительно-трудовое учреждение общего, усиленного или строгого режима в СССР, но еще и поселение совершенно вольных людей, которые пришли осваивать окраинные земли, в нашем случае тогда еще Союза ССР. Или, ради сенсации, могли об этом просто забыть. Хотя, конечно, вполне реально могло быть и некое судно с заключенными из прибрежных сибирских лагерей ГУЛАГа, которое шло вслед за «Челюскиным» и затонуло на переходе к месту выгрузки, допустим, в Чаунской губе или в Анадырском заливе. И документов об этом можно и не увидеть: их могло не быть вовсе, или они были уничтожены.

Жестокость сталинского режима и методов обращения с заключенными сотрудников НКВД уже давно не тайна. Были неоднократно документально подтверждены случаи казни и убийств заключенных, в том числе и путем затопления их в старых баржах или судах. Но самой известной трагедией с участием узников ГУЛАГа стала гибель парохода «Индигирка» в декабре 1939 года в проливе Лаперуза. Правда, это не было преднамеренным убийством: официально считается, из-за ошибки капитана и штурмана. Однако и в этом случае до конца 1990-х годов их гибель оставалось закрытой в СССР информацией. Даже несмотря на то, что еще в 1971 году японцы установили на берегу пролива, рядом с японским селением Сарафуцу, памятник более чем 700 русским морякам и политзаключенным. Поэтому о существовании и гибели «Пижмы», может быть, мы еще узнаем!

В 1932 году в структуре Главного управления строительства Дальнего Севера (Дальстроя) была создана Особая северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода. Кроме «Индигирки» в разные годы в ее составе состояли: грузо-пассажирские пароходы «Анадырь», «Колыма», «Красный партизан», «Микоян», «Север», «Ставрополь», «Сучан», «Томск», «Урицкий», ледокол «Казак Хабаров», ледорез «Литке» и парусно-моторная шхуна «Темп». По планам Дальстроя особая экспедиция обслуживала приморские лагеря ГУЛАГа, перевозила людей и грузы из Владивостока и Ванино на Колыму и в устье Лены для развития местной «промышленности». Иногда за одну навигацию они не успевали пройти до Лены и вернуться обратно, в этом случае зимовали во льдах. Документы, касающиеся деятельности Особой экспедиции, до последнего времени хранились в закрытых фондах ЦА ФСБ. И возможно, что там когда-либо найдутся сведения и о затонувшем пароходе. Но к челюскинской эпопее они вряд ли имеют отношение. Выходит — попали в «тупик»? Однако попробуем зайти с иной стороны.

Для этого пришлось порыться в в различных российских архивах: от Центрального государственного архива народного хозяйства до архивов Мурманского и Архангельского морских пароходств. И вот что здесь удалось отыскать.

В 1933 году для Совторгфлота «Burmeister and Wain, Copenhagen» построила 2 судна-рефрижератора, 2 грузовых судна и 1 пароход, предназначенный для плавания в арктических морях (the ice breaking type) — это была «Лена». В соответствии с регистрационным журналом Lloyd Register за 1933—1934 годы, пароход «Лена» имел характеристики «+100 A1 strengthened for navigation in ice», которые прямо указывали на то, что он был построен для специального торгового мореплавания под надзором и по правилам Ллойда с усилением для навигации во льдах. После переименования в «Челюскин» в регистре была сделана новая запись под номером 39034, но все основные характеристики были повторены.

В ведомости погибших судов регистра Ллойда «Челюскин» за вышеназванным регистрационным номером занесен с указанием следующей причины гибели: «Разрушен льдами на северном побережье Сибири 13 февраля 1934 г.». Других записей, относящихся к этому периоду, в регистре нет. Но главное!

В 1933 году других пароходов для ледового плавания фирма не строила, не строила она их и позднее. Правда, среди прочих, построенных тогда, был пароход «Sonja», внешне напоминающий «Лену». Но при строительстве здесь не применялось ледовые подкрепления, а следовательно, для плавания среди льдов «Sonja» не предназначалась. Новая передача судов советской стороне произошла только в 1936 году, когда «Burmeister and Wain» построила для СССР 3 судна-лесовоза.

Особый интерес представляет вопрос о координатах гибели «Челюскина». Казалось бы, ответ на этот вопрос должен был быть ясен. Эти координаты были занесены в судовой журнал, сообщены на Большую землю для обеспечения скорейшего поиска и спасения людей с льдины и стали известны каждому экипажу самолета, участвовавшему в спасении полярников.

Однако в августе 2004 года экспедиция по поиску «Челюскина» с борта научного судна «Академик Лаврентьев» закончилась неудачей. А ведь за исходные данные была взята запись в штурманском журнале от 18 февраля 1934 года. Именно эти данные руководитель экспедиции Отто Шмидт сообщил в последней радиограмме с борта погибающего «Челюскина». Затем были проверены все из-

вестные в архивах координаты, оставленные экспедициями 1974 и 1979 годов. И здесь поисковиков-исследователей ждали неудачи. Раздосадованный руководитель экспедиции Алексей Михайлов заявил, что причиной неудачи является фальсификация данных о месте гибели парохода. Естественно, возник вопрос: «По каким причинам произошло засекречивание или искажение информации в открытой печати о координатах гибели "Челюскина"?» Но ответ на него сложно найти даже в наши дни.

Координаты, приведенные известным советским полярным исследователем и историком Владимиром Визе, нам уже известны. В газете «Los-Angeles Times» от 12 апреля 1934 года были приведены координаты: 68 градусов 20 минут северной широты и 173 градуса 04 минуты западной долготы. В навигационных картах Дальневосточного морского пароходства отмечено, что «Челюскин» затонул в координатах 68 градусов 17 минут северной широты и 172 градуса 50 минут западной долготы.

Если эти точки нанести на навигационную карту и проложить по ним линию, то несложно определить, что между крайними точками — расстояние в... 11 морских миль или около 20 километров в направлении 115 градусов. Средняя из них — это точка, указанная В. Визе, находится в 64 милях от мыса Ванкарем, рядом с которым расположен поселок с таким же названием. Досаду Алексея Михайлова можно понять, ведь поисковые возможности современных исследовательских судов реально позволяли за несколько суток неоднократно осмотреть район предполагаемого залегания «Челюскина» и найти местоположение затонувшего судна. Тем более что 15-ю годами ранее, в сентябре 1989 года, легендарное судно, лежащим на глубине 50 метров, уже нашло советское гидрографическое судно «Дмитрий Лаптев», имевшее современные системы спутниковой навигации. Эта находка практически подтвердила точку с координатами, указанными В. Визе. Однако и в 2004 году затонувшее судно найти не удалось.

Через два года, в 2006 году, в российских СМИ появилась информация, что «Челюскин» найден. Более того, кое-кто из «приближенных» к этому поиску поспешил заявить, что одну из поднятых с него металлических деталей подарит верфи «Burmeister and Wain, Copenhagen», где

была построена «Лена» («Челюскин»). И только известный полярный исследователь Герой РФ Артур Чилингаров, вероятно получивший какую-то свою, отличную от озвученной информацию, предложил не спешить с выводами. И, скорее всего, оказался прав.

Но ведь иных транспортов в этом районе СССР не терял, так может, версия о существовании «Пижмы» (или парохода под иным именем) не является литературным вымыслом? А ведь этот «призрачный» пароход мог следовать, допустим, в Чаунскую губу, не с запада, а с востока. А может действительно некое судно шло оттуда? Дело в том, что до похода «Сибирякова» в 1932 году снабжение спецстроек до Лены включительно проводилось со стороны Тихого океана, так как пролив Вилькицкого считался непроходимым для неледовых судов.

Начало восточноленским операциям в 1927 году положило плавание парохода «Колыма» (капитан П. Миловзоров). После неудач, постигших «Колыму» в следующем году, временно (до 1936 года) прекратили плавания из Владивостока в Лену. Но продолжались колымские экспедиции, перевозившие грузы и людей для нужд треста «Дальстрой» и Северо-Восточных (Колымских) лагерей.

Эти суда сопровождал (и зимовал с кораблями первой из них, 1932 года) ледорез «Литке», на помощь которого очень рассчитывали инициаторы экспедиции на «Челюскине». Между тем суда Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода в 1932 году под проводкой «Литке» с трудом дошли до бухты Амбарчик, доставив туда заключенных для строительства перевалочного порта и грузы для колымских приисков «Дальстроя». В Амбарчике они встретились с «Сибиряковым», который привел из Тикси 2 речных парохода и несколько барж для того же «Дальстроя». Впервые в истории полярного судоходства в восточном секторе Арктики находилось столько судов, а помочь им мог только ледорез, который самоотверженно и делал свое дело, получая все новые повреждения. Из обмена радиограммами с «Литке», ведущим 3 судна особых экспедиций в ста милях восточнее, у мыса Шелагского, капитан Воронин первым на борту «Челюскина» понял, что на помощь «Литке» рассчитывать не приходится. Все их плавания проходили в крайне тяжелых условиях. Так, Эрнст Кренкель в своей книге

«RAEM — мои позывные» рассказывает, что «в той же Колючинской губе увязли во льдах пароходы "Свердловск" и "Лейтенант Шмидт". У мыса Биллингса стали на зимовку три парохода колымской экспедиции». А Владимир Визе вторил ему: «В том же году (1933)... пароходам "Север" (совершившему еще рейс в устье Лены) и "Анадырь" пришлось зазимовать вторично, на этот раз недалеко от мыса Биллингса. Их положение усугублялось тем, что на "Хабаровске" и "Анадыре" находилось 168 пассажиров, причем большая часть из них числилась, как "пассажиры Дальстроя", то есть были вывозимыми из Амбарчика заключенными. И совсем уж критическим положение делало то, что более половины пассажиров были больны цингой, а на кораблях не было достаточных запасов продовольствия и теплой одежды.

"Литке" по распоряжению начальника Колымской особой экспедиции Д. Сергиевского ("оставление пассажиров Дальстроя на зимовку допустить нельзя по известным соображениям") предпринял неимоверные усилия, чтобы пробиться к этим пароходам. Эти усилия были успешны, и пароходы вернулись во Владивосток, правда, только летом 1934 года. А может среди них была и "Пижма"?

В 1933 году в колымском рейсе участвовали четыре парохода и шхуна "Крестьянка"; всем судам, за исключением парохода "Хабаровск", удалось в тот же год вернуться во Владивосток. Обратный путь от Колымы к Берингову проливу был связан с большими трудностями. Пароход "Свердловск" (капитан А.П. Мелехов) несколько раз испытал сильнейшие ледовые сжатия, причем имел крен до 30 градусов».

Итак — пароход «Челюскин» погиб, но эта катастрофа породила сразу несколько новых тайн, которые еще ждут своих исследователей. Но — только серьезных исследователей!

Где пропал Н-209?

В 1946 году исландские рыбаки, промышлявшие у Гренландии, нашли вмерзшие в лед доски от ящиков, на которых по-русски выжжено «август 1937». Возможно, это был обломок ящика с борта

исчезнувшего самолета «СССР Н-209»? Но найти ответ на этот вопрос не удалось и сегодня. Меж тем этот будущий рекордный полет начинался весьма буднично: ничего не предвещало катастрофы.

Заканчивался знойный день 12 августа 1937 года, но на подмосковном аэродроме в Щелково все еще было многолюдно. Летчики, механики, журналисты и гости собралась у изящного темно-синего четырехмоторного самолета, на крыльях которого красовались большие опознавательные знаки «СССР-Н-209». Столь необычная для воздушных машин окраска была выбрана с расчетом, что ее корпус будет сильнее поглощать солнечный свет, а это, в свою очередь, позволит не устанавливать в самолете систему отопления. Кому пришла такая идея? И сегодня это остается загадкой. Но, возможно, уже через несколько дней эта новация безымянного конструктора ускорила гибель экипажа Леваневского? А пока механики суетились вокруг самолета, стараясь быстрее закончить приготовление машины к полету. Дело в том, что летчики стараются не вылетатать на задания в понедельник и 13-го числа. Так было и на этот раз. Несмотря на быстро надвигающиеся сумерки, было решено не переносить вылет на утро, а стартовать до полуночи, и ни минутой позже. В это время командир экипажа Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский, внешне не замечая предполетную суету технарей, отвечал на вопросы окруживших его журналистов, перемежая ответы удачными шутками.

1937 год стал годом значительных успехов СССР по части сверхдальних воздушных перелетов.

Сначала в мае состоялась большая воздушная экспедиция под руководством Отто Шмидта, которая на 4 тяжелых самолетах высадила научный десант на Северный полюс. Она еще находилась в высоких широтах, как в трансарктический рейс через Северный полюс вылетел экипаж Валерия Чкалова на одномоторном самолете АНТ-25. А спустя три недели на таком же самолете полетел Михаил Громов.

Леваневский задумал трансарктический перелет еще в 1933 году, когда пришел в полярную авиацию. Но только через 4 года он сумел реализовать свои замыслы.

Подготовка Н-209 к сверхдальнему перелету велась в сжатые сроки. На самолете установили новые трехлопастные винты с анти-

обледенительной системой, загрузили в фюзеляж надуваемые воздухом матерчатые мешки на случай аварийной посадки в океане и неприкосновенный запас продовольствия. Туда же загрузили нарты, лыжи, шестиместную палатку, 4 спальных мешка, коммерческий груз и почту. Правда, осмотрев груз на борту, ради увеличения запаса горючего Леваневский приказал выбросить 5 мешков продовольствия. Экипаж состоял из шести человек: командир экипажа, второй пилот Николай Кастанаев, штурман Виктор Левченко, бортинженер Григорий Побежимов, механик Николай Годовиков и радист Николай Галковский. Надо отметить, что Леваневский подобрал прекрасно подготовленный к арктическим полетам экипаж. Так, штурман Левченко (1906—1937) в экипаже Леваневского был опытным арктическим специалистом. После окончания Высшего военно-морского училища им. М.В. Фрунзе (1928) и переподготовки в Школе морских летчиков (1929) он принял участие в Северо-Восточной комплексной экспедиции. Начиная с 1933 года, он постоянно летал на ледовую разведку Арктики, а в 1936 году участвовал в перелете из Лос-Анджелеса в Москву. Бортинженер Григорий Побежимов (1897—1937) в 1926 году участвовал в первом полете на остров Врангеля. С 1930 года в составе экипажей летчиков Бориса Чухновского, Анатолия Алексеева и Василия Молокова участвовал в исследовании Карского моря, бассейнов рек Лена и Енисей.

Около 18 часов 12 августа были закончены последние приготовления к полету. Короткое прощание, дружеские объятия, и в 18.15 темно-синий самолет взлетел и взял курс на север.

До полюса Н-209 должен был повторить полет по трассе Валерия Чкалова и Михаила Громова: Архангельск — Баренцево море — остров Рудольфа (архипелаг Земля Франца-Иосифа). Перелетев Северный полюс, он должен был повернуть на курс вдоль 148 западного меридиана и приземлиться на Аляске. За 10 минут до полуночи по расчетам самолет прошел остров Моржовец. Зрительное ориентирование было затруднено, так как уже на 2 тысячах метров была сплошная кучевая облачность. И в этом не было ничего удивительного: высокие широты пересекал мощный циклон. Н-209 пришлось подниматься все выше и выше, а это требовало заметного

увеличения драгоценного горючего. Наконец стрелка высотомера застыла на отметке 6 тысяч метров. Встречный ветер усилился и перешел в ураганный. Один за другим, как морские волны, налетали на самолет Леваневского атмосферные фронты, моторы работали в форсированном режиме, но путевая скорость падала с каждым часом. Экипаж включился в кислородные маски.

Около 14 часов новых суток Галковский передал радио: «Пролетаем полюс. От середины Баренцева моря все время мощная облачность. Высота — 6100 метров. Температура — минус 35 градусов. Стекла кабины покрыты изморозью. Ветер местами 100 километров в час. Сообщите погоду в США. Все в порядке». На такой высоте скорость ветра была соизмерима со скоростью самого Н-209.

Но отсчет километров вдоль 148-го меридиана начался. Но не минуло и часа, как в 14.32 по московскому времени пришла 19-я радиограмма Галковского, переполошившая весь штаб перелета. Вот как ее содержание пересказал известный советский полярный историк Михаил Белов в своем труде «История открытия и освоения Северного морского пути»: «Крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода. Высота 4600 м. Идем в сплошной облачности. Ждите». Озабоченность штаба нарастала. Вся центральная часть Арктики была охвачена мощным циклоном, центр которого находился примерно в 300 километрах к юго-востоку от Северного полюса. А что несет с собой циклон? Это, во-первых, мощная многокилометровая облачность. Во-вторых — это сильные, порой противные ветры, скорость которых увеличивается с подъемом самолета. При этом три мотора Н-209 потребляли горючего больше, чем четыре, — неизбежная плата за попытку удержать перегруженную машину на максимально возможной высоте.

Явно самолет Леваневского начал терять высоту. А значит, вошел в облачность, началось обледенение, труднее стало управлять самолетом, возможна потеря связи. Реальное спасение — начать снижение, пробить облачность, осмотреться и в случае необходимости садиться на льдину. Такая радиограмма и была послана на Н-209. Но Галковский не ответил. Все наземные станции удвоили внимание. Но радиограмма от Леваневского за № 19 стала последней ясно принятой весточкой от экипажа.

Несколько часов спустя в Якутске и на мысе Шмидта приняли неразборчивое радиодонесение, состоявшее из нескольких отрывочных фраз. Слышимость была настолько плохой, что отдельные буквы и слова не ложились в связный текст. Затем связь с Н-209 оборвалась, и на Аляске Н-209 не приземлился.

Некоторое время надежду найти пропавший экипаж оставляла концовка радиограммы с Н-209, которую не получила радиостанция Тикси, зато получила радиостанция в американском Анкоридже. Концовка 19-й радиограммы звучал так: «... Посадку будем делать в 3400». У штурмана Левченко квадрат 34 с координатами 70—75 градусов северной широты и 85—115 градусов западной долготы приходился на район Канадского архипелага: острова Виктория и Принца Уэльского. Кроме того, при передаче радиограммы могло проявиться искажение, и цифра «34» в действительности была цифрой «64».

Зато начались поиски по маршруту. Все поисковые планы исходили из того, что пропавшая машина может находиться в любой точке вдоль 148-го западного меридиана, начиная от 88-й северной параллели. Ледокол «Красин» и пароход «Микоян» поспешили к мысу Барроу на Аляске. Туда же вылетели на двухмоторных самолетах летчики Василий Задков и Алексей Грацианский. Три четырехмоторных ТБ-3 под командованием начальника полярной авиации М. Шевелева отправились на остров Рудольфа для обследования района Северного полюса. Всего на разыскные работы было направлено 15 советских самолетов, да 7 иностранных самолетов взлетели с Аляски. Однако их пришлось быстро посадить на аэродромы. В первые дни после исчезновения Н-209 полярные радиостанции Главсевморпути, разбросанные по всему арктическому побережью, неоднократно наблюдали работу неисправной радиостанции в волновом диапазоне самолета Леваневского.

Вновь вернемся к вышеназванному труду М.И. Белова: «Принято считать, что на этом радиосвязь с самолетом "СССР Н-209" была прервана и что, попав в сильное обледенение вскоре после этой последней радиограммы, он упал на лед и разбился. Однако имеется по крайней мере еще два сообщения с борта самолета Леваневского, которые не принимаются в расчет. Первую из

них приняла мощная якутская станция в 15 ч. 58 мин., т.е. через 1 ч. 24 мин. после сообщения о выходе из строя правого мотора. Текст телеграммы гласил: "Все в порядке (это означало: или самолет сел на льдину, или мотор починили. — *Авт.*) Слышимость LR (очень скверная. — *Авт.*). А еще через 1 ч. 55 мин., в 17 ч. 53 мин., радиостанция мыса Шмидта получила на волне самолета СССР Н-209 следующую радиограмму: "Как меня слышите? LR Ждите". В последующие дни радисты Арктики улавливали слабые позывные морзянки на волне самолета, но разобрать их смысл не смогли. Последний раз волну самолета СССР Н-209 слушали 22 августа». Длительное время складывалось впечатление, что экипаж жив и тщетно пытается выйти на связь с Большой землей, передавая свои координаты. Советский Наркомат связи обратился ко всем радиолюбителям СССР и США с просьбой вести непрерывные наблюдения за эфиром. Каждый день на рабочий стол руководителя Главсевморпути Отто Шмидта ложились десятки сообщений.

Лишь 14 сентября, спустя месяц после исчезновения Н-209, звено Шевелева добралось до своей будущей базы. И только 7 октября флагманский самолет под управлением М. Водопьянова смог вылететь в центральную часть Арктического бассейна и вместе со своими самолетами выполнить сюда несколько полетов. До наступления полярной ночи рейды со стороны Аляски совершили только три самолета: Грацианского, Задкова и американца Уилкинса. Однако все они проходили в крайне сложных условиях: при плохой видимости, дожде, туманах и снегопадах. Понимая, что важен каждый час, поисками пытались охватить, как можно больший район: центральную часть Арктического бассейна и побережье Аляски. Противоречивые сведения, будоражившие воображение, постоянно поступали из разных мест Арктики. С судна «Наскопи» видели красные сигнальные ракеты в районе магнитного полюса. Эскимосы с острова Бартер (побережье Аляски) слышали шум моторов низко пролетавшего самолета вечером 13 августа. Спустя сутки после исчезновения Леваневского, в 12.25 14 августа, радиостанция Главсевморпути захватила конец передачи неизвестной радиостанции на волне 26 метров, по тону похожей на «РЛ» (позывные Н-209).

16 августа поступило сообщение из Иркутска: «В 11 часов 23 минуты по 11 часов 30 минут на волне 26.54 метра слышали сигналы неисправно работающего передатчика. Начало работы и окончание — в соответствии с аварийным расписанием. Разобрать что-либо невозможно, но по характеру и продолжительности сигналов похоже на РЛ». Были и другие сообщения.

В начале октября на Землю Франца-Иосифа перебазировался новый авиационный отряд под командованием известного полярного летчика Бориса Чухновского. Его летчики на четырех тяжелых машинах, оборудованных специальными прожекторами для подсветки льдов, должны были сменить в Арктике группу Шевелева. Однако и этому отряду не удалось найти Н-209. Сначала поискам помешала непогода, которая два месяца держала советские и иностранные самолеты на аэродромах ЗФИ и Аляски. Лишь в январе 1938 года американский летчик Уилкинс совершил бросок в район полюса со стороны Аляски, а в марте — повторил его. Но все было тщетно.

Проходили месяцы 1938 года, а с ними таяла и надежда отыскать пропавший экипаж. За прошедшие 70 лет появилось множество различных предположений, гипотез о судьбе исчезнувшего экипажа. Но никто даже не приблизился к разгадке тайны.

Любопытную версию приводят в книге «По следам "таинственных путешествий"» ее авторы Дмитрий Алексеев и Павел Новокшонов:

«Каким был действительный курс Леваневского, мы достоверно не знаем. В нашем распоряжении только несколько обрывочных радиограмм, принятых 12 августа в Якутске (15 часов 58 минут), в Анкоридже (17 часов 26 минут), на мысе Шмидта (17 часов 57 минут) и в первые дни после исчезновения самолета. Информация, прямо скажем, скудна. Но и ее оказалось достаточно, чтобы сделать интересные предположения.

Физик Леонид Куперов доказал, что сообщения, принятые в Якутске и на мысе Шмидта, действительно были переданы с борта самолета! Более того, по этим радиограммам ему удалось определить и возможный район приземления Н-209. Он находился к северу от Новосибирских островов между 80 и 83-м градусами северной широты и 140—160-м градусами восточной долготы.

...район является наиболее вероятным местом вынужденной посадки по следующим причинам. Прежде всего путь следования к этому месту с курса 148 градусов западной долготы нигде не пересекается с зонами уверенного приема на 26 метрах (рабочая длина волны бортового радиопередатчика находилась в районе 36 и 26 метров, аварийная — 19 метров. 13 августа 1937 года работа велась в диапазоне 26 метров. — *Авт.*) Район удален от меридиана 148 градусов западной долготы, около которого производились поиски. Поисковые полеты самолетов проходили, по крайней мере, восточнее меридиана мыса Барроу, и для них все четыре района находились в зоне молчания на аварийной волне 19 метров.

А ведь поиски в районах северной части Аляски и Канадской Арктики могли привести к успеху.

Так, 25 апреля 1938 года в Вашингтон было передано сообщение сержанта корпуса связи США Стенли Моргана. Оно было весьма любопытным. Американский сержант рассказал, что 19 или 20 августа 1937 года 3 жителя из селения Оликтова (140 миль к юго-востоку от мыса Барроу) увидели возле острова Тэтис предмет, похожий на летящий самолет. Сначала был слышен шум моторов, потом показался сам большой предмет, двигавшийся на запад. Он коснулся два или три раза поверхности и с сильным всплеском исчез среди волн бухты Гаррисона. На следующий день в этом месте появилось большое масляное пятно, которое оставалось заметным здесь еще более недели.

Летом того же года на Аляске работала экспедиция доктора Хомера Келлемса, установившая в эти же дни памятник американскому пилоту Вилли Посту, разбившемуся возле мыса Барроу тремя годами раньше. Все тот же сержант Морган предложил Келлемсу осмотреть бухту Гаррисона и побережье острова Тэтис. Экспедиционное судно «Пандора» быстро достигло назначенного района и приступило к осмотру акватории бухты. Одновременно с помощью крюков-кошек они внимательно осмотрели дно, где магнитный компас указал на присутствие на дне металла. На месте находки был сброшен буй, но до логического конца поисковую работу довести не удалось, так как закончилось короткое полярное лето. В дальнейшем, если машина Леваневского упала на малые

глубины, то она могла вмерзнуть, а затем вместе со льдом уйти в океан. Либо — разбиться во время движения льдов по бухте. Если же она упала на большие глубины, то и сегодня лежит на месте катастрофы. Неразбериха с числами дня падения самолета не является основанием, чтобы не верить рассказам эскимосов».

Вспомним, что в американском городе Анкоридж приняли концовку 19-й радиограммы с Н-209, которая звучала так: «...Посадку будем делать в 3400». Откровенная несогласованность поисковых действий между СССР и США привели к тому, что эту фразу в Москве даже не рассматривали. Либо — получили ее от американской стороны, но не обратили на нее достаточного внимания. Меж тем, вышеуказанная цифра «34» может указывать на район, находящийся в границах треугольника, имеющего вершинами канадские острова Принс-Патрик, Виктории и Принца Уэльского, которые вдвое ближе от места выхода из строя мотора Н-209, чем Аляска, где искали пропавший самолет. Но почему-то в «Канадском треугольнике» искать самолет Леваневского... не стали. Весьма любопытно, что, по информации вышеупомянутых Д. Алексеева и П. Новокшонова, «14 августа 1937 года корреспондент ТАСС сообщил из Нью-Йорка: "...корпус связи заявил, что радиостанция в Анкоридже на Аляске перехватила в 14 часов 44 минуты по гринвическому времени сообщение с самолета. В этом сообщении говорилось: "Не имеем ориентировки. Затруднение с передатчиком"». А это может указывать на то, что штурман Виктор Левченко только предположительно знал направление и скорость ветрового и общего сноса самолета. Это сегодня мы знаем, что этот снос был западным и отклонял Н-209 от курса на несколько десятков километров за каждый час полета. К тому же асимметрия исправно работающих двигателей — два слева, один справа — еще дальше уводила самолет вправо от намеченного курса. Каким курсом вел свой самолет Леваневский, мы достоверно не знаем и сегодня, но вполне реально, что он мог привести Н-209 в вышеназванный «треугольник». Причем даже если они до него не долетели, то не обязательно сразу же упали на дно Канадской впадины.

В марте 1946 года к северо-востоку от острова Врангеля советские полярные летчики обнаружили громадный ледяной остров

площадью в 600 квадратных километров. Такой же по площади остров был обнаружен известным полярным летчиком Ильей Мазуруком через два года, в апреле 1948 года, на долготе Берингова пролива. Еще через два года, правда, меньший ледяной остров, площадью примерно 100 квадратных километров, сфотографировал экипаж полярного летчика Виктора Петрова. Позднее эти острова были обнаружены американскими полярными летчиками и поименованы ими как Т-1, Т-2, Т-3 соответственно. По внешнему виду они также приняли их за настоящие ледяные острова, которые... меняли свои координаты. На подобный остров мог приледниться и самолет Леваневского, а затем, пройдя параллельно северным берегам Канадского архипелага по направлению к мысу Барроу, возможно, вернулся к мысу Колумбия. Но к этому времени в мире разразилась Вторая мировая война и у СССР и США появились совсем иные заботы. К тому же, допустим, этот остров стал разрушаться, и в конце концов растаял окончательно. Только сейчас последние следы Н-209 и его несчастного экипажа ушли на дно Чукотского моря или моря Бофорта? А может, и возле Гренландии? Но пока известно, что 13 сентября 1937 года в Охотском море радист парохода «Батум» принял на волне 54 метра странную радиограмму: «Широта 83 градуса норд, долгота 179 градусов вест РЛ...» Быть может, это и был последний зов погибающего экипажа?

Дирижабль «СССР-В6» должен был спасти папанинцев

В Заполярье заканчивался зимний день 1938 года. В 19.00 6 февраля люди, собравшиеся на полузаметенном перроне небольшой железнодорожной станции «Белое море», неожиданно среди морозной тишины услышали глухой, но очень сильный взрыв. Затем на северо-западе гигантский столб ревущего пламени рванулся к облакам, словно проснулся огненный вулкан.

Оправившись от шока, станционный смотритель только через час дозвонился до ближайшей крупной станции Кандалакша, но там также увидели огненный вулкан и знали о происшествии. Здешний

начальник станции знал также, что где-то в это время поблизости должен пролетать советский дирижабль СССР В-6 «Осоавиахим», спешивший спасти зимовщиков с дрейфующей станции «Северный полюс-1» (СП-1). В короткое время, несмотря на морозную ночь, группа лыжников и два спасательных отряда на оленьих упряжках отправились в сторону места катастрофы.

К трем часам утра спасатели добрались до места сильного пожара. Здесь они нашли тех, за чью судьбу больше всего опасались, — 6 сильно обгоревших и почти замерзших астронавтов с дирижабля СССР В-6 «Осоавиахим», которые жались к двум ярко горевшим кострам...

1930—1940-е годы стали временем бурного развития полярной авиации, утвердившей себя на Севере как единственное средство, способное в короткий срок доставить людей и груз практически в любую точку заполярной тундры или арктических островов. Одновременно с ней, в начале 1930-х, получили широкое развитие полеты сюда же дирижаблей.

По мере того как в СССР развертывали работу по исследованию Арктики, раскрывая одну за другой ее «белые пятна» и осваивая арктические пустыни, взгляды советских ученых все чаще стали устремляться на ту часть Арктики, которая лежала к северу от мелководных арктических морей. И первыми здесь стали советские ученые-метеорологи. Дело в том, что советские метеорологические станции, позволявшие наблюдать за льдами и арктической погодой, располагались исключительно в окраинной зоне Арктики. Центральная же ее часть оставалась неприступным «белым пятном». Было вполне очевидным, что даже одна-единственная метеорологическая станция, но расположенная в центре Арктики, способна существенно расширить познания наших метрологов о циркуляции воздушных потоков в высоких широтах, которые, следовательно, будут полезны для обслуживания Севморпути или для трансарктических воздушных полетов. Эта же станция могла бы иметь огромное значение для геофизики, океанографии, биологии. И весной 1937 года этот проект был реализован на деле. Но во время его проведения произошла одна из самых страшных катастроф в истории советского дирижаблестроения.

В 1931 году при Управлении гражданского воздушного флота СССР был организован «Дирижаблестрой», среди руководителей которого был итальянский генерал Умберто Нобиле, приехавший в Советский Союз работать по контракту. Спустя много лет уже отставной 90-летний генерал, награжденный в дни своего юбилея серебряной медалью Географического института в Италии, расскажет: «После спасения я прожил в России пять лет. Это был один из самых счастливых периодов в моей жизни. Если бы я там остался, советское правительство сделало бы все возможное для того, чтобы я мог осуществить свои планы исследования Арктики. Но дочь настойчиво звала меня в Италию, и я вернулся. В Соединенных Штатах, куда мне пришлось уехать потому, что фашисты лишили меня всякой возможности работать, я не был так счастлив».

В апреле следующего года на верфях «Дирижаблестроя» был заложен первый воздушный корабль — СССР В-1. Вслед за ним были построены дирижабли СССР В-2 и СССР В-3 («Ударник») большего размера. Все эти воздухоплавательные суда были построены с участием итальянского конструктора. Уже 7 ноября 1932 года все 3 воздушных корабля вместе с построенными к этому времени дирижаблями СССР В-4 («Комсомольская правда») и СССР В-5 участвовали в воздушном параде на Красной площади.

Через два года, в 1934 году, вступил в строй дирижабль СССР В-6 («Осоавиахим»), оборудованный тремя 240-сильными двигателями. В октябрьские дни 1934 года «Осоавиахим» с Умберто Нобиле на борту совершает свой первый полет над столицей.

Согласно плану «Дирижаблестроя», первая воздушная линия полета на дирижаблях должна была соединить Москву с Мурманском. Для этого в Петрозаводске собирались построить причальную мачту, а в Мурманске — ангар, газовое хозяйство. Но эти планы не были реализованы из-за отсутствия баз для хранения и снабжения дирижаблей: ангары были сооружены только в Долгопрудном и под Гатчиной. Тогда же СССР В-6 собирались использовать для полетов между Москвой и Свердловском.

Осенью 1937 года состоялся пробный перелет, в котором участвовали 20 человек, во время которого Нобиле особо отметил хорошие командирские качества командира дирижабля И. Панькова.

Восхищенный корреспондент газеты «Правда» писал, что перед этим замечательным видом транспорта открывается блестящее будущее.

29 сентября 1937 года СССР В-6 поднялся в воздух с целью установить мировой рекорд продолжительности полета. На этот раз экипаж судна состоял из 16 человек, сменявших друг друга через 8 часов. На борту было 5700 л бензина. В течение 20 часов дирижабль летел заданным курсом, а затем, из-за плохой погоды, — по направлению ветра. Пролетев над Калинином, Курском, Воронежем, Новгородом, Брянском, Пензой и опять над Воронежем, 4 октября дирижабль приземлился в Долгопрудном, продержавшись в воздухе без посадки 130 часов 27 минут! Прежнее достижение — 118 часов 40 минут, установленое германским цеппелином LZ-127, было преодолено. При этом советскому дирижаблю пришлось пробиваться через сильные встречные ветры, идти под проливными дождями, сквозь туманы. Однако СССР В-6 с честью выдержал это труднейшее испытание, а пилоты-аэронавты продемонстрировали незаурядное летное мастерство. Несмотря на отдельные успехи, кризис дирижаблеплавания, связанный с многочисленными катастрофами и человеческами жертвами, привел к прекращению мирового дирижаблестроения. Причины этих неудач крылись в отставании науки, которая тогда еще не располагала секретом изготовления надежного невзрывающегося легкого газа для наполнения баллонов гондолы и несгораемого материала для изготовления дирежабельной оболочки. Неудивительно, что к середине 1930-х годов почти на всех воздушных арктических линиях победил самолет, способный обеспечить большую безопасность полетов. Однако дирижабли еще хранились в воздухоплавательных ангарах. Более того, в 1936 году, в период подготовки воздушной экспедиции Отто Шмидта и беспосадочных полетов через высокие широты, в Совнарком СССР поступило письмо председателя Комитета по дирижаблестроению Центрального совета Осоавиахима СССР Ф. Ильина об использовании дирижабля СССР В-6 для полета на Северный полюс через Архангельск и Шпицберген. Но знаменитая зимовка папанинцев уже подписала дирижаблю «Осоавиахиму» смертельный приговор.

21 мая 1937 года на большое ледовое поле неподалеку от Северного полюса приземлился самолет СССР Н-170 под управлением Михаила Водопьянова — флагманский самолет воздушной экспедиции «Северный полюс-1». С него на лед сошла четверка будущих зимовщиков во главе с Иваном Папаниным: Эрнст Кренкель, Петр Ширшов и Евгений Федоров. С собой они привезли радиостанцию и трехдневный запас продовольствия. Через трое суток на льдину прилетели еще 3 самолета с экспедиционным имуществом и запасом продовольствия на год.

Работа СП-1 шла успешно: зимовщики хорошо обосновались на льдине, имевшей толщину 310 сантиметров. Экспедиционное снаряжение было продумано до мелочей, практически все предметы были специально предложены для полюсной станции. Жилой дом представлял собой палатку с каркасом из дюралюминиевых труб. Сверху палатка покрывалась брезентом с прокладками из гагачьего пуха. Для научных наблюдений были взяты шелковые палатки. Для получения энергии на станции имелся ветряк, который заряжал аккумуляторы безотказно. Вся радиоаппаратура была специально изготовлена для дрейфующей зимовки и отличалась минимальным весом при максимальной надежности. Ввиду возможного разлома льдины при ледовых сжатиях продовольствие было распределено по трем складам, находившимся в различных частях льдины.

Научные работы начались немедленно после того, как из самолетов были выгружены научные приборы, и успешно велись до начала февраля. Но ранним утром 1 февраля 1938 года в результате шестидневного шторма, когда льдина с папанинцами находилась уже в Гренландском море, ее разорвало трещинами на несколько кусков. Зимовщики оказались на обломке 300 метров длиной и 200 метров шириной. От основного лагеря оказались отрезанными две запасные базы и технический склад со вспомогательным оборудованием. Наметилась трещина и под жилой палаткой. Полярникам пришлось переселяться в наспех сооруженный снежный домик. Самым неприятным стало то, что и на следующий день «островок безопасности» продолжил разрушаться и вскоре его размеры не превышали 50 метров в длину и 30 метров в ширину. Здесь, в шелковой палатке, пришлось укрыть радиоаппаратуру,

результаты экспедиции и запас продовольствия на 10 недель. Обстановка на льдине стала напряженной.

Для спасения полярников посланы ледоколы «Таймыр», «Ермак» и «Мурман». Но они шли очень медленно. Самолеты также не могли сесть на льдину, на которой дрейфовали папанинцы. Только дирижабль был способен быстро долететь до полярников и, зависнув над льдиной, поднять людей и оборудование. И «Осоавиахим» как нельзя лучше подходил для этой цели.

В те дни дирижабль готовился к длительному перелету по маршруту Москва — Новосибирск, призванному положить начало первой в стране грузопассажирской дирижабельной линии. В состав его экипажа были назначены лучшие люди эскадры. Все 19 человек, несмотря на молодость, были опытными воздухоплавателями. Правда, Нобиле считал ошибкой назначение командиром СССР В-6 вместо И. Панькова молодого командира воздухоплавательной эскадры Н. Гудованцева, хорошо освоившего управление дирижаблем. Эта смена была необъяснимой, но, вероятно, одной из причин тому стали находчивость и смелость Гудованцева.

Однажды, в 1935 году, командуя дирижаблем СССР В-2, во время выполнения тренировочного полета он приземлился в Донецке. Вопреки правилам эксплуатации весь экипаж покинул гондолу и занялся креплением воздушного судна к стопорам. По доброте командира в гондолу забрались любопытные мальчишки. Внезапный порыв ветра сорвал дирижабль с якорей, и он, никем не управляемый, пошел на подъем. Не растерявшись, Гудованцев, ухватившись за трос, стал подтягиваться на руках и с большим трудом добрался до гондолы. Запустив двигатель, он благополучно привел дирижабль на аэродром. За находчивость и отвагу Гудованцев награжден орденом Красной Звезды. Вот каким был командир «Осоавиахима», который должен был вести свое воздушное судно к Новосибирску. Однако экипажу СССР В-6 пришлось изменить свои планы.

В составе экипажа дирижабля СССР В-6 вместе с Н. Гудованцевым на Северный полюс отправились: пилоты И. Паньков, С. Демин, инженер В. Устинович, штурман А. Ритслянд, метеоролог А. Градус, бортмеханик Д. Матюшин и другие отважные воздухоплаватели.

Несмотря на непогоду и метель, старт назначен на 5 февраля 1938 года. Командир корабля, в последний раз проверив состояние дирижабля и его двигателей, готовность экипажа, отрапортовал правительственной комиссии.

Шесть тонн горючего уместилось в 18 баков, подвешенных вдоль 100-метрового киля корабля. Четыре 200-литровых балластных бака были заполнены антифризом — смешанной со спиртом водой. На «Осоавиахим» загрузили трехмесячный запас продовольствия, комплекты теплой одежды, палатки, ружья, много другого снаряжения, а также ящики с пиротехникой — в Арктике полярная ночь, и чтобы отыскать черную палатку СП-1, возможно, потребуется сбрасывать осветительные бомбы на парашютах. Но вот все приготовления закончены — СССР В-6 отправился в Мурманск.

Дирижабль летел на высоте до 300 метров. Метеосводка не радовала: низкая облачность, снег, обледенение; очень скоро советский дирижабль вошел в зону сильного тумана. В таких условиях полет проходил в течение 5 часов. Внезапно погода улучшилась: облачность поднялась, видимость возросла до 20—30 километров. Используя попутный ветер, на участке пути до Яндозера дирижабль шел на высоте 300 м, в нижней кромке облаков, развивая при этом скорость более 100 километров в час. Но через 2 часа полета дирижабль опять вошел в зону плотной облачности. Из соображений безопасности Н. Гудованцев увеличил высоту полета до 450 метров.

Для того чтобы воздухоплаватели не заблудились в пути, вдоль железной дороги на Мурманск рабочие по собственной инициативе зажгли костры. Однако советские воздухоплаватели, не знавшие об этом, только удивлялись огням.

Штурманы вели воздухоплавательное судно, используя карты 1906 года издания. Даже опытный штурман А. Ритслянд, двумя годами ранее на гидросамолете СССР Н-2» под командой В. Молокова проинспектировавший все районы Севморпути, не знал точно, где они находятся.

Продвижение дирижабля по маршруту регистрировалось по радиограммам Гудованцева, а также по наблюдениями с земли,

причем в 18 час. 56 мин. 6 февраля был зафиксирован полет дирижабля в районе станции Жемчужная (39 км до Кандалакши).

В это же время бортрадист «Осоавиахима» В. Чернов передал очередную сводку о ходе полета и больше на связь не вышел. Выжившие в катастрофе воздухоплаватели позже рассказали следующее.

Около 19 часов недалеко от города Кандалакши в разрывах тумана прямо перед дирижаблем неожиданно проступили очертания двуглавой горы. Штурман Мячков закричал: «Гора! Летим на гору!» «Право до отказа! — скомандовал Паньков. — До отказа!» Рулевой Почекин крутанул штурвал; Паньков бросил руль глубины влево, тоже до отказа, задирая нос корабля. Но больше он ничего не успел сделать: ни дернуть костыльки — открыть балластные баки, — ни просигналить бортмеханикам команду выключить моторы. На огромной скорости дирижабль стал сбивать деревья. Гондолу подбросило, затрясло, все кругом пронзительно заскрежетало, с треском разламываясь. Свет сразу погас.

Ударившись виском об иллюминатор, Пеньков замертво упал; Мячкова швырнуло в другой конец рубки. Почекин, пролетев вперед, разбил головой ветровое стекло. Залитый кровью, теряя сознание, он пытался подняться и не мог. Из пассажирского салона, из-под ящиков, кресел, тюков — всего, что там было, доносились стоны разбившихся, оглушенных, еще не понимающих, что случилось, людей. Лязг, хруст ломающегося на куски металла... Выворачивая с корнем огромные сосны, дирижабль проламывал собой просеку. Гондола стала наполняться чем-то едким, удушливым.

Для тех, кто спал в кормовой части дирижабля, первый удар оказался не так ощутим. Их крепко тряхнуло в гамаках, отбросило в сторону, кто-то в темноте недоуменно подал голос, кто-то даже не проснулся...

От искры, возникшей, как полагали, при замыкании в цепи электроснабжения, начался пожар. Устинович первым увидел, как на носу корабля вспыхнул огонь, крикнул: «Ребята, горим!»

Страшный взрыв пиротехники разорвал стены гондолы, приподнял навалившийся на нее сверху стальной киль, выбросил на десятки метров горящие куски переборок, жестяные коробки

с продовольствием, обломки догорающих ящиков, разметал по сторонам стальные швартовые тросы.

Весь корабль — уже как один ревущий огненный вулкан. С грохотом рвались баки с бензином, ящики с патронами. Пламя гигантским столбом рвалось к облакам.

Практически все 13 человек, находившихся в кабине, тут же сгорели. Спаслись только 6 аэронавтов, находившихся в мотогондолах и в хвосте. Раненые и обожженные, они упали на снег. Оправившись от шока, разожгли костер и стали ждать. Утром их нашли спасатели. Уже в госпитале уцелевшие воздухоплаватели рассказали следующее.

Рассказ четвертого помощника дирижабля СССР В-6 В. Почекина: «Прежде чем вылететь в Мурманск, нами была проведена большая подготовительная работа. Корабль был подготовлен для длительного зимнего полета Москва — Новосибирск. В это время пришло сообщение о том, что льдина папанинцев раскололась и требуется форсировать операцию по снятию героической четверки. Экипаж СССР В-6 обратился к правительству с ходатайством о разрешении совершить тренировочный полет Москва — Мурманск — Москва с тем, чтобы в случае благоприятных результатов лететь к льдине Папанина. Корабль к этому имел все возможности. Правительство пошло нам навстречу и разрешило совершить тренировочный полет.

5 февраля с дирижабельного аэродрома под Москвой мы поднялись в воздух и взяли курс на Петрозаводск. Полет до Петрозаводска протекал в тяжелых условиях: была низкая облачность, местами шел снег, металлические части корабля покрылись льдом. Часа за два до нашего появления над Петрозаводском корабль вошел в сплошной туман и почти до самого Петрозаводска шел слепым полетом. Отсюда легли курсом на Мурманск.

Погода оставалась неблагоприятной. Наш бортовой синоптик Д. Градус заявил, что через некоторое время наступит улучшение. На самом деле, примерно через 3 часа полета от Петрозаводска облачность поднялась, видимость увеличилась до 20—30 км. Такая погода благоприятствовала полету. Дул попутный ветер, и мы шли со скоростью свыше 100 километров в час. Часа через 2 мы снова

попали в полосу низкой облачности, видимость резко ухудшилась, наступила темнота, пошел снег. Несмотря на это, мы шли точно по курсу. Штурманы Г. Мячков и А. Ритслянд строго и неустанно наблюдали за правильностью курса. Иногда наш полет совпадал с направлением железнодорожной линии. Вначале шли на высоте 300—350 м. Мне показалось, что мы летим слишком низко, и я об этом сказал командиру Н. Гудованцеву. Он отдал приказ второму командиру И. Панькову подняться выше. Поднялись до 450 метров и продолжали полет.

Неожиданно я услышал резкий крик штурмана Мячкова: "Летим на гору!" Паньков резко задрал кверху нос дирижабля, чтобы идти на подъем, и приказал мне повернуть руль направо. Через несколько секунд я услышал шум: корабль задевал за деревья. Затем раздался резкий треск, и корабль, налетев на гору, повалился на нее.

Я очутился среди груды обломков металлических частей гондолы и киля корабля, а сверху меня накрывала оболочка. Тут же начался пожар, возникший, возможно, от замыкания цепи электро-радиооборудования. Я начал выбираться из корабля. Вдруг я совершенно случайно провалился в какую-то яму, и это оказалось для меня спасением. Здесь же были Новиков, Устинович, Матюпин, Воробьев.

Мои товарищи были в таком состоянии, что не могли вымолвить ни слова. Придя в себя, мы развели несколько костров, чтобы нас могли обнаружить. На рассвете 7 февраля к месту катастрофы, которое находилось в 91-м квартале Проливского лесопункта, подошла группа лыжников во главе с лесоводом Никитиным. Они оказали нам первую помощь. Один из лыжников вернулся в барак и сообщил наше местонахождение. К нам прислали оленей, и мы уехали в ближайший барак лесорубов.

Здесь мы обогрелись и поблагодарили лесорубов за помощь. Отсюда нас отправили на станцию Проливы, а затем в специальном вагоне привезли в Кандалакшу». А вот рассказ бортмеханика К. Новикова: «В 19 час. 35 мин. 5 февраля поднялись над Москвой. Пролетав два часа над городом, устранили девиацию и легли на курс Москва — Мурманск через Петрозаводск. Из Петрозаводска

летели в малоблагоприятной обстановке в тумане; временами падал мокрый снег.

В 12 часов 6 февраля прошли над Петрозаводском. После 6 часов вечера я стал на вахту в кормовой гондоле. Материальная часть корабля все время работала блестяще. Настроение команды было замечательное. Подлетая к Кандалакше, мы обдумывали возможность скорейшей заправки в Мурманске и проверяли маршруты полета к папанинцам. До Мурманска оставалось идти два часа с половиной. У штурвала направления на вахте стоял пилот Почекин, у штурвала глубины — второй командир дирижабля Паньков и штурман Мячков. За несколько секунд до катастрофы Почекин услышал голос штурмана: "Гора!" Вслед за этим произошел первый удар.

В кормовой гондоле я наблюдал за машиной, сидя в кресле спиной к носу корабля. При первом ударе меня выбросило из кресла, и я ударился головой о водяной радиатор. В следующее мгновение второй удар бросил меня грудью на мотор. Свет в гондоле погас. Чувствуя необходимость выключить мотор, ощупью отыскал выключатель. В этот момент последовал третий удар, и меня спиной, а потом головой ударило о мотор. Пытаясь упереться руками о что-нибудь твердое, я почувствовал боль в левой руке: видимо, порезал ее обо что-то острое. Затем наступил момент покоя. Гондолу перестало трепать. Пытаюсь ориентироваться. Ищу дверь слева, но не нахожу ее. Накалившаяся крышка гондолы жжет голову. Нагибаюсь. Вижу снег и горящую оболочку дирижабля. Голыми руками приподнимаю горящую материю, протискиваюсь до пояса, затем упираюсь руками и тяну застрявшую ногу. Наконец, освободился. Волосы и одежда на мне горят. Зарываюсь в снег. Встать не могу и решаю откатиться от горящего дирижабля. Откатившись приблизительно на 25 м, лежу под деревом, через некоторое время слышу голос Устиновича: "Кто еще жив?" Устинович приподнял меня и постелил кусок материи, через некоторое время подошли Бурмакин и Воробьев. Устинович непрерывно кричал, созывая уцелевших. Собралось 6 человек. Развели костер. Когда рассвело, стали изредка подавать голос, зная, что нас ищут. Часов в 7 утра нам ответили. В 8 часов мне была оказана первая помощь.

Сейчас я в больнице, чувствую себя вполне хорошо. Снова готов взяться, как только поправлюсь, за выполнение любого задания партии и правительства. Скорблю об утрате дорогих друзей, но знаю, что на их место страна выдвинет сотни новых героев и будет всегда чтить память погибших».

Судя по всему, причиной катастрофы стало отсутствие на борту надежных средств навигации и несовершенство системы управления. На карте, которой пользовались аэронавты, вместо злополучной горы обозначено болото.

Уцелевшие при катастрофе составили телеграмму: «Москва ЦК ВКП(б), товарищу Сталину, Совнарком, товарищу Молотову, Микояну, товарищу Ежову из Кандалакши. 10.02.1938 г. До боли сердца жаль, что наш полет закончился так трагически. Горя желанием выполнить ответственное правительственное задание, мы отдали все свои силы для успешного завершения полета по снятию с льдины отважной четверки папанинцев; для выполнения этого задания правительство обеспечило нас всем необходимым. Весь коллектив экипажа был твердо уверен, что без всякого риска достигнет намеченной цели. Больно мириться с мыслью, что мы не выполнили задания правительства. Нелепый случай оборвал наш полет. Глубоко скорбим о погибших товарищах. Благодарим наше правительство за отеческую заботу о семьях наших погибших товарищей. Гибель дирижабля не сломит нашу волю, нашу решимость выполнять любое поручение партии и правительства. У дирижаблестроения большая будущность, случающиеся аварии не могут снизить достоинства дирижабля. Мы с удвоенной энергией будем впредь упорно работать над постройкой еще более мощных, усовершенствованных дирижаблей. Дирижаблестроение советское развивается успешно, будет еще больше развиваться под руководством нашего правительства, нашей любимой партии, великого вождя товарища Сталина. Группа экипажа дирижабля СССР В-6 Матюнин, Новиков, Устинович, Почекин, Бурмакин, Воробьев».

На следующий день телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС) сообщило: «При катастрофе убиты товарищи: Гудованцев Н.С. — первый командир дирижабля СССР В-6, Паньков И.В. — второй командир, Демин С.В. — первый помощник командира,

Лянгузов В.Г. — второй помощник командира, Кулагин Т.С. — третий помощник командира, Ритслянд А.А. — первый штурман, Мячков Т.Н. — второй штурман, Конюшин Н.А. — старший бортмеханик, Шмельков К.А. — первый бортмеханик, Никитин М.В. — бортмеханик, Кондрашев Н.Н. — бортмеханик, Чернов В.Д. — бортрадист, Градус Д.И. — синоптик».

Соболезнования советскому правительству и семьям погибших воздухоплавателей прислали правительства многих стран.

Похороны отважных воздухоплавателей, погибших при катастрофе дирижабля СССР В-6, состоялись 12 февраля 1938 года. С самого утра был открыт доступ в Колонный зал Дома союзов, где стояли урны с прахом погибших. В три часа дня траурная процессия, растянувшаяся на много кварталов, направилась к Новодевичьему кладбищу. Под троекратный ружейный салют в каменную стену Новодевичьего кладбища было установлены все 13 урн с пеплом сгоревших воздухоплавателей.

В родных городах погибших — Донецке, Луганске и Казани — именами Гудованцева, Ритслянда, Лянгузова были названы улицы. А в подмосковном городе Долгопрудном появилась улица Дирижаблистов. Однако гибель дирижабля СССР В-6 осталась как бы в тени всенародного ликования по случаю спасения героической четверки Ивана Папанина, которую 19 февраля 1938 года сняли со льдины ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

Во время работы над книгой удалось отыскать и систематизировать следующие данные на погибших воздухоплавателей.

Командир дирижабля СССР В-6 Николай Семенович Гудованцев родился в 1909 году в семье на станции Чулым, Омской железной дороги. В 15 лет, будучи подручным кровельщика, он был послан комсомолом на учебу в Омский индустриальный техникум. Здесь он проявил большие способности и создал ряд аэросаней и глиссеров. Энергичный, настойчивый, с редкими организаторскими способностями Николай Гудованцев выбирает своей специальностью дирижаблестроение.

В 1935 году он окончил курс в Институте — дирижаблестроительном учебном комбинате и получил звание инженера-механика дирижаблестроения. С этого времени он стал непременным

участником всех крупнейших перелетов дирижаблей. Больше 2 тысяч часов, командуя дирижаблями СССР В-2 и СССР В-8, Гудованцев провел в воздухе, в том числе свыше 200 часов ночью и в слепых полетах. За высокие летные качества и организаторские способности в 1937 году он был назначен командиром эскадры дирижаблей и утвержден Совнаркомом Союза членом совета при начальнике Аэрофлота. С большим энтузиазмом внес Гудованцев предложение использовать свой корабль для спасения отважной четверки папанинцев.

Второй командир дирижабля Иван Васильевич Паньков родился в 1904 году в Мордовии.

В 1922 году он поступил рабочим-смазчиком на Яковлевскую текстильную фабрику в Ивановской области. Через два года там же вступил в комсомол, а еще через два года, в 1926 году, — в ВКП(б). В этом же году, окончив рабфак, он поступил в Московское высшее техническое училище на аэромеханический факультет, реорганизованный в воздухоплавательное отделение Авиационного института. В 1932 году, продолжая учебу, он стал сначала помощником командира корабля, затем командиром на дирижаблях СССР В-1 и СССР В-6, на которых налетал свыше 1000 часов. За ряд полетов Паньков получает наградной знак Центрального совета Осоавиахима. В 1937 году Иван Паньков защитил дипломный проект и получил звание инженера I степени.

Первый помощник командира дирижабля Сергей Владимирович Демин родился в 1906 году в городе Себеж. В 1927 году он вступил в ВКП(б). Как и большинство советских воздухоплавателей, Сергей Демин был питомцем Института-дирижаблестроительного учебного комбината. Он поступил сюда в 1929 года с рабфака, а в 1934 году окончил институт. Но еще за два года до этого ему было доверено водить один из дирижаблей. В дальнейшем он командовал дирижаблями СССР В-1, СССР В-4, а в последний перед гибелью год был первым помощником командира СССР В-6. Его общий налет на дирижаблях был свыше 1000 часов.

Сергей Демин был не только способнейшим мастером пилотажа, но и серьезным изобретателем. Его проект механизации ввода и

вывода дирижаблей, буксировки, многочисленные рационализаторские предложения были с успехом осуществлены на практике.

Второй помощник командира дирижабля «СССР В-6» Владимир Георгиевич Лянгузов в 25 лет (в 1934 году) получил звание инженера-механика, окончив Институт дирижаблестроительного учебного комбината. Бывший ученик на кожевенном заводе, Владимир Лянгузов упорно и настойчиво овладевал искусством пилотажа. Он летал на дирижаблях СССР В-3, СССР В-5 и СССР В-6 (общий налет превысил 750 часов).

Третий помощник командира дирижабля Тарас Сергеевич Кулагин родился в 1911 году в Ростове-на-Дону. В 14 лет, работая подручным в механической мастерской на электростанции им. Классона, он стал культпропом здешнего комитета ВЛКСМ.

Тарас Кулагин окончил в 1935 году Институт — дирижаблестроительный учебный комбинат по специальности инженера-механика. Работал корабельным техником, затем корабельным инженером. Во время учебы в 1931 году вступил в партию. В дальнейшем летал на дирижаблях СССР В-1 и СССР В-6, на последнем был корабельным инженером. Общий налет у него был более 600 часов.

Первый штурман дирижабля Алексей Александрович Ритслянд заслуженно пользовался репутацией лучшего штурмана СССР. В историческом полете на Северный полюс он находился в экипаже В. Молокова на самолете СССР Н-171. За участие в этой экспедиции Ритслянд был награжден орденом Ленина. В 1936 году Алексей Ритслянд вместе с Героем Советского Союза В. Молоковым совершил большой арктический перелет на самолете СССР Н-2 и был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Алексей Ритслянд родился в 1904 году в селе Александрове Кудиревского района, Калининской области. Осенью 1923 года он стал курсантом Ленинградской артиллерийской школы, откуда через 3 года был командирован в школу летчиков-наблюдателей.

В 1928 году, закончив школу, Ритслянд стал летчиком-наблюдателем авиаэскадрильи, но вскоре был откомандирован в школу специальных служб на отделение инструкторов связи. Окончив ее, Ритслянд продолжает службу летнабом, а также

инструктором связи. Но в 1929 году назначается начальником связи авиапарка, а через год — начальником электро-радиослужбы экадрильи.

В 1933 году Ритслянд поступил в Главсевморпуть штурманом-радистом и работал здесь до последних дней.

Второй штурман дирижабля Георгий Николаевич Мячков поступил в школу летчиков в 1926 году. После окончания учебы он работал летчиком-инструктором. В 1933 году перешел на работу штурмана на дирижабле.

В 1937 году Георгий Мячков летал на дирижаблях СССР В-1, СССР В-2 и СССР В-8, общий налет у него на дирижаблях составлял свыше 1000 часов.

Старший бортмеханик дирижабля Николай Коняшин в 1930 году начал учебу в Московской воздухоплавательной школе без отрыва от производства. В это время он работал мотористом-механиком на строительстве треста Москомстрой.

Через два года Николай Коняшин досрочно выпускается из школы и направляется бортмехаником на дирижабль «Комсомольская Правда». Но в 1933 году его призывают в РККА, где он продолжает совершенствоваться в своей специальности. После демобилизации с военной службы Коняшин продолжает работать в эскадре дирижаблей, летая на дирижаблях СССР В-1 и СССР В-6, налетав около 1000 часов.

Первый бортмеханик дирижабля Константин Алексеевич Шмельков родился в Москве в 1903 году. В 1925 году он был призван в РККА, в начале следующего года был демобилизован по болезни.

В 1932 году Константин Шмельков окончил воздухоплавательную школу и стал бортмехаником дирижабля. Он летал бортмехаником на дирижаблях СССР В-3, СССР В-4, СССР В-6 и СССР В-8, налетав около 1000 часов, и с радостью принял предложение лететь в Мурманск, а потом — на помощь папанинцам.

Бортмеханик дирижабля Михаил Васильевич Никитин родился на хуторе Охотники Зарайского уезда Рязанской губернии. 17-летним юношей он приехал в Москву и поступил в школу при 1-й ситценабивной фабрике. В 1928 году пошел работать на

коммунальное строительство, сначала чернорабочим, затем — электромонтером.

В 1929 году Михаил Никитин был послан комсомольской организацией в воздухоплавательную школу, которую и окончил через 3 года. Одновременно он закончил школу планеризма, получив звание пилота-парителя. С 1932 года Михаил Васильевич работает бортмехаником и в 1933—1934 годах служит в рядах РККА.

С 1935 года Никитин снова работает на воздухоплавательных судах. Он летал на дирижаблях СССР В-4 и СССР В-6, его налет на дирижаблях превысил 500 часов.

Бортмеханик дирижабля Николай Никитич Кондрашев родился в 1907 году в Издешковском районе, Западной области. После окончания школы он учился в Московском авиатехникуме и Ленинградской военно-технической школе. С 1932 года Николай Кондрашев — бортмеханик воздушных кораблей СССР В-1, СССР В-2 и СССР В-6, налетал около 800 часов.

Бортрадист дирижабля Василий Дмитриевич Чернов родился в 1913 году. В 1931 году он окончил школу-девятилетку, а с 1934 года стал бортрадистом эскадры дирижаблей. Василий Чернов летал на дирижаблях СССР В-1, СССР В-2, СССР В-7, СССР В-8 и СССР В-6, общий налет у него был около 700 часов.

Бортсиноптик дирижабля Давыд Исаевич Градус в 1928 году поступил в военную школу на курсы метеорологов и через год стал специалистом-метеорологом. Следующий год он работает в частях ВВС РККА, после демобилизации переходит на работу в эскадру дирижаблей.

С 1933 года Давыд Градус был назначен начальником метеорологической службы в дирижабельном порту и стал постоянным участником всех длительных перелетов дирижабля СССР В-6. После похорон в газете «Правда» было опубликовано обращение родных погибших воздухоплавателей к товарищу Сталину: «Дорогой наш отец, друг и любимый вождь товарищ Сталин! В дни горя и скорби в связи с тяжелой утратой наших дорогих мужей, братьев и сыновей мы обращаемся к Вам с глубоко благодарностью за оказанную нам, семьям погибших членов экипажа СССР В-6, заботу, внимание и помощь. Ваша забота облегчает наши страдания. Наши родные,

участники экипажа СССР В-6, трагически погибшие, страстно любили свою родину. Их полет был вызван горячим патриотизмом во славу нашей родины. Они горели желанием принять участие в снятии отважной четверки папанинцев. В день вылета корабля СССР В-6 мы вместе с ними разделяли радостное волнение и глубоко были уверены в успехе этого дела. Несчастный случай вырвал от нас наших дорогих и любимых, преданных делу партии Ленина-Сталина, пламенных патриотов социалистической родины. Наше горе велико, однако утешением является то, что коллектив воздухоплавателей все как один с еще большим упорством будет продолжать развитие дела воздухоплавания, которое так горячо любили погибшие на боевом посту герои. Мы уверены, что на место каждого погибшего станут десятки и сотни героев воздухоплавания, на место погибшего корабля будут построены десятки новых мощных кораблей.

Спасибо Вам, родной товарищ Сталин, спасибо советскому правительству за Вашу помощь, внимание и заботу к нам, семьям погибших дирижаблистов.

Гудованцевы — мать, братья, сестры.

Черновы — жена, дочь.

Лянгузовы — жена, дочь, мать, отец, сестры.

Градус — жена, дочь, мать, отец, братья.

Паньковы — жена, дочь, мать, отец, брат.

Никитины — жена, мать.

Ритслянд — мать, отец, брат, сестры.

Коняшины — жена дочери, брат.

Кулагина — мать.

Шмельковы-мать, отец, братья, сестры.

Мячковы — жена, мать.

Демины — жена мать, братья.

Кондрашевы — жена, мать, братья, сестры». Практически у половины погибших воздухоплавателей были дети. Сегодня они достаточно пожилые и имеют собственных детей и внуков, которые, вполне понятно, захотят узнать, как погибли их деды и прадеды.

Провал «Страны чудес»

В 11.47 25 августа 1942 года сигнальщик старшина Вальтер Шмидт из состава 4-го дивизиона обнаружил по пеленгу 265 градусов две мачты. Вскоре удалось рассмотреть и сам советский корабль. Это был советский ледокол, спокойно идущий в дистанции 24 мили. Командир броненосца решил захватить его, но если захват не выйдет и советское судно попытается передать в эфир призыв о помощи, то уничтожить его. Однако капитан-цур-зее Меендсен-Болькен просчитался: в 12.18 служба радиоперехвата зафиксировала сообщение, переданное открытым текстом с «А. Сибирякова», в котором говорилось: «Вижу неизвестный вспомогательный крейсер. Идет на меня». Одновременно советский пароход увеличил скорость и попытался скрыться.

В 12.24 «Адмирал Шеер» подошел к нему на дистанцию 16,5 км, а в 12.42 приказал «А. Сибирякову» застопорить ход. Никакой реакции не последовало, тогда в 12.45 с дистанции в 6,3 км гитлеровский крейсер открыл артогонь. Уже в ходе обстрела Меендсен-Болькен заметил, что советское судно вооружено несколькими крупнокалиберными пулеметами и тремя орудиями. Два из них находились на корме, а одно — в носовой части. Несмотря на полную безнадежность, пароход попытался сопротивляться, умело маневрируя в клубах дымовой завесы и тумана. Тем не менее к 13.10 он уже был весь объят пламенем, а на его верхней палубе начали происходить сильные взрывы. Подойдя на дистанцию 4,6 км, крейсер прекратил огонь и спустил на воду катер. В 13.17 последний направился к погибающему кораблю для его осмотра и спасения оставшихся в живых. Всего удалось подобрать 22 советских моряка, включая командира. В 14.21 «А. Сибиряков» ушел под воду с большим дифферентом на нос. Еще через десять минут катер доставил пленных на борт крейсера. Так выглядел бой ледокольного парохода «А. Сибиряков» с ходового мостика германского броненосца «Адмирал Шеер».

Сегодня уже не секрет, что в советской Арктике нацисты пытались создать систему контроля над акваторией Карского моря и побережьем Сибири. Есть информация, которая, правда, нуждается в дополнительной серьезной проверке, что они даже пытались взять

под контроль море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря, а также побережье Чукотки. И все это рассматривалось в свете пресловутого «Генерального плана «Ост», который предполагал «германизацию всех территорий СССР до Урала включительно». По данным известного западногерманского историка Юрга Майстера, с момента начала Второй мировой войны у Адольфа Гитлера и гросс-адмирала Эриха Редера существовал проект прорыва английской блокады посредством регулярного судоходства германских военных кораблей и торговых судов по Северному морскому пути. Для установления «океанского моста» между Японскими островами и рейхом корабли и подлодки кригсмарине должны были постоянно воздействовать и давить на советские корабли и подлодки Северного флота. Да так, чтобы германские торговые суда беспрепятственно шли по Севморпути. Еще осенью 1941 года к северной оконечности Новой Земли был направлен немецкий подводный разведчик. И, судя по всему, он успешно выполнил поставленную задачу, которая в дальнейшем позволила приступить к реализации плана «Вундерланд» («Страна чудес»).

До конца 1980-х годов самым известным фактом присутствия фашистов в Карском море был неудачный рейд на Диксон броненосца «Адмирал Шеер». Коротко расскажу об этой истории тем, кто сегодня впервые слышит, что в нашей Арктике шли бои не менее значимые, чем в Атлантике, в Средиземном море или на Тихом океане.

Из-за откровенного просчета создателей плана «Барбаросса» к началу Великой Отечественной войны немцы и их союзники — финны, имели в ближайшем от Мурманска порту (Петсамо. — *Авт.*) слабую военно-морскую группу — 1 небольшой сторожевик, 1 минный заградитель (переоборудован из рыболовецкого траулера) и пара наскоро вооруженных пароходов. Она просто не могла бы противостоять ядру Северного флота — 7 эсминцам и 15 подводным лодкам. Лишь в середине июля 1941 года в Киркенес пришел реальный противник североморцев — 5 германских эсминцев 6-й флотилии, 1 учебный артиллерийский корабль и 2 подлодки, которые и стали основой для формирования здесь фашистской морской группы «Норд». А через полгода военно-морской штаб

гросс-адмирала Эриха Редера приступил к планированию наступательных операций в Северной Атлантике и в районах Северного морского пути. Тем более что с января 1942 года гитлеровскому командованию пришлось сосредоточить все внимание на защите побережья Скандинавии от возможной высадки английского десанта (а следовательно, открытия «второго фронта» в Норвегии. — *Авт.*). Но хотелось бы отметить, что подготовку к глубокому проникновению в Арктику оно вело совсем неспешно. И только разгром печально известного атлантического конвоя PQ-17 стал ускорителем для проведения операции «Страна чудес» и планируемой за ней операции «Двойной удар».

«Wunderland» («Вундерланд», «Страна чудес») — это поисковая операция кригсмарине, которую гросс-адмирал Редер спланировал провести на внутренних арктических коммуникациях Советского Союза. Первым звонком к его началу стало донесение германского военно-морского атташе в Японии (вернее, генерал-майора Абвера-1) Ойгена Отта, который сообщил о проходе в июле 1942 года мимо Камчатских берегов 20 советских транспортов из США. По данным японской разведки, 1 августа вместе с 4 ледоколами они вошли в Берингов пролив. Вместе с транспортными судами на запад шел отряд из трех боевых кораблей Тихоокеанского флота (лидер эсминцев «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный»). Правда, на самом деле тогда эти боевые корабли из состава экспедиции особого назначения ЭОН-18 было сложно назвать действительно боевыми. Ведь для уменьшения корабельной осадки на лидере и эсминцах там сохраняли лишь минимальный запас топлива, а большая часть их вооружения была перегружена на охраняемые транспорты. Примерно в это же время из Архангельска на восток вышел большой караван советских транспортов (в том числе «Аркос», «Азербайджан», «Донбасс», «Двина», «Мироныч», «Моссовет», «Щорс», «Комсомолец Арктики», «Чернышевский» и «Эльна-2». — *Авт.*), которые должны были следовать на Дальний Восток. Таким образом, нацистский план операции «Страна чудес» предполагал крейсерство фашистских броненосца «Адмирал Шеер» и тяжелого крейсера «Лютцов» в Карском море. У западного входа в пролив Вилькицкого они должны были найти и уничтожить

до 50 советских судов и все ледоколы ГУ СМП. Это была весьма заманчивая добыча для гросс-адмирала Эриха Редера, еще не успевшего «остыть» от июльского успеха — разгрома PQ-17.

Однако операция не заладилась с самого начала: «Лютцов» после посадки на мель в норвежских шхерах не мог участвовать в набеговой операции. В Карское море пришлось идти лишь «Адмиралу Шееру» под командованием капитана-цур-зее Меендсен-Болькена. Для успешности арктического рейда ему было придано 7 подводных лодок. Четыре из них должны были отвлекать внимание советского командования от истинного района прорыва и уничтожать ускользнувшие от артиллерии броненосцев советские транспорты к западу и к югу от новоземельских проливов. А 3 других — вести ледовую разведку в Карском море и разведку в интересах командира рейдера.

Первая подводная группа за неделю до начала рейда начала демонстративные действия у юго-западной оконечности Новой Земли. Были атакованы гидроаэродром и метеостанция в Малых Кармакулах и у Белушьей губы, потоплен пароход «Крестьянин», шедший в «Белушку» из Нарьян-Мара. А у пролива Югорский Шар — уничтожен небольшой караван из трех буксиров и двух барж, перевозивший рабочих для Нарьян-Марского порта и заключенных из «Норильскстроя» для работы на объекте НКВД № 300. Первая подводная группа успешно выполнила поставленные задачи, и «Адмирал Шеер» незаметно проник в Карское море.

Однако в дальнейшем нацистам вновь не повезло. В условиях сильного тумана, неподалеку от пролива Вилькицкого, гитлеровский броненосец попал в плотное ледовое поле и потерял здесь единственный гидросамолет-разведчик «Арадо-196». Хотя мощная радиостанция рейдера продолжала наблюдать радиообмен между транспортами каравана, но советские суда были уже недосягаемы для его орудий. «Страна чудес» оказалась под угрозой срыва.

С огромным трудом выбравшись из ледяного поля, 25 августа фашистский рейдер направился в район юго-западнее архипелага Норденшельда. Неожиданно его радисты услышали работу радиостанции ледокольного парохода «А. Сибиряков», который вез строителей и оборудование для создания полярной станции

на североземельском мысе Молотова. Немецкие морские разведчики профессионально использовали откровенные промахи советских моряков и полярников. Они быстро вычислили, что радисты полярных станций Главсевморпути чаще всего используют 600-метровые радиоволны, и тут же приступили к их «забиванию». 27 августа с помощью радиопомех они стали мешать переговорам между «А. Сибиряковым» и радиостанцией на острове Диксон. А 28 августа — радиопереговорам между сторожевым кораблем СКР-19 «Дежнев» (командир старший лейтенант А. Гидулянов) и радиостанцией на мысе Челюскин.

Горько признать, но в течение всей навигации 1942 года установленная для наших судов зона радиомолчания к западу от меридиана 85 градусов (на подходах к Диксону) на практике часто не выдерживалась, якобы с целью избежать артобстрела советских транспортов и судов советскими же береговыми батареями. Меж тем, хотелось бы отметить, что в то время наши береговые батареи, прикрывавшие районы Севморпути, были установлены только на мысе Желания (одно 37-мм орудие, одно 76-мм орудие без боезапаса) и у порта Диксон (два 152-мм, два 130-мм и два 45-мм орудия). Более того, к моменту появления у Диксона фашистского рейдера уже было принято решение по отправке «диксоновских» орудий для обороны формируемой Новоземельской военно-морской базы, и за исключением полубатареи 152-мм пушек, они уже были загружены на СКР-19 «Дежнев». Хуже того, штаб западного сектора морских операций в Арктике установил порядок, следуя которому ледоколы и одиночные суда за 12 часов до подхода к острову Диксон были обязаны сообщать о предполагаемом времени своего прихода в порт. А радиостанции в Дудинке и Игарке — ежедневно передавать на Диксон открытым текстом сводки с перечислением всех находящихся в порту судов и проводимых ими грузовых операций.

Связь между Диксоном и транспортными судами в море до 27 августа (то есть практически до появления здесь фашистского рейдера, а частично — и вслед за тем) оставалась открытой. Даже после гибели пароходов «Куйбышев» и «А. Сибиряков» отдельные советские капитаны продолжили открыто выходить в радиоэфир

(пароходы «Уссури» и «Щорс»). Не отставали от них и полярные станции Главсевморпути. В итоге пароход «Куйбышев» (капитан Токовенко), радист которого неукоснительно выполнил все требования Главсевморпути и передал открытую радиограмму на Диксон, вскоре был обнаружен гитлеровской субмариной U601 (капитан-лейтенант Петер-Оттмар Грау) и потоплен.

С какой целью «А. Сибиряков» демаскировал свой переход к мысу Молотова, сложно сказать, но своим неоднократным выходом в радиоэфир советский радист подсказал капитан-цур-зее Меендсену-Болькену местонахождение ледокольного парохода. Их встреча и, как следствие, гибель беззащитного советского судна, были уже неизбежными.

Ледокольный пароход «А. Сибиряков» под командованием старшего лейтенанта А. Качаравы вышел из Диксона 24 августа. Он имел задание доставить на островные полярные станции смены наблюдателей и продовольствие. Несмотря на свое вооружение (четыре 76-мм и два 45-мм орудия) в действительности он так и остался обычным исследовательским судном ледокольного типа.

Все утро 25 августа «А. Сибиряков» уверенно шел на северо-восток. На борту судна находилось 104 человека команды и полярников, 567 тонн груза и 420 тонн угля. Внезапно, около полудня, сигнальщик обнаружил на горизонте неизвестный боевой корабль, который стал быстро сближаться с советским судном. Совершенно необъяснимо, но первначально советские сигнальщики приняли огромный гитлеровский броненосец за маленький корвет союзников, который случайно попал в Карское море. Скорее всего, их специальная подготовка была не на высоком уровне. Возможно, это же повлияло и на дальнейшие действия старшего лейтенанта Качаравы, который еще некоторое время шел на сближение с неизвестным кораблем, ожидая подъема на нем национального флага, и слишком поздно повернул в сторону острова Белуха, чтобы попытаться выброситься на берег. Силы были неравны: «Адмирал Шеер» был океанским рейдером, как называли его в Германии — «карманный линкор», с 280-мм орудиями и скоростью в 26 узлов, построенный в середине 1930-х годов, и «А. Сибиряков» — обычный ледокольный пароход, построенный в 1909 году, имеющий

«парадный ход» в 13 узлов. Его бортовая артиллерия была просто несравнима с тяжелой артиллерией гитлеровского броненосца, и в первую очередь — по весу снарядов и дистанции стрельбы. То, что капитан-цур-зее Меендсен-Болькен старался всемерно сблизиться с будущей жертвой — понятно, но почему к тому же стремился старший лейтенант Качарава? Не ясно!

Первым же попаданием тяжелого снаряда с германского броненосца на «А. Сибирякове» была снесена форстеньга, вторым — уничтожены все советские артрасчеты кормовых орудий, отстреливавшиеся от врага, третьим — подожжены бочки с горючим, стоящие в носовой части, и четвертым — повреждена главная машина. Советское судно потеряло ход и было обречено на гибель. Вскоре оно скрылось в клубах дыма и пламени, а еще через полчаса — и с поверхности Карского моря. Это один из старейших полярников, прослуживший на «А. Сибирякове» более 10 лет, старший механик Н. Бочурко открыл судовые кингстоны и погиб вместе с родным кораблем. Вместе с ним на судне погиб и шифровальщик Михаил Кузнецов.

Исход неравного боя был предсказуем: «А. Сибиряков» погиб, а часть экипажа и пассажиров (19 человек) — захвачена в плен. При этом среди пленных оказались зимовщики смен метеостанций на Северной Земле: руководитель смены на острове Домашний Анатолий Шаршавин, руководитель смены на мысе Арктический (мыс Молотова) Анатолий Золотов и радиотехник из этой же смены Иван Калянов. О судьбе остальных полярников и полярников смены на мысе Оловянный и ее руководителя Владислава Грачева неизвестно: то ли они погибли во время боя, то ли были расстреляны немцами при захвате шлюпок.

Известно, что на судне и при его затоплении погибли: помощник капитана Зелик Элимелах, командир БЧ-2 младший лейтенант Семен Никифоренко, механики Валерий Паромов, Николай Гижко, Александр Колтаков, машинисты Дмитрий Шарапов, Александр Алферов, Константин Копытов, кочегары Николай Матвеев, Сергей Викторов. Александр Гуц, Семен Шевяков, Николай Чичулин, Александр Сафронов, Матвей Дмитриев, матросы Константин Бородин, Иван Котлов, Михаил Малыгин, Владимир Курашов, Петр

Жеребцов, Леонид Зоин, врач Валентина Черноус, буфетчица Наталия Ринкис, уборщица Анна Котлова, Варвара Деснева. В плену умерли радиотехник М. Бурдылин, повар С. Зайцевский, матрос И. Малыгин, кочегар Воробьев.

Своим радиосообщением на Диксон о начале боя с противником старший лейтенант А. Качарава обеспечил своевременную подготовку штаба западного сектора Севморпути к появлению врага (хотя дальнейшие действия руководства сектора вызывают определенные нарекания). Одновременно он помог транспортам западного и восточного караванов своевременно избежать встречи с германским рейдером (укрывшись во льдах. — *Авт.*).

После провала первого этапа набеговой операции, несмотря на понимание, что приход рейдера в Карское море уже открыт для советского командования, капитан-цур-зее Меендсен-Болькен принял решение идти к острову Диксон и высадить здесь десантный отряд. Скорее всего, он был уверен, что порт охраняет лишь стрелковое отделение. Ну, может быть, — еще десяток полярников с дробовиками. О том, что осенью 1941 года сюда были доставлены 3 полубатареи артиллерийских орудий, он, естественно, не подозревал. Выходит, в те дни фашистская военно-морская разведка имела информацию о состоянии дел на Диксоне периода летних навигаций 1939—1940 годов, когда сюда заходили гидрографический бот «Мурманец» (с немецкой группой на борту) и вспомогательный крейсер «Комет». И наше счастье, что нацистский рейдер напал на Диксон 27 августа, а не хотя бы двумя днями позже, когда все три артиллерийские полубатареи уже ушли бы на борту «Дежнева» к берегам Новой Земли.

В этом случае было бы трудно сказать, какими были бы результаты операции «Страна чудес». Но история не имеет сослагательного наклонения. И то, что произошло, — произошло!

Темной ночью 27 августа «Адмирал Шеер» под прикрытием легкого тумана успешно прошел между островами Диксон и Верн почти на внешний рейд порта Диксон.

Позднее руководитель Главного управления Севморпути Герой Советского Союза контр-адмирал Иван Папанин и командующий Северным флотом контр-адмирал Арсений Головко будут сильно

удивлены, что нацисты даже в условиях ограниченной видимости так уверенно шли к порту самым безопасным в навигационном отношении путем для глубокосидящего броненосца. Хотя, по правилам военного времени, и створные огни, и светящиеся буи были погашены. Меж тем следует подчеркнуть, что сам проход к порту достаточно сложен.

Версии, почему это удалось нацистам, подробно рассмотрены в 2008 году в книге «Свастика над Таймыром». Иной информации, и в первую очередь о том, как в руки германских моряков попали советские навигационные карты и лоции отдельных районов Севморпути, нет, поэтому и не будем повторяться. Хотя эта страница предвоенных советско-германских отношений и сегодня остается загадкой.

Гитлеровский «карманный линкор» практически сразу же после обнаружения на внутреннем рейде Диксона советских судов открыл по ним артиллерийский огонь из орудий главного калибра. Но неожиданно для капитана-цур-зее Меендсен-Болькена рядом с бортом рейдера поднялись 2 водяных султана от падения 152-мм снарядов. Это стало для него крайне неприятным сюрпризом; после нового падения таких же снарядов у борта «Адмирал Шеер» повернул на обратный курс. Ведь нацисты не знали, что пушечная полубатарея под командованием лейтенанта Н. Корнякова, снятая с ранее подготовленных позиций, стояла на причале в готовности к погрузке на сторожевой корабль. Для перевода ее из походного в боевое состояние у советских артиллеристов времени было крайне мало, а потому они стреляли не столько по врагу, сколько в его сторону.

Когда германский броненосец, уничтожив артогнем угольный склад на острове Конус, домики промысловиков на Медвежьих островах и радиоцентр на Новом Диксоне, попытался пройти к Диксону с севера, то советские артиллеристы практически вручную развернули свои многотонные пушки уже в новом направлении и вновь открыли огонь по врагу. Даже если ветераны поправят меня, что артиллеристы лейтенанта Корнякова все же добились нескольких попаданий в «Адмирала Шеера», не буду с ними спорить, так как по советским источникам, вражеский корабль получил

несколько прямых попаданий, а по немецким источникам — ни одного. Не в том дело!

Вражеский рейдер, забыв, зачем он пришел к Диксону, прекратил обстрел судов, стоящих на здешнем рейде, и, укрывшись за дымовой завесой, быстро удалился в северном направлении. «Страна чудес», благодаря самоотверженности простых моряков, артиллеристов и полярников, провалилась!

Крах набеговой операции вынудил гросс-адмирала Эриха Редера отказаться от нового рейда германских «карманных линкоров» в Арктику, которые в районе своеобразного треугольника — архипелаг Норденшельда — устья рек Енисей и Обь — должны были нанести новый, но уже «Двойной удар». Одновременно неудачный поход «Адмирала Шеера» к проливу Вилькицкого, закончившийся лишь потоплением ледокольного парохода «А. Сибиряков» и обстрелом Диксона, заставил германский военно-морской штаб отказаться от использования в Карском море надводных рейдеров.

Академик Шокальский» сражался до конца

27 июля 1943 года советское научно-исследовательское судно «Академик Шокальский» неспешно шло недалеко от новоземельского мыса Спорый Наволок. Рейс не предвещал неожиданностей. Нацистские корабли и субмарины не появлялись здесь с прошлого года. А самолеты с черными крестами на крыльях были великой редкостью. И все же вахтенные внимательно осматривали морскую гладь. Ведь именно здесь, у северо-восточного побережья Новой Земли, в октябре 1941-го они уже встречали фашистскую подлодку. Однако в тот день «Академику Шокальскому» удалось укрыться за ближайшим мысом. Но сегодня судьба советского судна уже была предрешена.

Сначала его верхняя вахта услышала грозную «песню» чужих дизелей, а затем, словно по воле злого волшебника, прямо из-под лучей низкого полярного солнца появилась необычно окрашенная фашистская субмарина, практически летящая над морской гладью. Ограждение ее прочной рубки и надводная часть корпуса были

усыпаны большими кляксами белой и голубой краски, которые делали врага малозаметным на фоне заснеженных береговых скал. Вражеский командир, обнаружив, что советский гидрограф пытается уйти в сторону берега, тут же открыл по нему артиллерийский огонь.

Несколько прямых попаданий немецких снарядов в надстройку «Академика Шокальского» вызвали на его борту два или три возгорания. Судовой движок встал, руль заклинило. Фашистская субмарина, погасив инерцию хода, повернулась бортом к советскому мотоботу и стала расстреливать его практически в упор. Но этот же маневр врага позволил спустить с противоположного от немцев борта корабельную шлюпку и затем, укрывшись за густой дымной полосой от горящей судовой надстройки, переправиться на кромку ближнего сплоченного ледяного поля. Большей части советских моряков оно спасло жизнь. Однако от снарядов и пулеметных очередей здесь погибли: третий помощник капитана Степан Кочнев, боцман Александр Юшманов, третий механик Игнатий Данилов, старший моторист Виктор Грачев, повар Клавдия Пелевина, гидрохимик Бронина Футерман. А на борту затонувшего судна погибли радист Владимир Борщевский и матрос 2-го класса Сергей Метляев. И эта встреча советского гидрографического бота у восточной части Новой Земли стала толчком к разгадке одной из тайн советской Арктики, о чем более подробно рассказано в книгах «Свастика над Таймыром» и «Арктические тени Третьего рейха».

О роли, отведенной экипажам германских субмарин в создаваемой командованием кригсмарине арктической «системе», как и о большинстве подобных хорошо охраняемых секретов Третьего рейха, известно крайне мало. Не знаю как иных, но мое внимание к этой теме привлекла гибель небольшого советского научного судна (а вернее, гидрографического бота, ГИСУ) «Академик Шокальский», который был уничтожен германской подлодкой 27 июля 1943 года примерно в 10 милях к востоку от новоземельского мыса Спорый Наволок. Меж тем, в октябре 1941 года команда «Академика Шокальского» уже встречала здесь гитлеровскую субмарину.

Впервые об этой встрече в конце 1960-х годов рассказал известный полярный историк Михаил Белов в своей книге «История

открытия и освоения Северного морского пути»: «Экспедиционное судно "Академик Шокальский" (капитан И. Снисаренко), шедший от мыса Желания вдоль восточного берега Новой Земли к Югорскому Шару, в районе Спорый Наволок некоторое время преследовала немецкая подводная лодка.

В 17 ч. 45 мин. увидели впереди слева низкий темный силуэт, похожий на подводную лодку. Объявлена воздушная тревога. 18 ч. 20 мин. силуэт подводной лодки, слева, курсовой угол 45 градусов. Дана воздушная тревога. 0 ч. 5 мин. впереди усмотрели островок, дали ход, шли на остров... зашли между берегом и островом». Бот успешно укрылся под берегом. На борту «Академика Шокальского» находилась экспедиция ледового патруля под руководством А. Шумского. В ее составе были гидрологи Н. Субботнин, В. Старков и Б. Любимцев. Конечно, в наши дни подобную информацию с большим трудом можно назвать подробной, но для советской эпохи и такой рассказ о встрече с немецкой подлодкой у восточного побережья Новой Земли через три месяца после начала Великой Отечественной войны сравним с настоящим откровением, которое почему-то пропустила советская цензура. Но вернемся в лето 1943 года.

22 июля гидрографический бот «Академик Шокальский» пришел в порт Диксон, откуда должен был пойти к проливу Вилькицкого. Однако война внесла свои корректуры в эти планы. Уже через сутки с экипажем из 19 человек, а также с 4 научными сотрудника Арктического института, 1 гидрографом (В. Лескинен), 1 врачом и 2 сменными зимовщиками под общим руководством В. Большакова, он был направлен к новоземельскому заливу Благополучия. Через четверо суток, около 19 часов, в районе Спорого Наволока бот вышел из мелкобитого льда на чистую воду. И уже через час, когда советское судно находилось в 10 милях от мыса, со стороны берега к нему рванулась вражеская подлодка. Спасшиеся с него, все как один, отметили, что вражеская субмарина имела необычную окраску корпуса. Скорее всего, немцы, опасаясь обнаружения советскими самолетами Полярной авиации, отстаивались где-то у побережья под маскировочными сетями, либо лежали на мелководье у материка. После расстрела «Академика Шокальского»

нацистская субмарина, опрокинув шлюпку, оставленную у кромки льда, ушла в сторону открытого моря.

Уцелевшие полярники сумели вернуть шлюпку. Обрывками одежды они законопатили пробоины в ее бортах и к полудню нового дня направились в сторону недалекого берега Новой Земли. Они прекрасно понимали, что ждет спасшихся на этом сумрачном и безлюдном берегу: до ближайшей советской полярной станции по мореным грядам и стрэндфлету предстояло пройти более ста километров. Но это была единственная возможность выжить.

Достигнув берега, 29 июля советские полярники разделились на две группы. Береговую партию, которая должна была идти на юг по береговой осушке у подножия скал, составили пять наиболее сильных моряков. А четырнадцать ослабленных, погрузив запас продовольствия, должны были спуститься туда же на шлюпке.

Новое испытание ждало наших полярников в районе мыса Миддендорфа, куда тем же вечером пришла шлюпка. Ослабевшие и продрогшие полярники высадились на берег, чтобы дождаться прихода береговой партии. Здесь они развели костер и стали готовить пищу. Неожиданно, как и два дня назад, из-за еле видимого Спорого Наволока появилась бело-голубая нацистская подлодка, которая быстро достигла места высадки и легла в дрейф возле шлюпки. Гитлеровские подводники под прикрытием двух ручных пулеметов, установленных на ограждении рубки, высыпали на верхнюю палубу. Спасшиеся с «Академика Шокальского» немедленно укрылись среди скал, однако нацисты, для острастки дав пару очередей по берегу, взяли шлюпку на буксир и увели ее с собой. Вместе с ней исчезли и остатки спасенного продовольствия и судового имущества.

Шесть последующих суток голодные полярники, не имеющие возможности обсушиться, шли по безлюдному берегу, сгибаясь под яростными ударами северного ветра, перемежаемого потоками дождя со снегом. Лишь в начале августа они были обнаружены силами поиска Беломорской флотилии. К этому времени погибли еще трое: старший матрос Петр Корконосов, матрос 2-го класса Василий Трубин и буфетчица Екатерина Бибикова. После окончания войны удалось установить, что появление фашистских подлодок у

северо-восточной оконечности Новой Земли и их внезапный выход из-за мыса Спорый Наволок были совсем не случайными.

Нацисты в советской Арктике создали так называемую «систему», благодаря которой попытались взять под полный контроль все Карское море. Более того, сегодня известно, что в ее интересах с июля по октябрь 1943 года здесь действовало до 13 немецких подводных лодок, сведенных в группу «Викинг». Подводники одной из ее субмарин подготовили на острове Вардропер наблюдательный пункт, который сверху был укрыт маскировочной сетью в цвет летней тундры (таким его нашли после войны моряки советского судна «Исследователь». — *Авт.*). Установленной здесь радиостанцией нацисты пользовались летом—осенью 1943 или 1944 года для передачи целеуказаний о проходящих по Севморпути конвоям.

В какой-то мере именно находка на Вардропере объясняет неожиданное, но счастливое окончание встречи с нацистской подлодкой советского гидрографического судна «Якутия» под командованием капитана А. Марышева. Она произошла 14 сентября 1942 года. Правда, по одним открытым данным, это произошло у острова Вардропер, по другим — у мыса Медуз (пролив Хмызникова, северная часть шхер Минина). И пока фашисты сняли с острова своих наблюдателей, «Якутия» успела выскочить из опасного пролива и укрыться за ближайшим мысом. Немцы, по неясной причине, не стали ее преследовать.

Но что интересно! Следующим летом мотобот «Мурманец» обнаружил у мыса Медуз работу уже двух фашистских радиостанций (в режиме «радиотелефон»). Так как подобная работа радиостанций у всех моряков мира считалась наиболее скрытной (ультракороткие волны обычно не распространяются более чем на 30 морских миль от передатчика, а у побережья — и того меньше), то обнаружение радистом «Мурманца» переговоров между германской подлодкой и береговым постом или между двумя подлодками — это счастливый случай. Но этот же случай указывает и на то, что нацистские подводники, находясь в различных точках шхер Минина, не особо опасались за скрытность работы своих передатчиков. Более того, только с августа по сентябрь 1943 года нацистские субмарины были обнаружены у восточных берегов

Новой Земли и у Таймыра более 80 раз. Правда, успехи немцев в Арктике были много скромнее, чем в Атлантике. Однако для Советского Союза это были серьезные потери. Например — транспорт «Диксон» с американским оборудованием для «Нордвигстроя» у островов Мона. За ним в Енисейском заливе был потоплен транспорт «Тбилиси». Но самый большой урон в 1943 году гитлеровские подводники нанесли нашему арктическому конвою ВА-18, который вез импортные грузы и оборудование для Севморпути и цехов Норильского горнометаллургического комбината. Сегодня сложно оценить действия командования Северного отряда и Беломорской военной флотилии, которые отвечали за безопасность перехода. Во-первых, свидетелей тех дней уже нет, а во-вторых, мы до сих пор не знаем всех подробностей проводки этого конвоя.

Изначально для охранения четырех транспортов каравана ВА-18 на участке от пролива Вилькицкого до острова Диксон были выделены минный заградитель «Мурман» и 4 тральщика типа РТ (вооруженные рыболовецкие траулеры. — *Авт.*). Очевидцы отметили, что «волчья стая» начала атаки конвоя в районе к северо-западу от острова Нансена и оставила его в покое только после захода наших судов на рейд Диксона. При этом фашистов не остановило и то, что для прикрытия ВА-18 прилетели гидросамолет ГСТ и 2 ближних гидросамолета-разведчика МБР-2, а также что к конвою присоединились еще 2 тральщика охранения. Напряженность боя была столь высока, что один из уцелевших транспортов — теплоход «А. Андреев», опасаясь новых атак, развил полный ход и укрылся в шхерах Минина (у острова Круглый). Только 3 октября его удалось отыскать здесь и под конвоем тральщиков привести на Диксон.

В создании системы контроля над советским сектором Арктики подводникам Карла Дёница активно помогали и летчики Германа Геринга. А также — военно-строительное ведомство Фрица Тодта. В советское время чаще всего мы слышали лишь о случайных полетах фашистских самолетов над островами Новой Земли, либо о разовом посещении ими района Амдермы. И никогда не слышали об их появлении над побережьем Сибири. Лишь в некогда секретной работе Иосифа Сендика «Боевые действия флотов в Арктике» удалось найти несколько строк о том, как летом

1943 года, используя тайный аэродром на северном острове Новой Земли, немецкие гидросамолеты («флюгбоут») BV-138 вели разведку в Карском море и выполнили несколько полетов до архипелага Норденшельда. И даже — до западного входа в пролив Вилькицкого. С какой целью они сюда прилетали? Разве что для доставки на советское побережье специальной автоматической метеостанции. Или, может, высаживали там метеодесант?

Самая первая группа германских полярников была высажена на острова Карского моря еще в 1942 году (на архипелаге Норденшельда. — *Авт.*). Правда, результаты и длительность ее работы остались неизвестными. Но через год в безлюдные и отдаленные арктические районы стали уже массово высаживаться специально подготовленные метеорологические экспедиции, которые работали на местах до начала таяния льдов. Отдельные экспедиции прибывали на базы, специально подготовленные «Организацией Тодта» (ОТ), но большинство высаживалось непосредственно на необорудованное побережье. Но основная роль в подготовке к функционированию арктической системы была все же отведена только «арктическим волкам». Ведь в условиях абсолютного превосходства в скорости гитлеровских субмарин перед советскими конвойными кораблями, большую часть из которых составляли бывшие рыболовецкие траулеры типа РТ, и повсеместной безлюдности наших арктических берегов, они успешно справлялись с поставленными Дёницем задачами. Тем более что летом 1944 года, по мере оставления баз на атлантическом побережье, в Норвегию стали постепенно переходить с Атлантики все новые и новые «серые волки».

Следующим был «Норд»

Последней, по крайней мере по открытым источникам, «тенью» кригсмарине, появившейся в советской военной Арктике, стало нападение гитлеровских подлодок на полярную станцию «Мыс Стерлегова».

Во время навигации 1944 года полярники этой метеостанции под началом Леонида Поблодзинского напряженно занимались здесь нелегкой работой: передачей штатных и ежечасных срочных (авиа) метеосводок, 10-минутных радиопеленгов наведения для проходящих судов, поддержанием в постоянной готовности взлетно-посадочной полосы и выполнением большого количества бытовых дел, которые занимали у полярников практически круглые сутки. Для специального наблюдения за морем и проходящими судами недалеко от метеостанции был создан наблюдательный пост СНиС.

Полярная станция была открыта в 1934 году и находилась в 100 метрах от берега, на обрывистом 10-метровом мысу. Поверхность вокруг станции в основном была заболочена и труднопроходима, со стороны берега к посту и полярной станции можно было подняться только по единственной тропе. Высота мыса позволяла наблюдателям поста НиС СФ, сооруженного неподалеку от полярной станции, не менее чем за 1 час до прихода обнаружить любое подходившее к станции судно. Вахту на посту СНиС несли военные моряки службы наблюдения Северного флота и Беломорской флотилии. Однако жизнь в глубоком тылу, вдали от линии фронта, со временем расслабила наблюдателей, и дисциплина среди них стала падать. К началу новой навигации, по информации Л. Поблодзинского, моряки с поста СНиС потеряли бдительность. Метеорологу пришлось доложить о том по команде на Диксон.

Первоначально это помогло, но через несколько суток все вернулось «на круги своя». И служебная расхлябанность североморцев стала причиной многих бед. Но, как оказалось, не только для зимовщиков станции, но еще и для команды и зимовщиков гидрографического бота «Норд».

Это небольшое судно к осени 1944 года имела короткую, но насыщенную плаваниями арктическую жизнь. Оно было специально построено в 1939 году для проведения исследований в Арктике и сразу вошло в состав судового отряда Главного управления Севморпути.

В навигацию 1944 года из Главсевморпути «Норд» передали в распоряжение Беломорской флотилии Северного флота, и по

плану командования СФ 8 августа под командованием капитана Владимира Павлова он прибыл на Диксон. Через три дня, пополнив запасы топлива и продовольствия, судно направилось к полуострову Михайлова для высадки береговой гидрографической экспедиции. Через две недели его экипаж успешно вернулся на Диксон, чтобы подготовиться к новому плаванию. На этот раз «Норд» должен был отправиться по маршруту: пролив Превен, острова Вардропер, Кравкова, Рингнесс, Белуха (с заходом в бухту Михайлова) и мыс Стерлегова.

В свой последний поход ГИСУ «Норд» направилось 23 августа. За трое последующих суток его команда успела доставить провизию и сменить личный состав поста СНиС «Стерлегов», передать почту, продовольствие и медикаменты в бухту Михайлова, а также проверить навигационное оборудование на островах Мона.

Смена моряков поста СНиС состояла из ранее воевавших на Карельском фронте солдат под командованием старшины В. Уткина. Однако уже во время непродолжительной смены старые «снисовцы» передали опыт новичкам, и менее чем через неделю, в ответ на замечание Поблодзинского о слабой организации наблюдения за морем, Уткин заявил, что его наблюдатели знают, как нести наблюдательную службу, и убедительно рекомендовал полярникам не вмешиваться.

Не удалось усилить их бдительность и после получения с «Норда», на котором ушла на Диксон старая смена поста СНиС, радиосигналов о помощи. И даже — после приказания с Диксона осмотреть береговую линию для поиска следов этого судна.

Закономерным результатом стало то, ночью 26 сентября 1944 года домики полярной станции и поста СНиС незаметно окружили гитлеровские десантники, высаженные с трех подлодок где-то в районе мыса Сосок. Все советские полярники и моряки, за исключением Г. Бухтиярова и Ногаева, были захвачены в плен и через сутки уведены на подлодки.

Двое уцелевших занимались охотой в бухте Воскресенского, и на беду полярников, оставшихся на станции, взяли с собой всех собак, которые могли бы предупредить о появлении поблизости чужаков. Однако эти же полярники, через несколько дней после

ухода фашистов, сообщили советскому командованию о судьбе полярников Л. Поблодзинского и североморцев В. Уткина.

Чем действительно обернулся для Северного флота и Главсевморпути захват секретных документов и шифров на полярной станции «Мыс Стерлегова», еще расскажут флотские историки. А пока обратимся к исчезновшему ГИСУ «Норд».

В 11 часов 45 минут 25 августа судно продолжило свое плавание и от полярной станции направилось в сторону островов Рингнесс, Кравкова и Белухи. А в 7 часов утра 26 августа начальник полярной станции «Мыс Стерлегова» донес на Диксон, что двумя часами раньше на волне 600 метров открытым текстом в течение нескольких минут передавалась следующая радиограмма: «Всем, всем, я — "Норд" обстрелян подводной лодкой».

Диксон через радиста «Мыса Стерлегова» передал приказание в случае, если на «Норде» все в порядке, 26 августа в 23.00 на волне 600 метров дать пять точек. Однако в условленный час Диксонский радиоцентр сигнала с «Норда» не услышал, хотя радиостанция на мысе Челюскин в 22.59 на волне 600 метров приняла «пять точек». Время показало, что советский радист в это время передать этот сигнал уже не мог, да капитан Павлов и не мог получить это приказание. Но ведь кто-то его исполнил?

В тот же день на поиски «Норда» вышел тральщик Т-116, а через некоторое время вылетели самолеты И. Черевичного, М. Козлова и С. Сокола. Но только 6 сентября на побережье неподалеку от мыса Стерлегова был выброшен мешок с мукой в американской упаковке. Так как мука в таких мешках имелась на борту пропавшего гидрографического бота, то уже это дало основание предположить, что это продовольствие с «Норда». Подтверждение появилось уже на следующий день, когда на берег у мыса Стерлегова был выброшен кусок судовой обшивки из района кают-компании гидрографа.

Судьбу советского судна и его экипажа удалось узнать только после окончания войны и после возвращения в СССР боцмана Ивана Рогачева. Вот как, по данным М.И. Белова, он описал то утро:

«26 августа в 4 часа утра, когда мы подходили к острову Белуха, наше судно было обстреляно немецкой подводной лодкой. Почти

все члены команды нашего гидрографического судна погибли при обстреле... Я и еще один член нашей команды были взяты немцами в плен на борт немецкой подводной лодки. Один человек из нашей команды вместе с буфетчицей нашего судна были немцами оставлены на шлюпке с "Норда", так как мужчина был тяжело ранен в живот, а буфетчица сошла с ума. Все остальные погибли...» А вот по данным некогда секретного труда Иосифа Сендика, гибель «Норда» выглядела несколько иначе:

«Подводная лодка стояла у острова Каминского на зарядке, когда с нее был замечен силуэт судна, шедшего от острова Кравкова. Убедившись, что это небольшое деревянное судно, а не транспорт, лодка не погрузилась, а, приблизившись к "Норду", предложила экипажу покинуть судно. В ответ с "Норда" последовал выстрел из 45-мм пушки, после чего лодка открыла огонь по советскому судну. Первым снарядом была сбита надстройка, а вторым — судно было подожжено. Люди с "Норда" бросились в воду и четыре человека были подняты на лодку и взяты в плен. В дальнейшем пленные были доставлены в Норвегию». И эта информация ближе к истине, так как в плен были взяты 4 североморцев (офицер связи лейтенант Корельский, главный боцман Иван Рогачев, маячный мастер Петр Марчук и курсант 2-го курса Архангельского мореходного техникума Евгений Полев).

После прихода подлодки к мысу Желания пленные были переданы на некий гитлеровский надводный корабль, а в последующем были доставлены на норвежскую военно-морскую базу Хаммерфест. После длительных допросов советских моряков направили в Осло, где к ним присоединили захваченных немецкими десантниками старшину В. Уткина и матроса Кондрашова, которых 25 августа «Норд» доставил на пост СНИС «Мыс Стерлегова».

Неясно, зачем командиру вражеской субмарины понадобилось ввязываться, пусть и в победное, но все же боестолкновение. Ведь ранее уже было несколько подобных встреч, когда гитлеровские подводники фактически отпускали небольшие советские боты, которые не могли им чем-либо угрожать. Сейчас можно лишь предположить: либо немцы хотели взять пленного, который сумел бы рассказать о деятельности Главсевморпути с подкреплением

картами и шифрами, либо в районе островов Мона советские гидрографы и увидели (или могли увидеть. — *Авт.*) то, что долгое время надежно оберегалось нацистами. Допустим — склад продуктов или топлива. В любом случае для фашистов не составило труда догнать и быстро потопить безоружное советское малое гидрографическое судно.

Случаи гибели на Севере одиночных или неизвестных русских мореходов

В данном разделе и в приложении 1 будет рассказано о ставших известными к настоящему времени фактах обнаружения в Арктике следов гибели русских экспедиций и отрядов. Возможно, в русских семьях еще сохранились какие-либо документы или воспоминания о русских арктических первопроходцах и мучениках, и мы еще узнаем их имена.

Об истории начала русского мореплавания на Севере впервые рассказала «Повесть временных лет», составленная в 1111 году киевским летописцем Нестором, использовавшим более ранние летописи и полное собрание русских летописей, изданное Археографической комиссией под названием «Летописный сборник», иногда называемое Патриаршей или Никоновской летописью.

Считается, что самым первым неудачным походом в Арктику стала экспедиция новгородского князя Улеба к проливу Карские ворота. «Улеб иде на железнаа ворота из Новгорода и вспять мало их возвратишася, но многи тамо погибоша». Таким образом, из этого похода, состоявшегося в 1032 году, мало кто вернулся в Великий Новгород. Возможно, что Улеб спустился по Северной Двине и вышел в Белое море. Был ли он только здесь, или прошел в Баренцево, или даже в Карское моря — остается спорным вопросом.

Из-за отдаленности и суровости области Печоры и северного Урала новгородская колонизация в эти местности не была столь активной, как в Придвинье. Они становились доступными только

для самых предприимчивых людей, искавших дани среди дикого «югорского» (вогульского и остяцкого) населения. Чтобы держать инородцев югорских в страхе и повиновении, из Новгорода часто снаряжались сюда военные экспедиции, взимавшие дань и карявшие непокорных. Для многих новгородских завоевателей эти походы становились последними. Так, в 1079 году на Северном Урале погиб новгородский князь Глеб Святославович.

В 1193 (по другим данным, в 1183-м) году состоялся большой поход новгородцев под началом воеводы Ядрея (Андрея). Начался он успешно: новгородцы взяли один югорский город, подошли к другому, но не смогли его сразу же взять, — осадили. Вторжение завоевателей вызвало возмущение Югры (жителей нижней Оби). На шестую неделю осады югорцы объявили себя «новгородскими слугами» и пригласили воеводу Ядрея с 12 меньшими воеводами и знатными воинами въехать в город. По словам знаменитого русского историка Николая Карамзина, все они были изрублены на куски. Та же участь постигла еще 80 новгородцев, которые поспешили на помощь воеводе Ядрею. «На третий день, декабря 6, жители сделали вылазку и почти совсем истребили осаждающих, изнуренных голодом. Спаслося менее ста человек, которые долгое время, скитались по снежным пустыням, не могли дать о себе вестей и возвратились уже через 8 месяцев». Об этом случае рассказывают и другой источник: сразу же было убито свыше 100 новгородцев, а оставшиеся в живых 80 человек восемь месяцев шли с боями до родного города, изрядно претерпев от холода, голода и лишений.

Торговые сношения Новгорода с Печорою и Югрой были затруднены, и не только дальностью расстояния, но и тем, что северный путь по рекам Пинеге, Пезе и Цыльме был очень неудобен, а южный — по рекам Сухона и Вычегда рано попал в руки низовских (ростовских) князей. Так, в 1323 году устюжане, поссорившись с новгородцами, «изымаша новгородцев, кто ходил на Югру и ограбиша их». Через шесть лет, в 1328 или в 1329 году, устюжские князья вновь «избиша новгородцев, которые были пошли на Югру».

В 1342 году новгородский боярин Лука Валфромеев, «не послушав Новграда», собрал дружину, «скопив с собою холопов сбоев (удальцев) и поеха за волок на Двину и постави городок Орлец» (примерно в 30 километрах от нынешних Холмогор. — *Авт.*). Оттуда, из своего городка, начал он войну на Двине и взял все «погосты на щит». Но местные люди встали против захватчика, и он погиб от их рук.

В 1347 году новгородцы под началом Моислава и Якова, отправившиеся в плавание в Студеное море, были застигнуты бурей. Судно их оказалось во власти ветра и волн, и в конце концов его отнесло к неизвестной земле. Над ее вершиной сиял необыкновенный свет, а по склонам заметны были ручьи недавно остывшей лавы («смолы»), кое-где виднелись горячие гейзеры. Послали смельчака, который достиг бы источника необыкновенного неземного света. Добравшись до вершины, отрок радостно возопил о своем открытии и бросился в жерло источника света. Назад он не вернулся. Послали второго моряка. Чтобы охладить пыл охотников, желавших заживо попасть в рай, к его ноге привязали веревку. И когда он захотел последовать примеру своего товарища, его сволокли с горы, но мореход оказался мертвым.

В 1445 году был предпринят один из последних новгородских походов на Югру. Вот как о нем гласит рассказ в комиссионном списке «Новгородской первой летописи младшего извода»:

«Того же лета поставиша в Русе церковь камену святый Дмитрий. Того же лета Василий Шенкурский и Михаил Яколь, воеводы новгородчкыи, поидоша ратью заволочкою в трех тысящах на Югру; и поимавше югорьскых людей много и жон их и детей, и расположишася; оне же, югрици, доспевшее над ними облесть, а рки тако: "Мы хотим вам дань даяти, а хотим счестися и указати вам станы и острова, уречища", а в то время скопившееся и ударившееся на острог на Васильев, и много добрых людей, детей боярских и удалых людей избиша 80, и безжалостно слышати убьенье ихъ.

А Василий убежа с сыном своим Семеоном в мале дружине, а иные разбегошася по лесу, а другыи воевода Михаил Яколь в то

время был во иной реке, и потом Михаила приехал к Васильеву острогу и виде острог разорен, а своих побитых, а иныя разбегшися, и нача искать своих на реце, и скопишася Василей с сыном и иная и вси, и приехаша на свою землю».

В период между 1584 и 1598 годами московский гость Лука со товарищами прошел до Обского устья на трех кочах. От великой нужды они погибли, в живых остались только 4 человека. Вот как об этом походе рассказал известный голландский ученый Н. Витсен в книге «Северная и Восточная Тартария», вышедшей в свет в 1692 году: «Сибирский главный начальник отдал распоряжение сделать несколько палубных судов и приказал им выйти весной по Оби в море, следовать вдоль морского берега до Енисея, а затем в течение нескольких дней плыть по Енисею. Одновременно он послал несколько людей по суше, приказав им остаться на берегу реки до тех пор, пока они не обнаружат эти суда, если же они не заметят их, то вернутся через год. Тем, кто ехал морем, было велено тщательно осматривать все, что только им попадется на глаза». И хотя главный начальник экспедиции Лука и несколько его ближайших помощников умерли, но все основные задачи экспедиции были решены. А царю в Москву был послан подробный отчет.

19 июля 1596 года судно под командованием капитана Якова ван Гемскерка, на котором старшим штурманом был Виллем Баренц, пришло в Софронову губу, находящуюся на северо-западном побережье Новой Земли. На один из островов они высадились и здесь обнаружили несколько крестов с русскими надписями. Кто были эти русские поморы, нашедшие свой вечный покой на Крестовых островах? Через две недели голландцы подошли к одному из будущих Крестовых островов и нашел здесь еще несколько русских могил с крестами. Двигаясь далее на юг, голландцы подошли к мысу Мучному (у южного устья Костина Шара) и нашли здесь три разваленных избы, зарытый в землю запас ржаной муки и несколько крестов и гробов с погибшими зимовщиками в поморской одежде.

Название края (Мангазея, Молгонзея) происходило от наименования проживавшего здесь ненецкого племени. Находясь к востоку от низовьев Оби, эта область привлекала промышленников несметными пушными богатствами и была напрямую связана с Карским морем.

В 1600 году для покорения Мангазейского края была направлена большая экспедиция, состоявшая из сотни тобольских казаков, под начальством князя Мирона Шаховского и Даниила Хрипунова. На кочах и коломенках, построенных в Березове, они вышли в Обскую губу. Здесь коломенки потерпели крушение, при этом большая часть припасов была потоплена или испорчена. Обойдя на кочах Тазовский полуостров, казаки вошли в Тазовскую губу, но вместо реки Таз по ошибке попали в реку Пур. Здесь на экспедицию напали «юраки» (ненцы), убили 30 человек и похитили оставшийся груз. Раненому Шаховскому и оставшимся в живых казакам пришлось пробираться через тундру на оленях, отобранных у обдорских остяков. В пути экспедиция постоянно подвергалась атакам со стороны самоедов, но сумела достичь реки Таз и затем поставить здесь Мангазейский острог, в котором дождались помощи.

В августе 1643 года из Якутского острога на реку Юганду была направлен отряд служивых людей для смены ясашного отряда Кирилки Нифантьева. На переходе якуты перебили почти 40 человек во главе с боярскими людьми Воином Шаховым, Остафьем Михайловским и Осипом Галкиным.

В январе 1644 года 4 промышленных коча под командой дьяка Григория Теряева пошли из Тобольска в Мангазею с товарами, но у Черных гор Столбовой реки их выбросило на берег. Промышленники 8 недель находились на берегу и за это время были осаждены самоедами. Во время прорыва осады был убит промышленник Самейко Иванов. После прорыва тобольские промышленники успели дойти до Пуровского острова и здесь вновь подверглись нападению самоедов, которым удалось захватить запасы провизии. В этом бою погиб Ефремка — доверенное лицо тобольского воеводы князя Петра Михайловича Ухтомского. Всего на переходе от Черных гор

до Тазовского устья погибло от самояди и голода почти 50 человек. С Тазовского устья Теряев послал вперед несколько служивых людей под командой Окинка Харитонова. По дороге умер от голода Фомка Михайлов. Против Леденкина Шара они встали станом, где от голода умер Костька Галкин. После ухода основного отряда в стане остались не менее 30 больных и ослабевших человек. Первыми от голода умерли тобольский пятидесятник Гришка Прокопьев и тазовский служивый Гришка Романов. Когда из Мангазеи пришла помощь, то по дороге умерли промышленник Иван Плещиев и сам дьяк Григорий Теряев. До Мангазеи дошло 20 человек из всей промышленной экспедиции.

В 1811 году якутский мещанин Яков Санников, искавший на Новосибирских островах мамонтовы клыки, нашел на острове Новая Сибирь могилу со старым крестом, которая, судя по надписи на перекладине, относилась к XVII веку. Неподалеку находились развалины четырехугольного рубленого зимовья. На следующий год он обнаружил поблизости еще несколько могил и судовое днище. Последующее изучение находок показало, что, скорее всего, он обнаружил зимовку пропавшей без вести экспедиции Роброва, которая в 1652 году пыталась исследовать земли севернее реки Яны.

Морской путь в Мангазею лежал от устья Печоры «большим же морем-окияном на урочище Югорский Шар». Отсюда плавали Нарзомским морем (южная часть Карского моря) к западным берегам Ямала, где поднимались на север до устья реки Мутная (нижнее течение реки Морды и река Се-Яга западная). Чтобы не огибать Ямал с севера, шли Ямальским волоком, то есть входили в эту маленькую реку и «тянулись бечевой» до озер, из которых река Мутная берет свое начало. Далее озерами и протоками доходили до волока на озеро, из которого течет река Зеленая, а по последней уже сплавлялись в Обскую губу. «Сухого волоку от озера до озера» было только около полукилометра, «место ровное, земля песчана». От устья Зеленой реки бежали «парусным погодьем» по Обской губе, затем сворачивали в Тазовскую губу и по реке Таз плыли до

Мангазеи. Весь морской путь совершали на «кочах» — небольших судах грузоподъемностью около 6—7 тонн.

Памятное место Ямальского волока — песчаная полоса между озером Ней-то (Мутное) и Зеленым озером. В центре этой полосы озеро Луци-хамо-то — «Озеро погибших русских». В середине 1970-х годов на высоком берегу озера Зеленого находился астрономический знак гидрографической экспедиции 1936 года.

Мезенский кормщик Исай Игнатьев стал первым, кто освоил районы Восточно-Сибирского моря к востоку от устья Колымы.

Летом 1646 года он во главе партии промышленников двинулся от Колымы морем на восток. После двухдневного пути достиг некой губы между скалистыми берегами, вероятно Чаунской губы, при этом он открыл остров Айон. Здесь он встретился с луораветланами (чукчами) и выменял у них моржовых клыков. После 1657 года снова посетил эти места, но был убит луораветланами.

В 1675 году Новую Землю посетил голландский китолов Корнелий Снобеггер. В горах, расположенных на западном берегу северного острова архипелага, приблизительно сразу же за проливом Маточкин Шар, его внимание привлекли блестящие камни, как показали последующие исследования, содержащие вкрапления серебра.

О присутствии на Новой Земле серебряной руды в России знали еще со времен царя Алексея Михайловича, по указу которого в 1651 году на новоземельские острова ходили рудознатцы Фома Кыркалов и Василий Шпилкин «для отыскной руды и всяких сыскных узорочей на Новую Землю и в Югорский Шар, на Микулкин и на иные морские острова». То есть их отправили для поиска серебряной и медной руд, драгоценных камней и жемчуга. Но большинство из 83 ушедших под началом пустозерского воеводы Романа Неплюева, в том числе и сам воевода, погибли на побережье Печорского моря, при возвращении. Через 20 лет, по неустановленной причине, при возвращении погибла экспедиция под началом Ивана Неклюдова, которая также была направлена на Новую Землю для поисков серебряной руды. Любопытное со-

впадение? Некоторые русские историки называли причиной их гибели цингу, но, быть может, это только расхожее мнение, которое кому-то было выгодно, как и гибель и той и другой «серебряных» экспедиций? Ведь в следующие столетия российское горное ведомство неоднократно посылало сюда новые экспедиции, которые, правда, серебряных руд на новоземельских островах не нашли. Но ведь «дыма без огня не бывает».

Осенью 1690 года экспедиционное судно корщика Родиона Иванова потерпело крушение у Шараповых Кошек (у западного побережья полуострова Ямал) по дороге от устья Лены к Новой Земле. 15 русских промышленников зазимовали на берегу Ямала, ютясь в хижине, сделанной из смеси глины, шерсти и крови моржа и тюленя. В следующем году они были найдены командой русского промыслового судна, к приходу которого из 15 человек выжило только 4. Заболевание цингой, очень часто со смертельным исходом, было среди русских полярных мореходов заурядным явлением. Этому способствовал господствовавший среди поморов предрассудок, что мясо морского зверя и белого медведя является «поганым». Выживший Родион Иванов дал описание Шараповых Кошек, которое стало единственным до экспедиции XIX века.

Для «проведывания жилых островов» к северу от Святого Носа якутский воевода Д. Траурнихт отправил в устье Яны казака Меркурия Вагина. Отсюда он должен был идти на север «хоть водою, хоть по льду». Вагин избрал последний способ — по льду. В сопровождении своего сына Михаила и 11 казаков под командой Якова Пермякова он покинул Устьянское зимовье и в мае 1712 года на собаках достиг Святого Носа, а затем переехал на остров Большой Ляховский. Этот остров Вагин объехал кругом, причем с северного его берега увидел другой, скорее всего, Малый Ляховский остров.

Опасаясь вскрытия моря, Вагин не рискнул продолжать исследования и вернулся на материк. Он вышел на сибирский берег к востоку от Святого Носа и с целью заготовки продовольствия направился к реке Хроме. Не дойдя до этой реки, путники на

Ермак Тимофеевич. Неизвестный художник

Семен Иванович Дежнев. Скульптор Б.Н. Бродский

Полярные исследователи Василий Васильевич и Татьяна Федоровна Прончищевы

Крест на могиле Василия и Татьяны Прончищевых на берегу реки Оленек. Таймыр

Команда и участники экспедиции на шхуне «Заря»

Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач»

Э.В. Толль

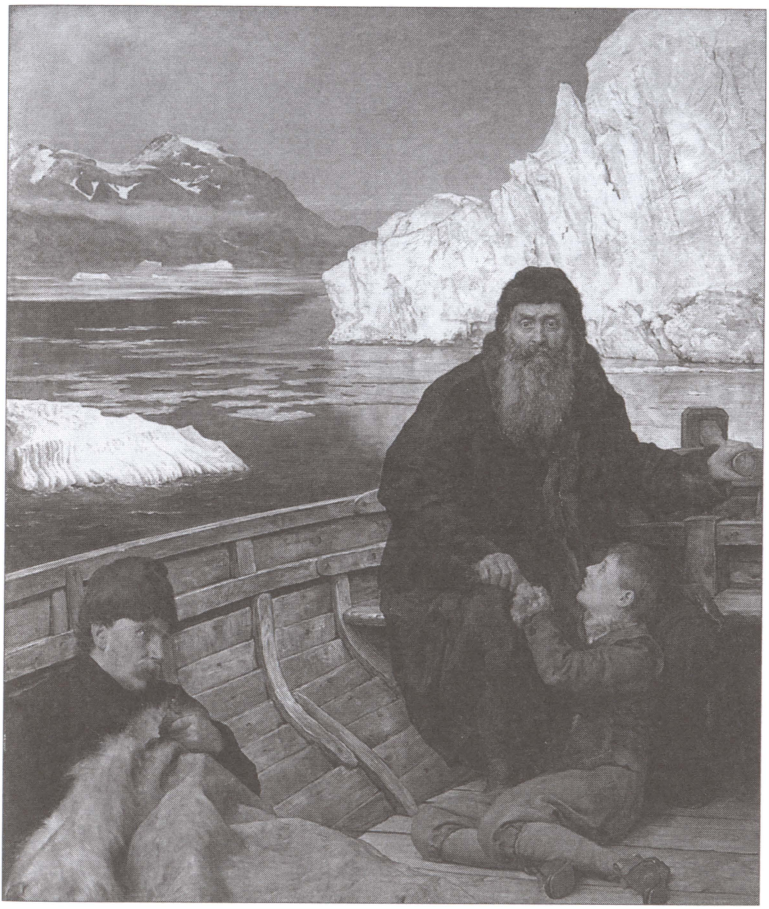
В.А. Русанов

Г.Я. Седов

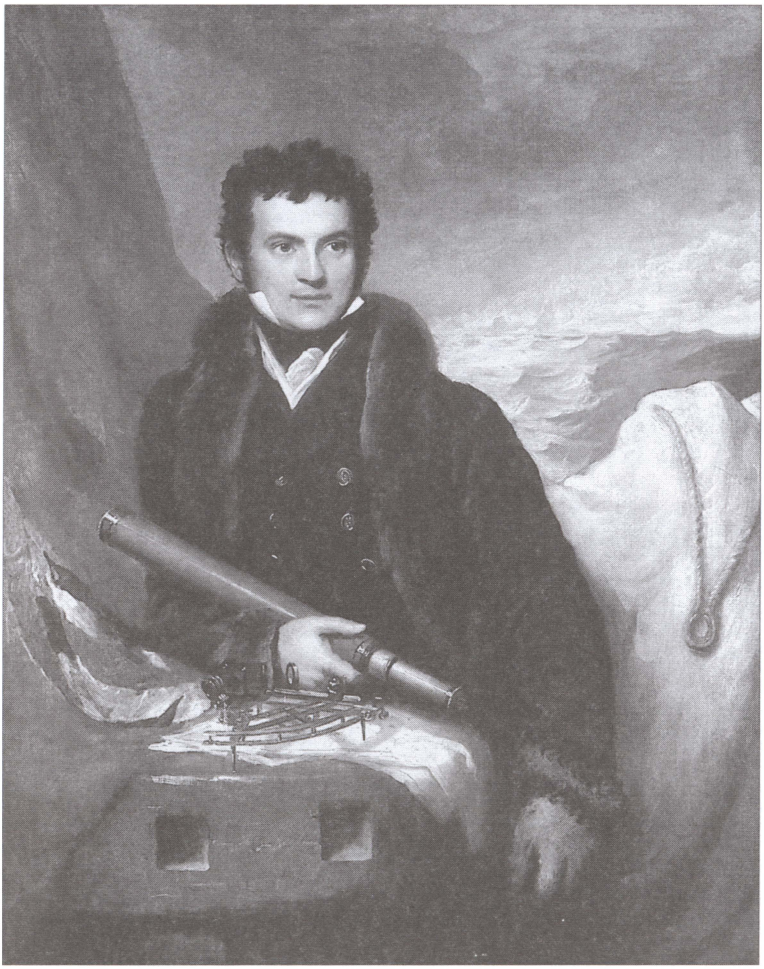
С.А. Леваневский

Дирижабль «СССР-В-6 Осоавиахим»

Ледокол «Г. Седов»

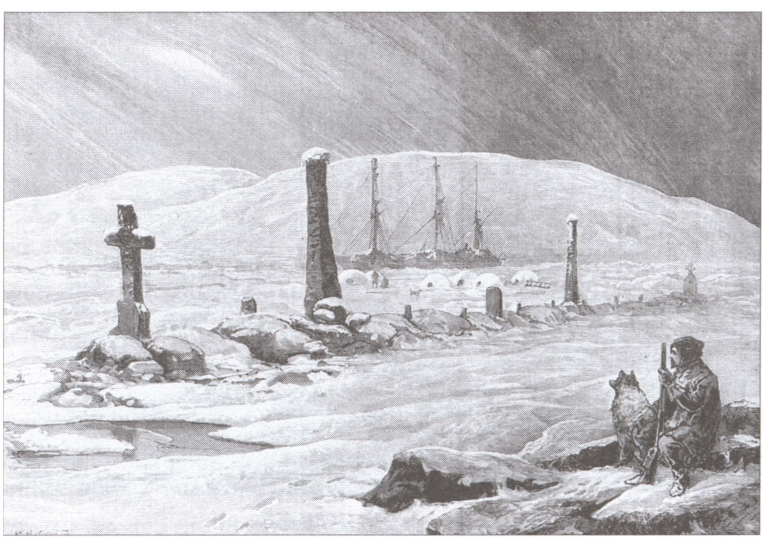


Последнее путешествие Генри Гудзона. Художник Дж. Кольер

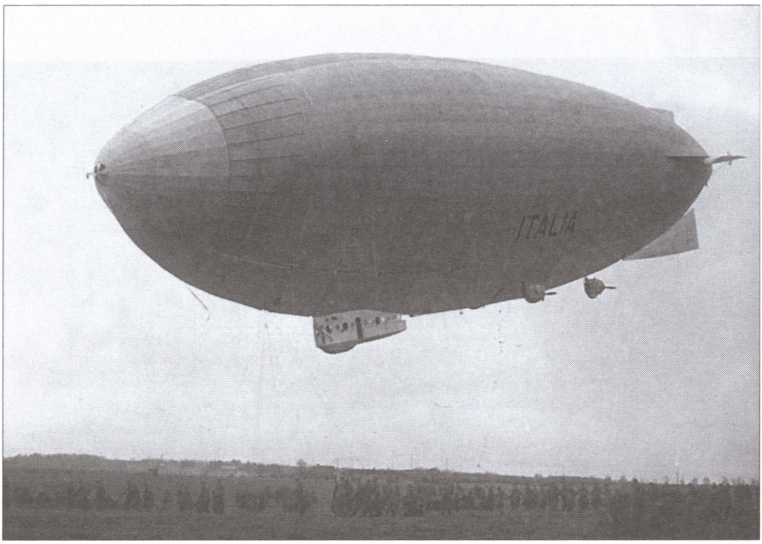


Сэр Уильям Эдвард Парри. Художник С. Драммонд

Один из кораблей экспедиции У.-Э. *Парри в Баффиновом заливе. Из дневника экспедиции*

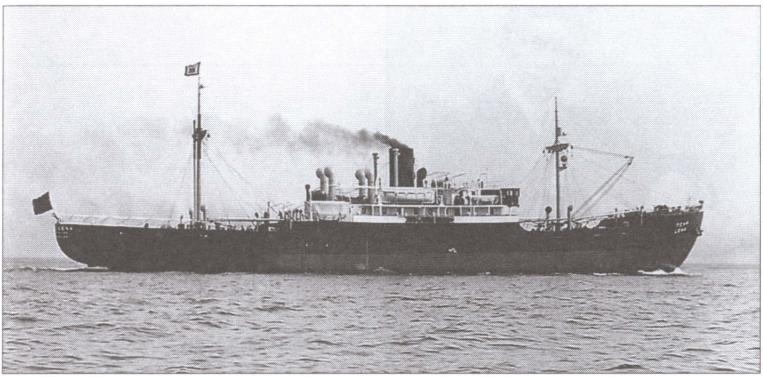


Могилы участников экспедиции Дж. Франклина. Гравюра XIX в.

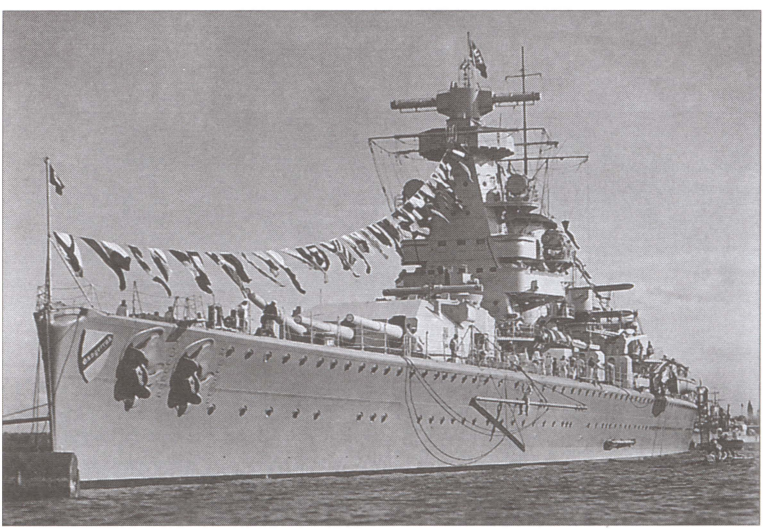


Дирижабль «Италия»

Дирижабль «Норвегия»



Пароход «Челюскин»



Броненосец «Адмирал Шеер»

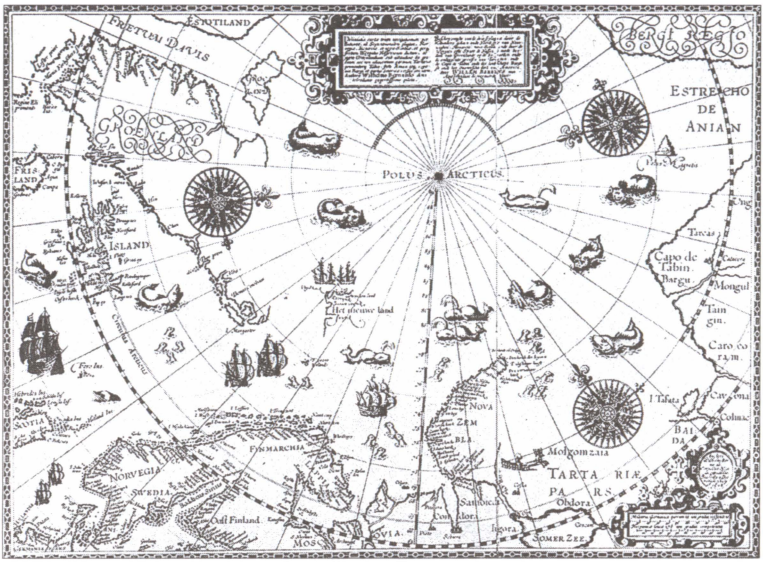
В. Стефанссон

У. Нобиле

С. Андре

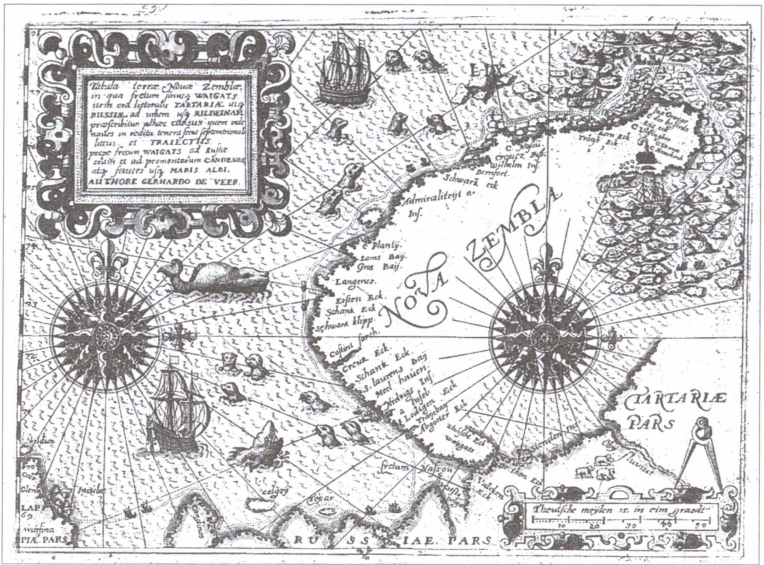
Шхуна «Святая Анна»

Так выглядел В. Й. Беринг по мнению профессора В. Звягина

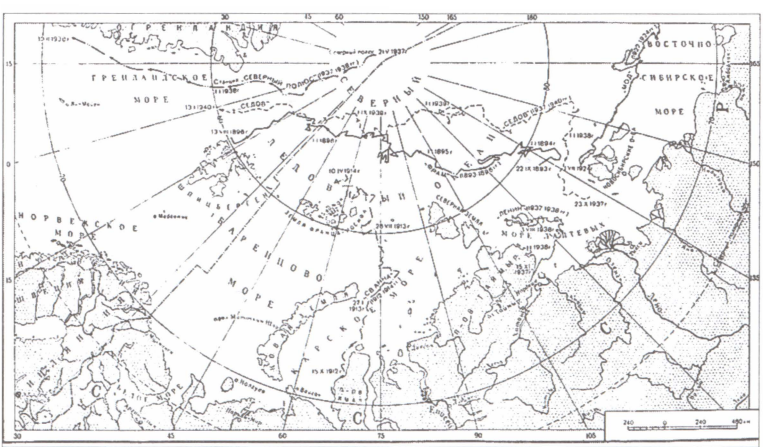


Карта В. Баренца

Карта северных приполярных областей. 1638 г.



Карта Новой Земли и прилегающих областей. Начало XVII в.



Дрейф судов в восточном секторе Арктики в 1803—1940 гг.

пустынной Меркушиной стрелке «оголодали, так что ели собак, и как собак не стало, ели мышей и всякую гадину».

Твердое намерение Вагина идти в следующем году на север очень смутило некоторых казаков. Да так, что они «вознегодовали» и, опасаясь еще больших лишений, убили своего начальника, его сына Михаила и казака Якова Пермякова, выступивших в его защиту.

В 1726 году казачий голова Афанасий Шестаков во время своего пребывания в Санкт-Петербурге сделал сообщение о крайнем северо-востоке Сибири и «Большой Земле», расположенной по мнению Шестакова, против устья реки Колыма. В результате этого доклада Сенат в 1727 году постановил отправить во главе с Шестаковым экспедицию как с целью географических исследований на крайнем северо-востоке Сибири, так и для «усмирения немирных чукчей». Одновременно ему было дано задание собрать ясак. По решению Адмиралтейств-коллегии к этой экспедиции была присоединена морская экспедиция, руководство которой было поручено штурману Якову Генсу.

Шестаков был назначен главным командиром Северо-Восточного края. За год, построив в Охотске два судна и получив от Витуса Беринга еще два небольших судна (бота) — «Лев» и «Святой Гавриил», он начал подготовку к выходу в экспедицию. Но прежде еще на одном из построенных судов — «Восточный Гавриил» — осенью 1729 года вышел из Охотска в Пенжинскую губу, чтобы затем сухим путем попытаться пройти на Чукотский полуостров. Во время сухопутного похода в марте 1730 года был убит чукчами близ устья реки Пенжина. А бот «Лев» примерно в это же время был сожжен коряками.

Несколько памятников, свидетельствовавших о давних плаваниях русских промышленников к Новой Земле, обнаружил подпоручик корпуса флотских штурманов Петр Пахтусов в первой четверти XIX века.

После окончания Кронштадтского штурманского училища он занимался гидрографическими работами на реках Печора, Мезень,

Северная Двина, в Баренцевом и Белом морях, где неоднократно наблюдал, в основном безымянные, поморские захоронения.

Сначала на острове Долгий (между Печорской губой и проливом Югорский Шар) Пахтусов нашел крест, поставленный в 1730 году. По рассказам пустозерских жителей, этот крест был поставлен над могилой 70 промышленников, совершавших плавание из Оби к Соловецким островам и вынужденных на обратном пути зазимовать на острове Долгий, где все и погибли. Затем на берегу губы Каменка (юго-восточный берег Карских Ворот) были найдены развалины старой поморской избы, возле которой находилось 2 могилы и деревянный крест. Из едва различимой на кресте надписи удалось узнать, что его поставил некий кормщик Иванов в 1759 году.

Значимым событием в истории изучения Таймырского полуострова стала Великая Северная экспедиция (1733—1743). В ее составе молодые выпускники Навигацкой школы должны были откартировать побережье Ледовитого океана. Изначально им предписывалось построить в Тобольске бот и дубель-шлюпку и пройти по опасным районам, забитым льдами, промерить здешние глубины и выбрать удобные для стоянки судов гавани. После окончания работ на реке Обь и в Обской губе русским морякам надлежало пройти по реке Енисей и, опираясь на Туруханск, как главную базу, пройти навстречу судам Ленского отряда. Таким образом, был спланирован двухсторонний штурм Таймырского полуострова.

Летом 1734 года по Оби и через год по Лене вышли в поход два экспедиционных судна — «Тобол» и «Якутск». 2-м (Обским) отрядом Великой Северной экспедиции командовал лейтенант Дмитрий Овцын, 3-м (Ленским) — лейтенант Василий Прончищев.

Отряду Овцына была поручена опись берега от устья Оби до Енисея. Для плавания ему была выделена дубель-шлюпка «Тобол». Помощниками пошли подштурман Дмитрий Стерлегов и рудознатец Медведев.

Дмитрий Овцын родился в 1708 году. В 1726 году поступил на службу в российский флот, как штурманский ученик. С 1734 года командовал дубель-шлюпкой «Тобол», которую привел в Обдорск.

Здесь часть зимовавших моряков оказались «обдержимой цынготною болезнью», и их пришлось отправить в Березов, «понеже в оном Обдорске воздух зело тяжел».

Плавание 1735 года было неудачным, и Овцын сумел дойти только в район нынешнего Салехарда, но далее, из-за невзломанного льда, тянушегося от берега до берега, пройти не сумел. Лейтенант Овцын ждал ухода льда до 29 июля, но — безуспешно. К этому времени в команде было уже 37 цинготных больных. Пришлось возвращаться. Во время похода умерли 4 человека: 17 июля — плотник Дмитрий Леденцов, через три дня — матрос Шеламов, 22 июля — солдат Петр Плотников, а 25-го — рудознатец Медведев.

Зимой 1738 года, когда в Адмиралтейств-коллегии были получены донесения о работах отряда Прончищева, она признала необходимым повторить попытку обогнуть Таймырский полуостров с востока и поручила выполнение этого дела лейтенанту Харитону Лаптеву.

Это был потомок древнего рода Лаптевых, ведущего свою историю от князя Родеги, уроженец деревни Пекарево Великолуцкой губернии. Он родился в 1700 году. Поблизости от Пекарево находилось небольшое поместье его дяди Якова — отца Дмитрия Лаптева. В 1715 году Харитона и Дмитрия приняли в Санкт-Петербургскую морскую академию. Через три года братья закончили академию с присвоением звания «гардемарин». Новое воинское звание «мичман» Харитон получил в 1726 году, а через четыре года — ступил на свой первый командирский мостик небольшого вспомогательного судна.

В 1734 году Харитон Лаптев служил на фрегате «Митау», который при осаде Данцига, из-за ошибки командира, был захвачен в плен. После прекращения военных действий и обмена пленными все офицеры фрегата, в том числе и Харитон Лаптев, были преданы военному суду. Их обвинили в сдаче корабля и приговорили к смерной казни. И только на следующий год, после дополнительного расследования, офицеров помиловали. Из-за отсутствия вакансий мичман Харитон Лаптев был назначен командиром придворной яхты «Декроне». Только в декабре 1737 года Адмиралтейств-

коллегия ходатайствовала перед царицей Анной Иоанновной о присвоении ему воинского звания «лейтенант» и дала согласие для назначения командовать дубель-шлюпкой «Якутск» вместо умершего лейтенанта Василия Прончищева.

Подготовка новой экспедиции заняла много времени, и отряд Лаптева вышел из Якутска вниз по Лене только в июне 1739 года. В походе вновь приняли участие Челюскин и Чекин.

1 июля дубель-шлюпка «Якутск» Х. Лаптева вышла через Крестяцкую протоку в будущее море Лаптевых. Сразу же по выходу в море были встречены сплошные льды, и только 4 августа удалось пройти устье реки Оленек, а еще через 4 дня Харитон Лаптев открыл безымянную бухту, которую назвал на скандинавский лад — «Нордвик» («Северный залив»). Описав ее, экспедиция направилась в Хатангскую губу, где из-за встреченных льдов задержалась еще на неделю. Вскоре по выходу из залива был усмотрен остров Преображения, который, по описанию Лаптева, «длиною поперек более мили. С моря сей остров стоит утесом, так якоб стена из одного камня; а с той стороны, которая в губу лежит берег пологой и низкой».

Вдоль восточного таймырского берега экспедиции удалось пройти до мыса Фаддея (1 сентября). Дальше не пустил лед. «За островами Самуила не видно конца — стоит лед стоячий, гладкой, не ломаной», — занес в судовой журнал начальник экспедиции. На мысе Фаддея он поставил из «камня плиточного вышиной в полторы сажени» приметный знак, обнаруженный через 180 лет экспедицией Амундсена. Повернув на юг, Х. Лаптев пошел в Хатангскую губу, где 9 сентября стал на зимовку около устья реки Блудной. Зимовка прошла благополучно, тем более что Лаптев был крут в отношении провинившихся, которых наказывал «кошками».

Летом 1740 года Харитон Лаптев сделал еще одну попытку пройти морем к устью Таймыры. Однако 24 августа, в северной широте около 75,5 градусов, дубель-шлюпка потерпела аварию: «Во время поворота назад течением и ветром дубельшлюпку льдами затерло, а потом по отломлении форштевня все судно в неудобность повредило». Появилась постоянная течь в корпусе.

Видя неминуемую гибель судна, русские моряки начали выгружать продовольствие на лед, намереваясь затем перетащить все свои запасы на берег, находящийся от поврежденного судна в 15 милях (более 28 километров). Предусмотрительность себя оправдала: вскоре дубель-шлюпку истерло льдами и она затонула. Из анализа судового журнала видно, что катастрофа «Якутска» произошла в 10 километрах к северу от входа в бухту Прончищевой.

27 августа Х. Лаптев и его спутники добрались до берега, где, на берегу нынешней лагуны Медвежьей, соорудили из плавника хижину и две юрты-землянки. Еще две недели они перетаскивали продовольствие, пока льдину не унесло. Положение потерпевших кораблекрушение было весьма серьезным. Вскоре вблизи юрт похоронили канонира Федора Еремова, умершего от жестокой простуды.

«Изнуренные трудами, отчаявшиеся в спасении на этом пустынном и далеком берегу, некоторые подняли было ропот, говоря, что им все равно умирать — работая или не работая». Однако Лаптев твердой рукой восстановил дисциплину. Возвращение в Хатангское зимовье, куда истощенные путники добрели только в конце октября, было крайне тяжелым, так как цинготную болезнь обмануть было невозможно, и на берегу Хатанги появились еще 4 могилы: солдаты Борис Панаев, Яков Богачанов, Гаврила Баранов, конопатчик Василий Михайлов, писарь Матвей Прудников. Памятник, установленный в их память, был хорошо виден с фарватера Хатанги и в 1990-е годы.

Потеря судна не остановила съемок берегов неизвестного полуострова, который Лаптев решил объехать на собаках. Базой санных съемок стало промысловое зимовье «новокрещенного якута» Никифора Фомина в Таймырской губе. Из него Лаптев выезжал весной 1741 года на запад навстречу Челюскину, ехавшему со съемкой от устья Пясины.

1 июня 1741 года состоялась их встреча на нынешнем мысе Лемана (южный вход в нынешний залив Миддендорфа). В журнале Лаптева записано: «На сей корге плавнику весьма много, здесь сыскали старые огнища». То есть они встретились на том месте, где сохранились остатки старых костров, а в 1960-е годы был найден

кусок давнего человеческого черепа, который лишний раз подтвердил, что в этих местах и прежде бывали некие мореходы.

В 1736 года, после гибели Лассиниуса и его моряков, командование 4-м отрядом Великой Северной экспедиции был назначен лейтенант Дмитрий Лаптев — двоюродный брат Харитона Лаптева.

В 1718 году, как и Харитон Лаптев, Дмитрий закончил Санкт-Петербургскую морскую академию с присвоением звания «гардемарин». В 1723 году за особые успехи в морских науках указом, подписанным лично императором Петром I, Дмитрий Лаптев был пожалован из мичманов в унтер-лейтенанты, а спустя три года назначен командиром боевого корабля. Впервые с Баренцевым морем он познакомился уже во время службы на фрегате «Россия». В конце июля 1736 года, набрав новую команду на бот «Иркутск», лейтенант Дмитрий Лаптев пошел к Быковскому мысу в устье Лены для пополнения запасов продовольствия.

22 августа он вышел отсюда и взял курс на северо-восток, где через два дня у мыса Буорхая встретил «великие и непроходимые льды, которые стеной заградили путь». По описанию Лаптева, этот лед был «гладок и бел, как ровный план накрыт белым полотном». Он решил, что путь на восток закрыт, не проявив особой настойчивости, отказался от похода на Колыму.

Зиму 1736/1737 года Д. Лаптев провел на Лене, несколько выше Булуна, причем все участники зимовки переболели цингой, а один скончался и был похоронен рядом с зимовочной избой.

В новом плавании, которое началось в августе 1739 года, на пути между Леной и Индигиркой Дмитрий Лаптев встретил «суда, из моря выброшенные; якори и снасти и поныне есть, и следовало то, что они за за неимением порта пропадали». Очевидно, это были остатки судов русских мореплавателей XVII века.

На юго-западном берегу острова Эдж (в юго-восточной части Шпицбергена), который русские называли Малый Брун, находилось одно из больших русских становищ. В 1827 году оно было описано норвежским геологом Кейльхау. Здесь тогда еще стояли 2 большие жилые избы и несколько маленьких построек. Над входом в одну

из изб висела доска с надписью «Сия изба староверска». Около изб стояло несколько крестов, на одном из которых была надпись «22 апреля 1737». Надпись на другом кресте свидетельствовала, что он поставлен в 1809 году корщиком Иваном Рогачевым.

15 июля 1741 года пакетбот «Святой Павел» под командованием лейтенанта Алексея Чирикова подошел к неисследованной земле, как потом выяснилось, в районе мыса Аддингтон (Северная Америка). Но радость открытия неведомой земли была вскоре омрачена трагическими событиями.

Чирков дал команду отправить 18 июля на берег острова Якобия (архипелаг Александра) лангбот с 10 вооруженными матросами. Командиром лангбота пошел один из лучших офицеров корабля штурман в чине мичмана Абрам (Авраам) Дементьев. Ему надлежало подыскать стоянку для «Святого Павла» и познакомиться с окрестностями стоянки. На разведку Дементьеву были даны одни сутки, но прошел день, второй, третий, а лангбот не возвращался. Впрочем, на берегу каждую ночь горели костры, что оставляло надежду на то, что даже если лангбот разбился на подходе к берегу, его команда все же была жива. Было решено отправить к ним на помощь последнее корабельное плавсредство — ял с тремя матросами под командой боцмана Сидора Савельева. И на этот раз они взяли с собой и ружья. Команда яла должна была разыскать моряков Дементьева и вернуть их на борт «Святого Павла».

Следующим утром из-за ближайшего мыса появились два небольших суденышка; обрадованный вахтенный поспешил сообщить о возвращении товарищей. Но это оказались каноэ индейцев, которые сразу же попытались напасть на русский корабль и были отогнаны ружейным огнем. Стало ясно, что 17 русских моряков либо были захвачены в плен после высадки на берег, либо убиты. Поиски, проведенные в дальнейшем Чириковым, результатов не дали: судно потеряло четверть своего экипажа, оба плавсредства и неделю времени, которая в дальнейшем обернулась новыми жертвами, в том числе гибелью от цинги лейтенантов Ивана Чихачева (9 октября 1741 года) и Михаила Плаутина (7 октября 1741 года).

Лишь в 1922 году несколько приподнялась завеса тайны над гибелью русских моряков со «Святого Павла». Историк Аляски Эндрьюс тогда рассказал в своей книге:

«У племени ситка имеется глухое предание о людях, выброшенных на берег много лет тому назад. Говорят, что их вождь Аннахуц, предок вождя того же имени, ставшего преданным сторонником белых в городе Ситке в 1878 году, играл ведущую роль в этой трагедии. Аннахуц оделся в медвежью шкуру и вышел на берег. Он с такой точностью изображал переваливающуюся походку зверя, что русские, увлекшись охотой, углубились в лес, где туземные воины перебили их всех до единого...»

Усиленная тяга русских промышленников в «Восточный океан», к островам, открытым Алексеем Чириковым в 1741 году, началась в середине XVIII века. Поводом к началу этого движения послужил исключительный успех промысловой партии Емельяна Басова, вернувшейся в 1744 году на Камчатку с богатейшим грузом ценных мехов, после зимовки на недавно открытом необитаемом острове Беринга.

В 1745 году известный мореход Михаил Неводчиков, участник Первой и Второй Камчатских экспедиций Беринга — Чирикова, отправился на шитике «Евдокия» к острову Беринга. Этот поход положил начало продвижению русских промышленников на восток, что привело к открытию и освоению всей Алеутской гряды. Неводчиков со товарищи зазимовали на Ближних островах (предположительно — Агату и Атту), промышляя здесь морских бобров. В 1746 году, на обратном пути, «Евдокия» была отнесена бурей к Карагинскому острову (северо-восточный берег Камчатки) и разбилась о скалы. Только Неводчикову и нескольким промышленникам удалось спастись, остальные погибли в штормовых волнах.

Первая русская научная экспедиция на Шпицберген была организована по инициативе русского ученого-естествоиспытателя мирового значения Михаила Ломоносова с целью отыскать проход к Берингову проливу. Экспедицию возглавил капитан бригадирского звания Василий Чичагов. Она должна была секретно пройти

от Шпицбергена через Полярный бассейн к Северной Америке и потом следовать вдоль ее северных берегов на запад к проливу между Азией и Америкой и здесь встретиться с экспедицией капитана 2-го ранга Петра Креницына. Но прежде, в 1764 году, под началом капитан-лейтенанта Михаила Немтинова на Шпицберген были направлены 6 судов для устройства в бухте Кломбай (Беллзунд, Белсунн) промежуточной базы.

В состав вспомогательного отряда вошли: пинк «Слон» (флагманский корабль), гукеры «Святой Иоанн», «Святой Николай», «Наталия», «Святой Архангел Михаил». Был еще гукер «Святой Дионисий», но он до архипелага не дошел и вернулся в Архангельск.

На берегу Кломбайской бухты были построены 5 изб, амбар и баня. Здесь на зиму была оставлена зимовочная партия в составе 16 человек под командой унтер-лейтенанта Матвея Рындина

Партию Рындина должен был на следующий год сменить на зимовке Немтинов. Он вышел из Архангельска в июле 1765 года на пинке «Лапомник» и в течение целого месяца безуспешно пытался пробиться через льды в Кломбай. Не сумев пробиться, повернул на обратный курс.

Партия Рындина осталась на вторую зимовку. Она была более тяжелой. Зимовщики претерпели великую нужду в одежде, обуви, продовольствии. В конце зимы половина команды Рындина погибла от цинги. Спасти их не удалось, несмотря на помощь, оказанную им жившими в 30 верстах русскими промышленниками во главе с Василием Бурковым.

Только в 1766 году оставшихся в живых русских зимовщиков во главе с унтер-лейтенантом Рындиным забрали суда экспедиции капитана В. Чичагова, пытавшейся пройти через Полярный бассейн к Берингову проливу.

27 мая 1791 года судно «Слава России» с экспедицией под началом Иосифа Биллингса вышло из Авачинской гавани и направилось в сторону острова Беринга. Вместе с внуком прославленного русского мореплавателя лейтенантом Христианом Берингом он собирался посетить место упокоения капитан-командора Витуса

Беринга и воздать ему почести. Однако непогода и густой туман не позволили подойти к острову, и, чтобы не подвергать экипаж смертельной опасности в неизведанном районе, Биллингс принял решение направиться к Алеутским островам и заняться здесь описью природы.

25 июня «Слава России» бросила якорь в Капитанской гавани острова Уналашка. Здесь русские моряки простояли 2 недели, тщетно ожидая прибытия катера «Черный Орел», на котором из Нижнекамчатска должен был прибыть отряд лейтенанта Роберта (Романа) Галла. Не дождавшись катера, Биллингс направил судно в Берингов пролив для обследования здешних островов. И 4 августа «Слава России» встала на якорь в гавани Святого Лаврентия (на восточном побережье Чукотки). Отсюда экспедиция должна была направиться в Ледовитое море, пройти вдоль северных берегов Чукотки, обогнуть мыс Шелагский и попытаться проникнуть в Колыму, чтобы тем самым доказать, что проход из Тихого океана к северным берегам Сибири существует. Однако от местных жителей Биллингс и Сарычев узнали, что в Беринговом проливе стоят льды, и было решено не ходить на Колыму. При этом Биллингс решил пересечь Чукотку от губы Святого Лаврентия до Нижнеколымска на оленях.

13 августа в сопровождении штурмана Батакова, переводчика Дауркина, доктора Мерка, его помощника Мейка, подлекаря Леймана и троих охотников начал сухопутное путешествие. Своему помощнику Сарычеву он приказал за это же время обследовать Анадырский залив, затем отправиться на Уналашку, перезимовать здесь, а весной 1792 года прибыть на Камчатку и ждать здесь Биллингса.

На следующий день «Слава России» вышла в море и через две недели достигла Капитанской гавани на Уналашке. Спустя день сюда же прибыл «Черный Орел» с отрядом Галла и началась подготовка к зимовке. Зима оказалась на редкость суровой.

Уже в конце декабря среди русских моряков появились первые больные цинготной болезнью. В середине января 1792 года этой болезнью страдало уже 23 человека. Однако Сарычев не оставлял исследовательскую работу и более 2 зимних месяцев изучал остров

Уналашка. Когда же он вернулся из похода, выяснилось, что 11 матросов со «Славы России» и 3 с «Черного Орла» умерли от болезни и были похоронены рядом с зимовочным лагерем. Только в апреле, после появления на небосклоне солнца, больные цингою стали поправляться и быстро восстанавливать здоровье.

19 июня оба русских корабля пришли в Петропавловскую гавань.

Первый главный правитель русских поселений в Америке Александр Баранов на трех судах перешел от острова Кадьяк к острову Ситка и в 1799 году основал здесь Архангельский поселок — крепость Ситка. Русские моряки здесь перезимовали и вернулись на остров Кадьяк. В поселке оставлена группа добровольцев из судовых команд. В 1803 году им на смену была направлена промысловая партия. Новая смена выяснила, что год назад поселок на острове Ситка, который возглавляя Василий Медведников, был сожжен индейцами во главе с тойоном Скаутлельтом, среди которых были переодетые пираты под предводительством Барбера, пришедшего сюда на корабле «Юникорн». Практически все русские казаки, пушкари и промышленники были перебиты, женщины и дети уведены в плен. Единственным уцелевшим русским стал скотник Абросим Плотников, который в момент штурма работал в лесу.

Баранову пришлось организовывать новую судовую экспедицию, которая построила на месте сожженного поселка Ново-Архангельскую крепость и доставила сюда новый гарнизон.

Одновременно с истреблением русского гарнизона в Ситке индейцы напали на промысловую партию Урбанова в Кенайском проливе и перебили более 90 русских промышленников и алеутов. В 1803 году в разных местах Аляски было перебито более 200 русских поселенцев.

В 1804 году при обратном взятии крепости Ситка погибло несколько русских моряков и солдат-алеутов, которые похоронены в братской могиле.

В «Морском Сборнике» № 9 за 1861 год помещена статья священника Аргентова под заглавием «Северная Земля», расска-

завшего, что издавна на берегах Ледовитого моря, от Шелагского мыса до Чукотского Носа, существовала легенда: мол, на севере за океаном лежит земля, куда весной летят многочисленные птицы и на которой живут русские. Причем ее рассказывают в двух вариантах: один рассказывают потомки казаков, другой — чукчи. Единство этих рассказов в том, что некогда архангельские раскольники с семействами уплыли в море искать убежища в необитаемых землях. Буря занесла их далеко на восток, и потом они пристали к неизвестному острову на Ледовитом океане, где и жили на момент появления журнальной статьи.

Вместе с тем есть доказательства, что архангельские промышленники бывали на Новосибирских островах задолго до их официального открытия. Так, на острове Котельном следы пребывания землепроходцев были обнаружены в XVIII веке: позеленевший медный котел, остатки какого-то деревянного судна и заготовленные дрова. В 1809—1811 годах якутский мещанин Санников, ездивший на Новую Сибирь для отыскания мамонтовых клыков, нашел там могилу со старым крестом, которая, судя по надписи на перекладине, относилась к XVII веку. Рядом с могилой лежали нездешние вещи, в том числе и необычные нарты, которые сделали железными инструментами в стране, где мало хорошего леса, но есть тюлени и олени. Неподалеку находились развалины четырехугольного рубленого зимовья. Получалось, что Санникову удалось найти стоянку одного из русских промышленников, начинавших освоение Северо-Восточной Азии.

На следующий год Санников расширил исследуемый район и обнаружил еще несколько могил и судовое днище, которые прямо указали, что здесь были похоронены архангельские поморы, попытавшиеся пробраться на Шпицберген, но бурей и льдами унесенные в море Лаптевых. Есть версия, что он обнаружил зимовку пропавшей без вести экспедиции Реброва, которая в 1652 году пыталась исследовать земли севернее реки Яны.

Хотя плавания к Новой Земле проводились несколько столетий, но ее морских карт не существовало, если не считать карты Маточкина Шара, сделанной Федором Розмысловым. С целью

восполнения этого пробела в 1819 году русское правительство поручило лейтенанту Андрею Лазареву возглавить экспедицию и произвести опись всего южного побережья Новой Земли, а также попытаться обойти ее северную оконечность.

Андрей Лазарев родился в 1787 году и был родным братом первооткрывателя Антарктиды Михаила Лазарева. После окончания Морского корпуса в 1804 году он был произведен в мичманы, и 6 лет участвовал в боевых действиях русской эскадры в Средиземном море. В 1812—1814 годах на корабле «Борей» находился в плавании у берегов Англии и Голландии.

Для полярного похода в 1819 году Лазареву был передан конфискованный английский бриг «Кэтти». Русские моряки переименовали его в «Новую Землю» и направились на восток.

Но экспедиция закончилась полной неудачей. Лазарев не сделал ни одной высадки на архипелаг и, даже не начав съемки берега, отправился обратно. К этому времени практически вся его команда заболела цингой, и прежде, чем «Новая Земля» вернулась в Архангельск, три матроса скончались и были похоронены по морскому обычаю.

Летом 1833 года Пахтусову удалось на карбасе «Новая Земля» произвести опись юго-восточного берега Новой Земли. Из-за сильных штормов и цинготной болезни среди моряков экспедиции не удалось вернуться в Архангельск, а пришлось зимовать в губе Логинова (пролив Карские ворота). По другим данным, — на восточном берегу полуострова Стодольского. Здесь они нашли 4 могилы членов семьи самоедского промышленника Мавея.

По данным П. Башмакова — советского исследователя истории жизни русского мореплавателя П. Пахтусова, на востоке полуострова Стодольского команда баркаса «Новая Земля» нашла поморский карбас и развалины избы, возле которой лежали два человеческих черепа и несколько человеческих костей. В избе были найдены небольшой медный и два железных котла, ложа от ружья, немного пороха и несколько оленьих шкур. По этим вещам было предположено, что найдено зимовье самоеда Мавея.

В 1823 году этот ненец вместе со своей семьей и родственником Воептой, обеднев из-за падежа оленей, перебрался на Новую Землю, чтобы здесь промышлять морского зверя и диких оленей. Но осенью Воепта уехал на материк, а Мавей остался на острове с сыном и тремя женщинами. Так как следующим летом Мавей не появился на материке, то Воепта сам отправился к Карским воротам. «Придя к зимовью, — позже расскажет Пахтусов, — он был поражен ужасным зрелищем: два женских трупа лежали в избе, подле них выделанная медвежья шкура, половина которой была съедена; на дворе неподалеку от избы, лежали истлевшие трупы сына и внучки Мавея; самого же Мавея нигде не нашли». Позже выяснилось, что сам ненец Мавей погиб на охоте, а его семья — от угара или холода в избе.

Однако истинные причины их гибели неизвестны и сегодня.

В этом же путешествии, 18 августа 1833 года, на берегу губы Староверской (вблизи реки Маточки) Пахтусов нашел ветхую промысловую избу, 4 разбитых поморских карбаса и несколько могильных крестов.

Через три дня экспедиция потеряла служителя Николая Рудакова, которого по флотскому обычаю похоронили в море.

В марте 1835 году на шхуне «Кротов» и карбасе «Казаков» подпоручик корпуса флотских штурманов Петр Пахтусов и кондуктор корпуса флотских штурманов Август Циволька занялись описными работами пролива Маточкин Шар и восточного новоземельского побережья к северу от Матшара.

В апреле—мае 1835 года от простудной лихорадки и цинготной болезни умерли матрос Андрей Самсонов и вольнонаемный мастеровой Максим Постников. В июне, с наступлением теплого времени и появлением в окрестностях зимовья дичи, здоровье заболевших зимовщиков значительно улучшилось и Пахтусов приступил к исследованиям района Маточкина Шара.

Но 21 июля карбас был раздавлен льдом у западного берега острова Берха, причем погибла часть провизии и снаряжения. Мыс, близ которого это произошло, Пахтусов назвал мысом Крушения. Осматривая остров, Пахтусов нашел здесь обломки двух

карбасов, несколько могильных крестов и большую могилу. По остаткам истлевших бумаг удалось установить, что здесь лежит до 15 безымянных поморов, неизвестно когда сюда несчастно попавших. По всему было видно, что эти негостеприимные берега стоили жизни многим поморам. Возможно, именно эта бухта в старину называлась бухтой Охальной (Горбовы острова). В начале августа 1835 года на одном из Южных Крестовых островов (иногда их называли Братаны) Пахтусов обнаружил два опрокинутых карбаса и могилу моряков.

Русский геолог и географ Иван Черский вместе с женой Маврой исколесил северо-восток Азии вдоль и поперек. Он собрал уникальные коллекции минералов, зоологические и ботанические. В 1891 году он был командирован Академией наук на три года для исследований в районах рек Колымы, Индигирки и Яны. В июне того же года он выехал туда вместе с женой (зоолог экспедиции) и 12-летним сыном из Якутска. В караване было 44 лошади. Верхоянский хребет был пересечен по летней дороге, огибающей реку Хандыгу с юга, по ее протокам. Черский перешел Индигирку у Оймеконского правления. И далее пошел на северо-восток. Этим маршрутом он вышел в верховья реки Момы. В Верхне-Колымск он пришел 28 августа и зимовал здесь. Весной 1892 года Черский поплыл вниз по Колыме, но в дороге заболел, и все же, пренебрегая болезнью, продолжал вести наблюдения. Во время этой экспедиции он умер у реки Прорвы, не доехав до Нижне-Колымска, и был похоронен против устья реки Омолон. В память о путешественнике город Нижне-Колымск был переименован в город Черский.

К незаслуженно забытым ныне экспедициям относится первая проводка речных судов с Британских островов до устья реки Енисей. В ее состав входили три построенных на английских верфях речных парохода («Лейтенант Овцын», «Лейтенант Малыгин» и «Лейтенант Скуратов») с экипажами, набранными на Балтийском флоте. В свое время об этом походе писали многие российские газеты, а сегодня рассказ об этом плавании можно лишь случайно найти в старых изданиях.

Так, о судьбе командира судна «Лейтенант Малыгин» лейтенанта Евгения Шведе стало известно из случайно найденного в запасниках Североморского дома офицеров сборника «Полярный круг» за 1989 год. После прочтения здесь статьи В. Масленникова стало ясно, что историю об этом героическом переходе можно смело рассказать на страницах данной книги.

Евгений Шведе родился в 1859 году в семье видного русского кораблестроителя, будущего члена Кораблестроительного отделения Морского технического комитета, инспектора кораблестроительных работ в Санкт-Петербурге и генерал-майора Леопольда Шведе.

После окончания Морского корпуса Евгений Шведе совершил плавание на Тихий океан в составе экипажа крейсера «Азия» и имел достаточно редкую для того времени специальность электрика.

Судовые экипажи будущей Енисейской экспедиции, в составе 6 офицеров и 43 матросов, погрузились на английский грузо-пассажирский пароход «Риналъдо», который вышел из Санкт-Петербурга 27 июня 1893 года и направился к Британским островам. Они должны были принять на английских верфях свои суда, перегнать их через Норвежское, Баренцево и Карское моря на реку Енисей, и с их помощью ускорить доставку строительных материалов и рельсов на речных баржах до Красноярска, и тем самым ускорить постройку Транссибирской железнодорожной магистрали. Столь «хитро закрученный сюжет» пришлось разрабатывать с началом практической реализации замысла этого государственного проекта, так как выяснилось, что дорог в Сибири не существует, а на Енисее нет ни одного подходящего судна для буксировки барж.

Только русские моряки прибыли в Англию, как у них появилось много различных трудностей в достройке судов. Во-первых, выяснилось, что англичане, погнавшись за выгодой, построили суда из тонкой и мягкой стали. Таким образом, их использование в арктических условиях несло экипажам смертельную угрозу. При этом судовые водоотливные средства просто никуда не годились. Во-вторых, за каждый лишний обух, крючок или полку на судне русским командирам приходилось «воевать» с представителями

судостроительных заводов фирмы «Денни». При этом вызвал откровенное недоумение заказ судов: «Лейтенант Скуратов» и «Лейтенант Малыгин» были заказаны и построены как колесные пароходы, а «Лейтенант Овцын» — как винтовое судно. Для двух первых океанский переход стал серьезнейшим испытанием. Еще до выхода в море командиров этих судов предупредили английские строители: «Дно вполне надежно. Вы не можете переломиться носом и кормой вниз. А вот носом и кормой вверх — это другое дело!» С таким напутствием русские моряки и пошли в арктические моря.

Это плавание речных судов Енисейской экспедиции, полное драматизма и настоящей жертвенности русских экипажей, ждет отдельного рассмотрения. А может — и отдельной книги. Для его краткой характеристики достаточно сказать лишь то, что из месяца с небольшим перехода спокойной, без штормов, была разве лишь неделя. Да и та — с учетом короткой стоянки в Бергене.

Поздней ночью 25 августа 1893 года русские суда все же успешно добрались до устья Енисея, где в Гольчихе началась перегрузка на баржи рельсов. Но и здесь русских моряков достала непогода.

Шторм начался уже на следующий день после прибытия пароходов. Сорок часов моряки экспедиции боролись со стихией по колено в ледяной воде, на пронизывающем ветру. После короткой передышки, 31 августа, вновь задул сильный юго-западный ветер. При постоянно растущей волне самая большая баржа, на которую уже погрузили более 1300 рельсов, неожиданно дала течь. Спасти ее не удалось. К утру 4 сентября ветер достиг ураганной силы. Баржи одна за другой стали поднимать сигналы «Терплю бедствие». Понесло на береговые скалы пароход «Лейтенант Скуратов». Шведе приказал немедленно идти на помощь товарищам. Нелегко было при таком ветре подать буксирный конец для спасения попавшего в беду парохода. Когда же наконец трос был передан на борт «Лейтенанта Скуратова», то налетел сильнейший шквал. Он развернул «Лейтенанта Малыгина» бортом к волне и кинул его под форштевень спасаемого парохода. Раздался удар, затем второй... Обносной брус разлетелся в щепки. Основа кожуха гребного колеса скомкалась, словно бумажная. Счастье, что последующих ударов

удалось избежать крутым уходом в сторону. «Лейтенант Овцын» продолжал биться о прибрежные скалы и вскоре был окончательно разбит. Как сложилась судьба его команды, и сегодня установить не удалось. Вряд ли она была спасена в полном составе. Если это произошло, то было великим чудом!

После произведенного на скорую руку ремонта, 8 сентября, пароходы «Лейтенант Малыгин» и «Лейтенант Овцын» с баржами на буксире пошли вверх по Енисею. Но русские моряки, впервые осваивая район плавания, не растерялись. Ни после того, как пришла ранняя зима с пургой и густыми снегопадами. Ни после того, как узнали, что имеющиеся у них карты не соответствуют действительности. Шли на ощупь, постоянно измеряя глубины. Но все же шли. Через неделю они успешно дошли до Дудинки, а 5 октября русских моряков радостно встречал Енисейск.

Успешное завершение этого труднейшего плавания на речных пароходах наглядно показало доступность морского пути в Енисейск и обосновало прямую выгоду и перспективность грузовых рейсов по арктическим морям к устьям великих северных рек. Оба парохода еще более 20 лет верой и правдой служили здесь России. Более того — приняли участие в Гражданской войне. Правда, «Лейтенант Овцын» — на стороне белогвардейцев, а «Лейтенант Малыгин» — на стороне советской власти. Лейтенант же Евгений Шведе, силы которого оказались подорванными Енисейской экспедицией, не сумел доехать с докладом до Санкт-Петербурга и умер по дороге 23 декабря 1893 года, принеся свою героическую жизнь на алтарь освоения российской Арктики.

В 1908 году остров Сизой (вскоре он был назван остров Бегичева) и — впервые после Норденшельда — остров Преображения посетил с промысловой целью Н. Бегичев, участник экспедиции на «Заре». С обоих островов он доставил в Академию наук образцы горных пород, а на острове своего имени открыл каменный уголь и признаки нефти. На юго-восточном берегу острова Бегичев обнаружил развалины древней не туземной, вероятно русской, избы, где были брошены 5 топоров наподобие алебард и шахматные фигуры, сделанные из мамонтовой кости.

«Неизвестно кем и когда была построена эта изба, но видно, что очень давно и не инородцами, а русскими», — описывает Бегичев это открытие. И он не ошибся. Эта избушка принадлежала одному из многих русских «промышленных» людей, живших и промышлявших песца и морского зверя на побережье моря Лаптевых еще в годы Великой Северной экспедиции. Возле старинного зимовья группа Бегичева расположилась лагерем. Его спутники промышленники Николай Семенов и Диомид Уксусников занялись охотой, а Бегичев продолжил здесь собирание образцов рудных пород и растений. Буквально в нескольких метрах от жилья он нашел пласты каменного угля, а в центре острова — выходы нефтеносных пород. Исследователи пробыли на острове до начала ноября. На обратном пути в средней части пролива они встретили чрезвычайно тяжелые торошенные льды. Стоило им только выбраться со своим грузами из торосов, как приливным течением стало взламывать лед. Путешественникам пришлось бросить груз — мамонтову кость, оленьи, медвежьи и песцовые шкуры, образцы пород — и с величайшей опасностью, налегке выбираться на берег. Через месяц, когда пролив замерз, Д. Уксусников нашел груз и доставил его в Дудинку.

Зиму 1909/1910 года Бегичев промышлял песца в Авамской тундре, на Таймыре, и одновременно готовился к поездке на открытый им годом раньше остров. На этот раз кроме Семенова и Уксусникова он взял с собой еще приказчика одной из таймырских факторий Ефима Гаркина и молодого дудинского промышленника Георгия Кузнецова.

22 апреля 1910 года отряд добрался до острова Сизой. Вблизи старинного зимовья промышленники построили избу из плавника. За лето Бегичев с Гаркиным совершили несколько выездов по острову, объехали его на лодке, вновь побывали на острове Преображенья. Бегичев эти дни собирал образцы горных пород и окаменелостей, тщательно записывая и отмечая на карте место, где они были взяты. Остальные промышленники занимались охотой на оленей и изготовлением ловушек на песцов, которых собирались промышлять зимой. Но в конце сентября установившийся распорядок жизни был нарушен: на стадо напали волки и разогнали всех оленей. Как ни заманчивы были перспективы промысла, Бе-

гичев предложил всем возвращаться пешком на материк. Однако Семенов и Гаркин отказались уходить: им не хотелось бросать промысел, суливший немалую прибыль.

Бегичев, Уксусников и Кузнецов сумели выйти на материк только в середине декабря, так как до этого времени пролив не замерзал. Чтобы добраться до стойбища анабарских якутов, они вынуждены были пройти в пургу и полярной ночью пешком более 200 километров.

Следующей весной Бегичев опять отправился на остров. Гаркин и Семенов пережили здесь тревожную зиму. Частая пурга препятствовала охоте. Последние дни перед приездом Бегичева они жили впроголодь. Надежды на хороший промысел дикого оленя не оправдался и в этом году. Несмотря на новые уговоры Бегичева возвратиться на материк, Гаркин и Семенов снова отказались. Бегичев же в конце января 1912 года оставил остров и через четыре месяца был уже в Цареве. Жизнь в Санкт-Петербурге не прельщала его, и Бегичев решил вернуться на Таймыр и остаться здесь жить.

От Гаркина и Семенова не было никаких вестей. Позже удалось узнать, что летом 1912 года они дважды пытались добраться до мыса Нордвик, где были созданы склады продовольствия. Не удалось им пробраться на Нордвик и в начале зимы 1913 года: льды в проливе постоянно находились в движении. Как позже выяснилось, в эти месяцы промысел оказался неудачным, небольшие запасы продовольствия быстро иссякли, наступил голод. Когда в марте 1913 года Бегичев вновь прибыл на свой остров, то уже не застал промышленников живыми.

«Я зашел в избу, — пишет Н. Бегичев в своем путевом дневнике, — и наткнулся на койку, где лежало что-то твердое. Я вышел, принес свечу, открыл одеяло, и там лежал мертвый Гаркин. Я завернул его в одеяло и похоронил в погребе». Через три дня Бегичев нашел труп второго промышленника, занесенный снегом. «Я его откопал и привез к избушке, — пишет Бегичев, — где и похоронил».

Найденный дневник Е. Гаркина по меньшей мере до 1948 года находился в Красноярском музее.

Летом 1914 года русской экспедиции на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», после трехлетней борьбы со льдами, удалось пройти в Карское море. Но дальнейшее продвижение судов снова остановили льды, из-за которых пришлось стать на зимовку. Одно из судов зимовало в заливе Толля, другое — у северного побережья полуострова Оскара. Поход за одну навигацию не удался.

В осенне-зимний период 1914—1915 годов зимовщики совершили ряд сухопутных походов, удаляясь от своих баз иногда на десятки верст. Во время одного из таких походов они нашли в бухте Неудобной разрушенную древнюю избушку, способную стать весьма интересной для арктической истории, но разгадать ее тайну не смогли. А тут еще начались труднобъяснимые случаи смерти среди русских моряков, которые перед походом прошли медицинскую комиссию. Первыми, весной, 1 марта 1915 года, на мысе Могильный были похоронены лейтенант А. Жохов, внезапно скончавшийся от уремии (острого нефрита) и кочегар И. Ладоничев, умерший от аппендицита. Над их могилой был поставлен высокий крест, обнесенный корабельной цепью, пропущенной через 4 столба. Над могилой Ладоничева на медной доске было написано: «Иван Ефимович Ладоничев, кочегар с тр. "Вайгач", скончался 2 марта 1915 г., родился 21 сентября 1889 г.». Затем на мысе Вильда был похоронен кочегар Г. Мячин. На его могиле были поставлены деревянный крест и каменная плита с надписью на латунной табличке «Георгий Георгиевич Мячинъ. Кочегар на "Вайгаче". Скончался 22 июня 1915 года».

Тайной мыса Вильда и сегодня остается то, что рядом с могилой кочегара Мячина и в наше время еще заметна вторая, но уже безымянная могила с деревянным крестом. Оба креста отмечены в современных лоциях Карского моря, как приметные. Но кто упокоился рядом с кочегаром русского «Вайгача»? Может, о нем расскажут жители соседнего поселка на берегу бухты Эклипс, хорошо известного читателям серии книг «Морская летопись» — «Свастика над Таймыром» и «Арктические тени Третьего рейха»?

Осенью 1927 года во время перехода на научно-исследовательском судне «Персей» проливом Карские ворота, из пролива

Петуховский Шар в губу Логинова, экспедиция Ивана Месяцева осмотрела мыс Кусов нос. Этот район всегда имел дурную славу у поморов: много неизвестных скалистых банок, которые при сильном ветре часто становились смертельными ловушками для поморских и иных судов. Так, в августе 1823 года у Кусова носа едва не погиб бриг «Новая Земля», на котором лейтенант Федор Литке пытался пройти через пролив Карские ворота. Чтобы спасти корабль, налетевший на скальную банку и подвергавшийся сильнейшим ветровым ударам, российским морякам пришлось обрубить мачты, а затем — отказаться от выхода в Карское море.

Во время посещения Месяцевым мыса Кусов нос здесь были найдены 3 могильных креста, надписи на которых, сделанные на русском языке, прочесть было невозможно (удалось разобрать лишь некие инициалы «Н.Ю.Т.»). Здесь же была могила с деревянным срубом, в котором был найден человеческий череп.

В 1927 году, в возрасте 53 года, во время промысловой экспедиции на реку Пясина умер известный полярный исследователь Никифор Бегичев.

В 1895 году он был призван на флотскую службу и прибыл служить на балтийский фрегат «Герцог Эдинбургский». В 1900—1902 годах он участвовал в плавании шхуны «Заря» к Новосибирским островам под началом барона Эдуарда Толля. В 1904 году служил на миноносце «Бесшумный» в Порт-Артуре и участвовал в русско-японской войне.

Начиная с 1906 года, он занимался на Севере пушным промыслом, неоднократно пересекал полуостров Таймыр, вплоть до его северной оконечности — мыса Челюскин. В 1908—1915 годах совершил ряд путешествий вдоль побережья Карского моря и моря Лаптевых. В результате проведенных наблюдений доказал, что полуостров у восточного берега Хатангского залива в действительности является группой из двух островов, названных впоследствии его именем — Большой и Малый острова Бегичева. Летом 1926 года организовал промысловую кооперативную артель, переехал на оленях до Пясины и вновь спустился к ее устью. Остался здесь с товарищами, и, как оказалось, навсегда.

На берегу пролива Малыгина, отделяющего остров Белый от полуострова Ямал, стоит деревянный геодезический знак, известный как знак Натальи Котовщиковой. Она была сотрудницей Географического института и работала в Ямальской экспедиции под руководством В. Чернецова.

Летом 1929 года вместе с ненцами-оленеводами она отправилась в тундру и по неизвестной причине осталась там одна. Как оказалось, навсегда! Результаты ее исследований, дневник и прощальное письмо были найдены следующей весной в разорванной палатке.

В феврале 1930 года аэролог Матвей Лебедев вместе с начальником полярной станции А. Лескиненом работал на берегу Маточкина Шара. Все, когда-либо бывавшие на Новой Земле, хорошо знают, что такое сток — бешеный ветер, поднимающий на воздух камни, в водяную пыль рассеивающий гребни морских волн. Именно такой ветер и настиг зимовщиков, которые к тому же заблудились. Далее более суток они сидели в палатке, заметаемые снежным и ледяным ураганом, при температуре ниже 30 градусов. Когда палатку разорвало ураганным ветром и унесло, то советским зимовщикам пришлось идти в предполагаемую сторону станции. Только через 5 часов Лескинен вышел к основной станции «Матшар». Еще через пять часов, когда стихла пурга, зимовщики пошли искать Лебедева и нашли его на следующий день в 300 метрах от базы. На его лице, повернутом в подветренную сторону, наросла ледяная маска, которая, по мнению полярников, и задушила его.

Матвей Лебедев был похоронен на склоне горы Ближней в забетонированной могиле, где было уже 2 могилы советских зимовщиков.

Еще в 1926 году советское правительство решило реализовать права СССР на остров Врангеля и основать здесь постоянное промысловое поселение и метеорологическую станцию.

В августе 1929 года очередная смена добровольцев под командой А. Минеева на ледорезе «Литке» пришла в бухту Роджерс (остров Врангеля). Выгрузив здесь продовольствие, построив

радиостанцию и сменив зимовщиков, 7 октября советский ледорез вернулся во Владивосток. Летом 1931 года для их смены к острову была направлена шхуна «Чукотка», но 30 июля, пробиваясь во льдах, она погибла.

Часть промысловиков в дальнейшем удалось сменить самолетами. А сам А. Минеев и его жена В. Власова были сняты с острова только в августе 1934 года.

В 1931 году во время авиационного рейса из Якутска в Булун, попав в снежную бурю, вместе с самолетом «Ju-13» погибли летчик Отто Кальвиц и бортмеханик Леонгард.

Кальвиц в 1920 году закончил Самарскую авиашколу, а через пять лет провел первую советскую ледовую авиаразведку у Новой Земли. Затем участвовал в экспедиции на ледокольном пароходе «Ставрополь» к острову Врангеля и впервые совершил облет этого острова. В 1929 году совершил перелет из бухты Лаврентия к острову Врангеля, а затем — к устью Енисея.

В 1932 году океанографические работы выполнялись в мелководной части Карского моря, против Обского и Енисейского заливов, на небольшом моторном судне «Альбатрос». На обратном пути в Архангельск бот был выброшен на берег острова Белый и разбит штормами. Часть его команды отправилась к Обской губе на небольшой шлюпке. Остальные остались на острове, ютясь в шалашах, построенных из ящиков и брезента.

Когда пролив Малыгина стал, они отправились к фактории на мысе Дровяном, но, не имея надежных карт, не могли найти ее. Выбившись из сил, путешественники решили вернуться обратно к «Альбатросу». На этом пути замерзли начальник экспедиции В. Никитинский и 2 научных сотрудника (их тела были найдены много позже). Остальные все же вернулись к своему брошенному судну и через некоторое время были вывезены в Салехард.

В 1933 году состоялась операция по перегону из устья реки Лены в Колыму 5 речных пароходов и 6 барж. Проводка проводилась в сопровождении ледокола «Ленин» под общим руководством

капитана П. Миловзорова. 18 августа, когда караван находился в районе Меркушиной стрелки, суда из-за свежего ветра пришлось ошвартовать к стамухе. Когда льдина разрушилась, суда стало дрейфовать, а затем выбросило на отмель. Затонули пароход «Революционер» (72 градуса 30 минут северной широты, 147 градусов 40 минут восточной долготы, по данным М.И. Белова — это был пароход «Революционный») и все баржи.

6 октября 1936 года промысловая шхуна «Крестьянка», принадлежавшая Китозвертресту, пропала без вести со всем экипажем на переходе в Охотское море. На борту шхуны находилось 23 человека команды и 1 пассажир (капитан прохода «Кижуч» И.П. Греченков). Со шхуной «Крестьянка» связана одна из самых запутанных российских арктических загадок.

В навигацию 1934 года на севере Чукотского моря команда шхуны отыскала безымянный скалистый остров, длиной в 30 километров и шириной в 25 километров, который позднее получил название Земля Крестьянки. Он имел всхолмленную местность и 4 бегущие к берегу речки. Капитан шхуны доложил по радио о находке и о том, что команда высаживалась на этот остров. По неизвестной причине координаты острова он не назвал. Узнать подробности этой высадки так и не удалось, так как, по официальным данным, шхуна пропала при возвращении после зимовки в Чукотском море. Вот как об этом рассказывает известный полярник Валентин Аккуратов в своей книге «Лед и пепел»:

«В 1934 году шхуна "Крестьянка" была затерта льдами к северо-востоку от острова Геральд. В один из ясных дней в северной части горизонта экипаж судна увидел очертания неизвестной земли. Открытому острову дали название в честь корабля: остров Крестьянки. После дрейфа, по пути на Большую землю, шхуна "Крестьянка" трагически погибла со всем экипажем, но координаты острова они успели передать».

По другим данным, 2 октября 1936 года шхуна «Крестьянка» вышла из Петропавловска и пошла в Охотское море. Выходит, у капитана была возможность доложить об открытии Земли Крестьянки. Но он этого не сделал, а в отдельных советских источни-

ках появилась версия, что команда шхуны подходила к острову Геральда, и только из-за ошибки штурмана был «открыт» новый остров, который более в этих координатах никто не видел. А далее началась мистика.

В 1943 году была организована экспедиция на остров Крестьянки, но никакой суши в заданных координатах она не нашла. Обнаружили ее только через три года, но уже в других координатах. Еще через год остров Крестьянки был сфотографирован, но и на этот раз в иных координатах.

18 мая 1937 года, при взлете с аэродрома в Архангельске, после окончания поисков самолета Леваневского, самолет СССР Н-212 под управлением пилота Я. Мошковского упал прямо в реку Северная Двина и затонул. Вместе с самолетом погибли 3 члена экипажа и пилот с другого поискового самолета, СССР Н-211, Михаил Бабушкин.

М. Бабушкин был известным полярным летчиком. В 1915 году он окончил Гатчинскую школу летчиков и был оставлен при ней инструктором. Первым среди советских летчиков выполнил посадку на лед. В 1928 году участвовал в спасении экипажа дирижабля «Италия», в 1935 году — в высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко», а в 1937 году — в высадке папанинцев на Северный полюс.

Утром 1 ноября 1938 года предположительно в районе Усть-Камчатска или мыса Шипунского с экипажем из 28 человек и 10 пассажирами исчез буксир-спасатель «Кит» под командой капитана Федора Сорокина. Днем ранее буксир с 10 пассажирами и бочками горючего для рыбокомбинатов на северо-восточном побережье Камчатки. В этот же день с буксира поступили последние известия: около 17 часов капитан Ф. Сорокин доложил, что проходит траверз мыса Налычево.

Поиск, произведенный авиацией и пароходами, обследование береговой черты, проводимое до конца ноября 1938 года, положительных результатов не дало.

По результатам расследования установлено, что «совершенно недопустимым было явление погрузки горючего на "Кит", как на судно, совершенно неприспособленное для перевозки горючего. Практиковавшаяся перевозка горючего на судах АКО... Завоз горючего был вызван настойчивым требованием комбинатов ввиду острой нужды в горючем». Вместе с судном погибли: Сорокин Федор Дмитриевич, Дробинкин Николай Иванович, Ивлев Илья Георгиевич, Леонтьев Петр Михайлович, Беков Михаил Алексеевич, Зудин Николай Иванович, Черницын Николай Иванович, Черных Василий Маркович, Белов Александр Николаевич, Завелицкий Даниил Артемьевич, Маслов Виктор Михайлович, Дудкин Василий Андреевич, Страхов Денис Егорович, Климочкин Евгений Андреевич, Мальцев Павел Осипович, Волобухов Василий Тимофеевич, Иванченко Степан Тихонович, Стахович Алексей Степанович, Попов Михаил Иванович, Пухлов Георгий Андреевич, Червяков Алексей Васильевич, Лебедев Владимир Хрисанович, Панафидин Георгий Григорьевич, Клейманов Василий Дмитриевич, Смолина Анна Степановна, Кравцов, Лукьянов, Макаров.

В конце навигации 1940 года в восточном районе Арктики разыгралась трагедия, приведшая к гибели многих людей из полярной гидрографии.

Гидрографическая экспедиция под началом Якова Смирницкого на ледокольном пароходе «Малыгин», совершившая годом раньше успешное плавание из Архангельска во Владивосток, завершала свою работу. Она побывала в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, произвела смену зимовщиков на полярной станции острова Генриетты.

Я. Смирницкий в 1928 году закончил Военно-морское гидрографическое училище. С 1935 года он работал в Главсевморпути и занимался исследованиями Новой Земли и Новосибирских островов.

23 октября «Малыгин» под командованием капитана Николая Бердникова с гидрографами Я. Смирницкого на борту вышел из бухты Провидения во Владивосток. Через четверо суток радиостанция Петропавловска-Камчатского и соседние суда приняли

его сообщение, что при сильном шторме судно терпит бедствие у восточного побережья Камчатки, на входе в пролив Литке. Затем связь прекратилась. Из последней радиограммы было ясно, что «Малыгин» находился в эпицентре ураганного ветра. Более того — у него сорвало палубную горловину угольного бункера. После большого поступления забортной воды в кочегарку судно потеряло ход. В ночь с 27 на 28 октября крен стал стремительно нарастать, и около двух часов ночи судно перевернулось и быстро затонуло. Весь экипаж и зимовщики погибли.

Поиски продолжались 43 дня, но ни судна, ни людей найти не удалось. Были найдены две шлюпки и деревянные части палубной надстройки и мелкие предметы судового инвентаря. Вместе с командой «Малыгина» погибло немало известных полярников. Это инженер-гидрограф Николай Колодиев (1909 г.р.) — начальник экспедиции по переводу из Архангельска по Севморпути гидрографического судна «Вихрь». В бухте Провидения он пересел на борт «Малыгина» и погиб вместе с его экипажем. Топограф Николай Лебединский (1911 г.р.), который после окончания Ленинградского топографического техникума работал в Главсевморпути и работал в экспедиции на ледокольном пароходе «Г. Седов». Георгий Ратманов (1900 г.р.), который в 1932—1933 годах был начальником Чукотско-Беринговской экспедиции, а в 1934—1935 году на ледоколе «Красин» исследовал Чукотское море. Магнитолог Даниил Фоменко (1901 г.р.), окончивший Харьковский университет. В 1932—1934 годах участвовал в Обской и Беломорской экспедициях, в дальнейшем начальник Ленской речной описной партии.

27 августа 1942 года летчик И.Черепков вылетел из Усть-Таймыра на остров Диксон и исчез, предположительно в районе архипелага Норденшельда. Взлетая с базы, он не знал, что в Карском море пришел гитлеровский броненосец «Адмирал Шеер». Возможно, он слишком приблизился к вражескому кораблю и был сбит зенитной артиллерией. Но записей об этом в вахтенном журнале нацистов найти не удалось. Вместе с И. Черепковым пропал без вести гидролог-разведчик Иван Овчинников (1910—1942),

который окончил Московский гидрометеорологический институт в 1938 году.

Инженер-гидрограф Игорь Ловцов (1918—1947) закончил Гидрографический институт Главсевморпути. В 1946 году, как начальник лоцмейстерского отряда Диксоновской гидробазы, участвовал в экспедиции на гидрографическом судне «Исследователь», команда которого нашла тайную базу немецких подводников на острове Вардропер (Карское море). В следующем году во время перехода от острова Сибирякова на Диксон трагически погиб (по другим данным — пропал без вести) среди островов архипелага Норденшельда. Через несколько лет его останки были найдены на безымянном острове восточной группы архипелага зимовщиками с острова Тыртова, которые позже назвали остров именем Ловцова.

Любопытно, что с восточной группы островов хорошо просматриваются подходы к проливу Вилькицкого, а на соседнем острове Тыртова имеется бухта... Волчья, под защитой входного мыса которой могут укрываться и удобно отстаиваться малые суда, способные подходить к его галечным берегам вплотную. Прямо на берегу лежит много плавника и есть озера с пресной водой. С какой целью Игорь Ловцов пришел на этот остров? Пока неясно, но гидрографы, нашедшие его останки, рассказывали, что среди прибрежных камней они нашли несколько стреляных, слегка позеленевших, немецких гильз.

Могила почетного полярника А.Д. Болдина — в 500 метрах от поселка Восточный на берегу бухты Восточной. В середине 1970-х годов на его могиле была вертикально установлена доска с закрепленным стеклом. На листе бумаги под стеклом было написано: «Здесь покоится прах полярника, трагически погибшего в пургу в ночь с 12 на 13 октября 1949 г., Болдина Александра Дмитриевича. Родился 31 июля 1907 г. В Арктике работал с 1932 года. Зимовал на мысе Челюскин, о. Рудольфа, устье реки Таймыры, острове Четырехстолбовом, Ломоносова. За отличную работу по освоению

Арктики Болдин А.Д. удостоен правительственной награды ордена Знак Почета и грамотой "Почетному полярнику"».

Олег Яблонский (1930—1958) — выпускник МГУ. С 1956 года, как сотрудник Института географии АН СССР, он приехал на Новую Землю работать в гляциологической экспедиции. Вечером 15 июля 1958 года в сопровождении Евгения Дебабова он ушел на лыжах в сторону Второго Барьера (Ледник Шокальского, Русская гавань). По дороге они должны были описывать строение снежно-фирновой толщи в шурфах, измерять высоту, плотность и твердость сезонного снежного покрова, а также установить ряд вех на новом маршруте. Вечером 16 июля он отпустил Дебабова на базу, а сам направился в сторону балка Анахорет и исчез. Однако его поиски начались только через 5 суток. Тело зимовщика нашли только 26 июля: он провалился на снежном «мосту» в мощный поток талой воды, прямо напротив балка. Он был похоронен на высоком мысу, разделяющем бухты Володькина и Воронина. Обелиск был вырублен из толстой лиственницы, к которой был прикреплен ледоруб Яблонского.

24 марта 1959 года гидролог Главсевморпути Анатолий Афанасьев вместе со своим помощником Зиновием Каневским выехали на собачьей упряжке к острову Богатый. С 1956 года он работал на Новой Земле в составе гляциологической экспедиции. Во время поездки полярники попали в снежную бурю. Одним из порывов ветра зимовщиков раскидало в разные стороны. Пурга закончилась через трое суток, только затем удалось направить в разные стороны поисковые группы. Но им не пришлось далеко уходить. Примерно в километре от базы был найден едва живой Каневский. Неподалеку был найден и погибший Афанасьев. Ко всему прочему он попал под удары летевших по воздуху камней, которые ураган поднял с морены ледника Шокальского и нес в сторону Баренцева моря. Анатолия Афанасьева с Новой Земли увезли на Диксон, где, предположительно, и похоронили.

Глава 2

ИНОСТРАНЦЫ, КОТОРЫЕ НЕ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ АРКТИЧЕСКИХ ЛЬДОВ

Конец XV и начало XVI века стали эпохой великих географических открытий. В 1492 году испанский мореплаватель Христофор Колумб открыл Америку, через пять лет португалец Васко да Гама открыл путь в Индию вокруг южной оконечности Африки, в 1520 году португалец Фернандо Магеллан, находившийся на службе у испанского короля, впервые обогнул южную оконечность Америки. Океанские пути в благословенную Индию, неизведанный Китай, к невиданным богатствам, золоту и пряностям Вест- и Ост-Индии были открыты. Две крупнейшие морские державы — Испания и Португалия — сразу же возвысились и постарались любыми средствами укрепить свое владычество над Мировым океаном.

Глава католической церкви папа Александр VI, который тогда был признанным арбитром в международных делах, еще в 1493 году издал буллу, согласно которой Мировой океан делился на две части: западную, где экономическое господство предоставлялось Испании, и восточную, где могла хозяйничать только одна Португалия. Демаркационная линия между обоими полушариями лежала в 1200 милях к западу от островов Зеленого Мыса и имела меридиональное направление. В 1494 году она была официально признана этими государствами. Но захват испанцами и

португальцами океанских путей в Индию и Китай практически закрыл их для других стран Европы, и в первую очередь — Англии и Голландии. Неудивительно, что их правители обратили свое внимание на неизведанные пути, которые огибали Америку и Азию с севера.

Представления европейских географов о Крайнем Севере были в начале XVI века смутными и основывались главным образом на разного рода догадках. Заинтересовавшись возможностью достичь Китай и Индию по северо-восточному проходу (вокруг Азии), иностранцы пытались пополнить свои познания о Крайнем Севере сведениями, полученными из России. Однако русским в начале XVI века были знакомы районы только к западу от Оби. Отдельные слухи о географии к северу от Евразийского континента поступали в Москву через приполярные народности. О том, что в Риме знали о северном маршруте, говорит книга итальянского ученого Павла Иовия Новокомского (Паоло Джовио), изданная в 1525 году под названием «Libellus de legatione Basilii ad Clementem VII» («Книга о посольстве Василия к Клементу VII»). В этой книге автор приводит сведения о России, сообщенные ему русским посланником дьяком Дмитрием Герасимовым во время пребывания в Риме. Итак перед вами новая глава. Здесь и в приложении 2 приведены данные об оставшихся навеки в Арктике иностранных путешественниках, промысловиках и исследователях.

Дневник Хьюго Виллоуби

Вечерело, слегка потемневший под весенним солнцем снег еще хорошо держал идущих со стороны Нокуева на широких лыжах охотников. За день они прошли не один десяток верст, впереди было немногим меньше, вот они и стали присматривать место для ночевки. Тем более что россыпи песцовых и лисьих следов на тропах-путиках сулили хорошую добычу. Один из охотников несколько отстал и склонился, чтобы поставить ловушку на путике. А другой пошел в сторону морского берега в невероятной

надежде увидеть острова Полютинские Баклыши, возле которых было сооружено небольшое зимовье, либо поискать выброшенного на берег плавника. Вышел на берег и... застыл в замешательстве. Потом перекрестился и хрипло позвал спутника. Тот быстро подбежал к береговому откосу и остолбенел. Затем — тоже перекрестился. В небольшой бухте на якорях стояли два засыпанных снегом иноземных корабля. В «вороньем гнезде» ближайшего из них сидел спящий наблюдатель. Другое же судно практически лежало на борту, почти касаясь реями береговой гальки. Возле него была наметена большая снежная груда, из которой выглядывали человеческие тела. Вокруг стояла действительно мертвая тишина. Охотники осторожно подошли к кораблям.

Иноземные матросы, лежащие в огромном снежном сугробе, были одеты в кафтаны некогда небесного цвета. Все они были мертвы, вернее сказать — замерзли во сне. То же было и на втором корабле. Тут уж было не до охоты; несмотря на надвигающуюся ночь и накопившуюся усталость, охотники что было сил побежали к Полютинским Баклышам. Так были найдены пропавшие суда Хьюго Виллоуби. Позже, в память о погибших голландских моряках, эта бухта была названа Мертвецкой губой, а островки, соединенные между собой осушкой, которые делили бухту надвое, — островками Мертвецкими. Советские историки «передвигали» это место ближе к острову Нокуев. Но единственным подтверждением здесь было только существование речки с названием Варзина или Арзина.

Считается, что, встретив большие затруднения при отыскании северо-западного прохода из Европы в Восточную Азию, англичане предприняли в XVI веке несколько попыток достигнуть азиатских берегов другим путем: следуя от Британских островов на восток вдоль северных берегов Скандинавии и Московии. Но, может быть, и рассказ дьяка Герасимова о том, что из Северной Двины «можно добраться на кораблях до страны Китая», разжег интерес английских купцов и побудил их создать «Общество купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных» («Компания отважных купцов из Лондона»). Это общество ста-

вило своей целью открытие Северного морского пути в Китай и Индию. Со временем главной задачей общества стало развитие торговых отношений с Московией. И оно получило новое название — «Московская компания». Одним из первых английских купцов, решивших найти проход из Атлантического в Тихий океан через полярную область, в начале XVI века стал Роберт Торн.

Он полагал, что путь в Индию лежит непосредственно через Северный полюс. Никаких достоверных сведений о плавании Торна не сохранилось. Известно, что экспедиция вышла с Британских островов в 1527 году на двух судах, одно из которых называлось «Dominus Vobiscum». Где-то между Гренландией и Ньюфаундлендом одно судно погибло со всем экипажем. Другое — сумело вернуться в Англию.

В 1553 году три судна «Компании отважных купцов из Лондона» вышли искать северо-восточный путь в Китай. Начальство над первой большой английской экспедицией было поручено лорду Хьюго Виллоуби. Инструкцию для него написал «полярный авторитет» Себастиан Кабот, который одним из обязательных пунктов похода записал ведение судового журнала, который прежде на английских судах не велся. «Ежедневные записи о путешествии должны вести также купцы и всяк, кто только в состоянии сие делать. Особливо же должны штурмана и лоцмана означать ежедневно в продолжение всего путешествия в журнале своем все, что по их части заслуживает хотя бы некоторого уважения, как-то: курс корабля, наблюдаемые высоты солнца и луны, направление и положение берегов, вдоль коих будут идти, силу морского течения, прилива, отлива, ветры и проч. Штурманам и лоцманам предлежит также ведение записок о картах, астролябиях и других инструментах». И надо отдать должное предусмотрительности Себастиана Кабота — после гибели двух судов Виллоуби у них на борту были найдены подробные записи о полярном плавании. Не менее ценными оказались записи, сделанные непосредственно Хьюго Виллоуби. Но эти же записи внесли некие разночтения в задачи, стоящие перед английскими моряками. По одним данным, эскадра должна была искать дорогу в Китай, по другим — только до норвежского порта Вардегуз. Последнее, скорее всего, стало ле-

гендой прикрытия для капитана уцелевшего судна и личного друга Себастиана Кабота — Ричарда Ченслера, который после спасения выдал себя за английского посла к московскому государю.

В состав экспедиции были включены: флагманское судно «Bona Esperanza» («Добрая Надежда», капитан Хьюго Виллоуби), «Edward Bonaventure» («Эдуард — благое предприятие» или «Эдуард Удалец», капитан Ричард Ченслер) и «Bona Confidentia» («Благое упование» или «Добрая Доверенность», капитан Корвиль Дурфорт). На их борту находилось 116 человек. Перед отплытием Себастиан Кабот вручил Виллоуби «Устав, инструкции и постановления... для открытия стран, владений, островов, неизвестных местностей...». Особенно примечателен пункт 32 этого документа, полностью опубликованный в XVI веке Ричардом Гайклютом в книге «Английские путешественники в Московском государстве»:

«Вам может представиться случай прислать известие о ваших действиях в делах, отвечающих интересам компании. Например, касательно вероятности успеха путешествия, преодоления морских опасностей, опасностей от льда, от невыносимых холодов и иных препятствий. Многие авторы и писатели уже посеяли в некоторых умах подозрение, что это путешествие не будет иметь успеха из-за близости Северного полюса, из-за отсутствия морских проходов и т.п., а это, в свою очередь, заставило колеблющиеся умы и сомневающиеся головы не только уклониться от путешествия, но и других оттоворить от него. До удостоверения в его успешном исходе, когда вы убедитесь о том из опыта и для провозглашения истины, в которой вы успеете убедиться, вы сможете с общего согласия совета отправить сушей или иначе одного или двух посланцев, которые будут в состоянии привести ваше удостоверенное сообщение».

11 (20) мая 1553 года экспедиционный отряд покинул английский Детфорд. Проводы эскадры были торжественными. Вот как о них рассказывали очевидцы:

«Большие корабли буксировались по реке лодками. Матросы были одеты в светло-голубые и небесного цвета костюмы, и крики их наполняли воздух. Кто стоял на корме корабля и жестами

прощался со своими друзьями, кто выходил на люк, кто взбирался на ванты или на марс. Народ стекался со всех сторон и густыми толпами стоял на берегу. Корабли салютовали пушечными выстрелами так, что зазвучали вершины холмов, а долины отвечали эхом».

Плавание с самого начала было неудачным. Встречные ветры долго держали эскадру у английских берегов. Бури и штормы преследовали британских моряков на всем пути до берегов Северной Норвегии. Еще не достигнув самого северного норвежского мыса, позднее названного Нордкап (по другим данным, Лофотенских островов), «Edward Bonaventure» разлучился с остальными судами отряда. Суда Виллоуби продолжали плавание на восток.

«Ветер был так силен, — писал в своем дневнике капитан Виллоуби, — что нам нельзя было оставить парусов, мы убрали их и легли в дрейф в ожидании, пока утихнет шторм. В эту ночь из-за сильного ветра и густого тумана, наши суда не могли держаться в виду друг друга... Как только рассвело и рассеялся туман, мы огляделись вокруг и, наконец, увидели одно из наших судов на подветренной стороне... Это оказалась "Благое упование", но "Эдуарда — благое предприятие" мы не видели».

14 (24) августа команды отряда Виллоуби увидели некую землю на широте примерно 72 градуса. Подойти близко сразу же не удалось, так как глубины были слишком малы. Зато разведчики на шлюпке обнаружили, что эта земля необитаема, а на подходе — много льда. Сегодня мы можем предположить, что это была либо южная часть Новой Земли, либо — остров Колгуев. Три дня английские суда шли на север. Но 18 августа в трюме «Доброй надежды» появилась сильная течь. Более того, суда Виллоуби встретили непроходимые льды и через 3 дня повернули на юго-запад, к Мурманской земле.

Еще через три дня путешественники увидели землю и высадились на берег. «Место оказалось необитаемо, но нам показалось по крестам и другим признакам, что люди бывали здесь. Отсюда мы снова продолжали путь к западу», — записал в дневнике Виллоуби. 18 (28) сентября оба судна встали на якорь в небольшой бухте на восточном Мурмане, где Виллоуби решил зазимовать.

«Гавань эта вдается в материк приблизительно на 2 мили, а в ширину имеет полмили, — записал Виллоуби в вахтенном журнала. — В ней было много тюленей и других больших рыб, а на материке мы видели медведей, больших оленей и иных странных животных и птиц, как, например, диких лебедей, чаек, а также других неизвестных нам и возбуждающих наше удивление. Пробыв в этой гавани с неделю и видя, что время года позднее и что погода установилась плохая — морозом, снего и градом, как будто дело было в середине зимы, мы решили тут зимовать. Поэтому мы послали трех человек на SSW поискать, нет ли здесь жителей, но они шли трое суток и не нашли никого. После этого они послали других наших людей на запад, они пробыли в отсутствии четыре дня и тоже никого не видели. Тогда они послали троих на юго-восток; они вернулись через три дня и также не видели ни людей, ни признаков их пребывания». По некоторым данным, корабельное становище было «промеж Сидорова ручья и речки Арзиной, а на устье речки Арзиной на море остров». Но эта первая известная нам зимовка большой иностранной экспедиции на Русском Севере закончилась трагически: весь личный состав ее (63 человека) во главе с Виллоуби погиб, вероятно, от холода и цынги. В январе 1554 года капитан Виллоуби сделал последнюю запись в своем дневнике, а весной русские промышленники обнаружили оба пропавших судна Виллоуби с трупами замерзших моряков. «Нашли-де мы на Мурманском море два корабля: стоят на якорях в становищах, а люди на них мертвы, а товаров на них, сказывают, много» — повествует Двинская летопись. Итак, экспедиции Виллоуби свободного прохода на восток найти не удалось, но одно из судов было занесено в Белое море. Капитан этого судна, вышеупомянутый Ричард Ченслер, высадился в устье Северной Двины. Отсюда он добрался до Москвы, где добился особых привилегий для своей компании по беспошлинной торговле с Россией. В 1555 году на основании полученных привилегий «Компании отважных купцов» был выдан парламентский билет на развитие такой торговли.

В том же году английский купец Джордж Киллингсворт поднялся на борт найденного корабля Виллоуби и нашел командира

эскадры замерзшим в капитанской каюте. В руках он держал свой дневник, из которого стало ясно, что еще в январе он был жив. Вероятно, Киллингсворт и обеспечил вывоз тел погибших английских моряков на родину. Через год он сделал попытку доставить и сами суда Виллоуби в Англию, но на пути оба несчастных судна пропали без вести, добавив в историю Арктики новые тайны.

В то же время третье судно эскадры Виллоуби под командованием Ричарда Ченслера достигло устья Северной Двины. Это знаменательное в истории внешних сношений России событие отмечено в Двинской летописи следующими словами: «Прииде корабль с моря на устье Двины реки и обослався: приехали на Холмогоры в малых судах от английского короля Эдварда посол Рыпарт, а с ним гости».

Прибытие английских гостей было весьма кстати. Как раз в эту пору царь Иван IV усиленно занимался установлением непосредственных связей с Западной Европой. Старые торговые пути, которыми до этого пользовалась Московия, были перехвачены ее врагами: южные пути через Крым — татарами, дорога на Смоленск через Польшу закрыта из-за войны, старая Ганзейская дорога через Балтийское море находилась под контролем Ливонии, Швеции и Польши. Чтобы положить этому конец, Иван IV начал подготовку к Ливонскому походу. И вдруг появилась неожиданная возможность «прорубить окно в Европу» через Север. Ченслер выдал себя за посланника английского короля и вступил в переговоры с русским царем.

В 1554 году Ричард Ченслер вернулся в Англию. Результатом его путешествия явилось установление между Москвой и Лондоном дипломатических и торговых сношений. С этого момента северная морская дорога на полтора столетия стала основной торговой магистралью, связывающей Западную Европу с Россией. Правда, первооткрыватель Московии ненадолго пережил своих соплавателей.

Через два года, возвращаясь из второй экспедиции в Московию и имея на борту русского посла и вологодского наместника Осипа Непея, флотилия Ченслера попала в сильнейший шторм. Первое судно погибло у норвежских берегов. Другое — в виду

Тронтгейма (Тронхейма). 10 ноября 1556 года потерпело крушение у берегов Шотландии и судно Ченслера, который тогда же погиб. Среди немногих спасшихся моряков уцелел Осип Непея, который был спасен командой последнего судна флотилии, а затем доставлен в Лондон. Поиски этого и других судов отряда были поручены весной 1557 года Стефену Борро.

Дневник Хьюго Виллоуби стал особо важным историческим документом, так как суда его экспедиции были первыми после древних норвежцев иностранными судами, пришедшими к северным берегам Московии.

Наследство Виллема Баренца

«До декабря время проходило сравнительно сносно, но с 7 декабря наступили сильные холода; мороз не давал возможности дыму выходить через трубу, и мы едва не задохнулись в жилом помещении. В конце концов пришлось прекратить топку, и тогда в комнате сделалось сразу холодно; скоро стены и пол покрылись снегом и льдом; виноградное вино замерзло, и мы решили, что неминуемо должны замерзнуть. Не зная, какими средствами защититься от холода, мы собрались все вместе, полузамерзшие, и совещались о том, что предпринять. Кто-то предложил зажечь каменный уголь, который был принесен с судна. Вечером был разведен огонь, быстро согревший комнату. Чтобы сохранить тепло как можно дольше, мы заткнули дымовую трубу и заделали дверь. Ободренные теплом, впервые после долгих мук, улеглись спать почти в домашних условиях. Хорошо, что мы еще немного побеседовали. Внезапно некоторые из нас почувствовали головокружение и дурноту. Самые сильные поднялись со своих лежанок, с трудом открыли трубу и дверь. Но отворивший дверь тут же упал в обморок на снег; увидя это, я поспешил поднять его. Потом — принес уксус и тер ему лицо до тех пор, пока он не очнулся». Так о пребывании на зимовке рассказал в своем дневнике летописец экспедиции Виллема Баренца — Геррит Де-Фер.

После экспедиций Артура Пита и Чарльза Джекмена, которые в 1580 году по следам судов Виллоуби пришли к северным берегам Московии, инициатива в деле отыскания Северо-восточного пути перешла к Голландии, которая освободилась из-под власти испанцев. А вскоре — стала одной из сильнейших морских держав мира. Деятельность «Московской компании» постепенно ограничилась посылкой судов в Северную Двину.

Возможностью установить торговые сношения с Китаем и Индией Северо-восточным путем особенно заинтересовался голландский купец Балтазар Мушерон. Начиная с 1584 года, в течение почти 10 лет, он через своих агентов, находившихся в Московии, собирал сведения о Севере России и о Ледовитом океане. В 1593 году Мушерон сделал своему правительству доклад об установлении торговых сношений с Дальним Востоком по северному пути вокруг Евразии. Соблазненные заманчивой перспективой участвовать в выгодах непосредственной торговли с Индией и Китаем, которая все еще находилась в руках Испании и Португалии, голландцы не пожалели средств и снарядили в 1594 году арктическую экспедицию в составе четырех судов. Два из них — «Лебедь» под началом Корнелия Ная и «Меркурий» под началом Брандта Тетталеса — должны были проникнуть в Карское море через один из проливов у Вайгача. Два других (еще один «Меркурий» и промысловая шхуна) под началом Виллема Баренца, по совету географа Петра Планциуса, должны были пробраться в Карское море вокруг северной оконечности Новой Земли, достичь Обской губы и оттуда подняться по реке Обь к столице Китая Кумбалик (Пекин). В те годы в Европе существовало странное представление, что Кумбалик расположен на озере, из которого вытекает река Обь.

4 июля Баренц достиг Новой Земли. На следующий день он миновал западный вход в пролив Маточкин Шар и достиг мыса Сухой Нос. Здесь, на берегу, голландцы обнаружили признаки пребывания человека. Следуя дальше на север, Баренц миновал остров, названный им Крестовым из-за того, что на мысу стояли 2 креста с русскими надписями. Позднее этот остров будет назван островом Пинегина. Продолжая двигаться на север, 13 июля

Виллем Баренц почти достиг 78 градусов северной широты, но, встретив беспредельные льды, был вынужден повернуть к Новой Земле. 29 июля суда Виллема Баренца достигли безымянного мыса на Новой Земле.

Через пару дней неподалеку они случайно заметили группу небольших островов, где увидели более 200 «сильных морских чудовищ, размерами много превышающими быка». Вероятно, это было огромное стадо моржей. Вновь открытые острова Виллем Баренц назвал Оранскими островами. Однако с севера снова пришли льды, и голландским судам пришлось отступать на юг. В конце концов они достигли пролива Костин Шар и обнаружили, что здесь до них, приблизительно в 1584 году, побывал голландец Оливер Брюнель. В августе 1594 года к югу от залива, названного Баренцом заливом Святого Лаврентия (возможно, губа Строганова) голландцы обнаружили корпус покинутого русского судна, развалины трех домов, несколько кулей ржаной муки и несколько могил. Кто были эти несчастные мореходы, и сегодня установить не удалось. Спускаясь далее к югу, у острова Долгий 15 августа Виллем Баренц встретил ходившие южным путем экспедиционные суда «Лебедь» и «Меркурий». Оба арктических отряда собрали ценные сведения по картографии островов Северного Ледовитого океана и об их природе. Вернувшись домой, голландские мореплаватели рассказали о том, что через Югорский Шар можно выйти в открытое (Карское) море. Многим тогда казалось, что вопрос о возможности прохода Северо-восточным проходом в Китай и Индию уже разрешен, а потому была немедленно организована новая экспедиция, которая должна была начать торговые сношения по вновь открытому пути вокруг северной Татарии.

На следующий год, 2 июля, уже 6 голландских судов, нагруженных товарами, в сопровождении вспомогательного судна, покинули Голландию. В экспедиции вновь участвовали Баренц, Най и Тетгалес. 19 августа экспедиционные суда подошли к западному входу в Югорский Шар, который оказался забитым льдом. Голландцам пришлось ожидать здесь очищения новоземельского пролива. Только после очищения Югорского Шара ото льда голландские суда направились в Карское море, но дальше острова

Местного (Мясного) пройти не сумели. Закончилось короткое полярное лето, и голландские суда вытеснил из Карского моря уже новорожденный лед.

15 сентября на совещании командиров судов было решено отказаться от дальнейшего похода. Скорее всего, это решение сыграло значимую роль в судьбе Виллема Баренца. Вот как об этом совещании и о принятом здесь решении рассказал советский полярный исследователь, член-корреспондент Академии наук СССР Владимир Визе: «Это постановление было запротоколировано в следующем акте: "Мы, нижеподписавшиеся, объявляем перед богом и перед миром, что мы сделали все, что от нас зависело, чтобы проникнуть через Севрное море в Китай и Японию, как нам приказано в наших инструкциях. Наконец, мы увидели, что богу не угодно, чтобы мы продолжали наш путь, и что надобно отказаться от предприятия. Посему мы решились как можно скорее возвратиться в Голландию"». Единственным противником возвращения был Баренц, который предложил зазимовать на севере Новой Земли и затем — идти дальше. Но большинством голосов было решено возвращаться. Итак, это была вторая неудача Виллема Баренца на северном пути вокруг Татарии.

Обе голландские экспедиции не смогли разрешить вопроса о проходе Северо-восточным проходом в Китай, и это заметно охладило пыл частных предпринимателей Республики Соединенных провинций. Только после того как голландским правительством была назначена премия в 25 тысяч гульденов за открытие этого маршрута, амстердамские купцы решились снарядить сюда еще одну экспедицию.

10 мая 1596 года из Амстердама для поиска Северо-восточного прохода в Китай и Индию вышла третья по счету экспедиция, направленная сенатом Голландии (Республики Соединенных провинций). Первым экспедиционным судном командовал капитан Ян-Рийп, а вторым — капитан Яков ван Гемскерк. На последнем старшим штурманом пошел Виллем Баренц. На этом же корабле пошел в Арктику Геррит Де-Фер, благодаря дневнику которого сегодня мы можем узнать много подробностей из этой экспедиции.

Вероятно, зная решительный и независимый характер Баренца, купцы не решились назначить его руководителем экспедиции.

Через месяц плавания голландские мореплаватели были удивлены цветом воды, которая была «зеленая, как трава». Экспедиция в эти дни находилась около Медвежьей банки, в районе которой цвет воды действительно резко отличается от синего цвета воды Атлантического океана.

19 июня голландцы достигли неведомой обширной земли, которую приняли за Гренландию. И назвали ее Гринеланд. «Эта земля оказалась очень большой, — писал Де-Фер, — мы следовали вдоль ее западных берегов до северной широты 79,5 градусов». Таким образом, Виллем Баренц побил свой же рекорд, поставленный годом раньше. Голландские моряки высадились на неизвестный берег и установили здесь столб с гербом Республики Соединенных провинций. Правда, позже выяснилось, что они нашли всего лишь часть архипелага Шпицберген («Страны острых гор») — будущие острова Земля Принца Карла и Западный Шпицберген.

Откровением для голландцев стали многочисленные русские могильные кресты вокруг брошенных зимовок, которые прямо указали на давние посещения здешних островов русскими промышленниками.

Только эти исторические памятники не позволили стереть с карты Шпицбергена русские названия: Руссе-Букт (Русская бухта) на острове Эдж (до получения имени британского мореплавателя он назывался Марфин остров), остров Руссейяне (Русский) в проливе Хиплопен (русское название пролива — Вайгач), Руссекейла (Русская губа), замыкающая небольшой залив Грён-фиорд. Несмотря на сделанные находки, честь открытия Шпицбергена Нидерланды присвоили себе. Правда, при этом стоит признать, что в отличие от Норвегии они не претендуют сегодня на земли «Страны острых гор». Даже знаменитый русский полярный путешественник и, без сомнения, величайший патриот России, Владимир Русанов в своем дневнике записал, что «время первоначального открытия Шпицбергена нельзя считать точно установленным». Меж тем есть версия, что на архипелаге обитали еще первобытные люди, затем — гренландские эскимосы, а в

начале IX века к его островам регулярно приходили безвестные китобои.

Встретив на севере Шпицбергена тяжелые льды, голландцы повернули на юг и 1 июля вернулись к Медвежьему острову, который они открыли десятью днями ранее. Высадившись здесь на берег, голландские моряки встретили первого белого медведя, убили его и в честь этого события назвали остров Медвежьим. На совете при обсуждении дальнейших действий экспедиции между Рийпом и Баренцом возникло разногласие. Начальник экспедиции предлагал искать путь в Китай к северу от Шпицбергена, старший же штурман экспедиции настаивал идти к Новой Земле и, обогнув ее севера, следовать на восток. Капитан Яков ван Гемскерк в споре, видимо, не участвовал, а принял сторону Баренца. Не добившись согласия в споре, Рийп и Баренц повели свои корабли в разные стороны. Первый пошел к Шпицбергену, а ван Гемскерк направился к Новой Земле.

19 июля судно последнего пришло к Крестовым островам. На один из островов они высадились и здесь обнаружили несколько крестов с русскими надписями.

15 августа голландцы были у Оранских островов, а через 4 дня обогнули крайний северо-восточный мыс Новой Земли, названный ими мысом Желания. Голландцы попытались пройти в Карское море, но их ждала неудача. После двухсуточных попыток, теснимые тяжелыми льдами, оба голландских судна укрылись в небольшой бухте на северо-восточном побережье Новой Земли и остались здесь на зимовку. Берега бухты были укрыты под ледниками, и голландцы назвали бухту Ледяной гаванью. Через неделю судно капитана ван Гемскерка было окончательно затерто тяжелыми льдами и с этого времени стало подвергаться жесточайшему напору ледовых полей. Вот как в своем дневнике об этом записал Де-Фер: «При страшной метели льдины стали громоздиться одна на другую, напирая на корабль. Судно приподняло, и кругом все трещало и скрипело. Казалось, что корабль должен развалиться на сотни кусков. Ужасно было видеть и слышать это, и волосы у нас вставали дыбом». Вскоре стало ясно, что гибель судна предрешена и что зимовать голландским морякам придется на берегу.

11 сентября голландцы приступили к сбору плавника для строительства дома и хозяйственных пристроек, а через месяц стали туда переселяться с корабля. Решение Баренца остаться здесь на зиму можно со всей ответственностью отнести к числу безумно смелых, ведь до того никто из западноевропейцев не зимовал в Арктике, которая была враждебной человеку стужей, непредсказуемой суровой погодой и соседством свирепых зверей, готовых растерзать людей. Дорого заплатили за эту смелость Виллем Баренц и его спутники. Их полярная зимовка протекала в крайне тяжелых условиях.

В наскоро сколоченном из сырого плавника и взятых с судна досок доме стоял нестерпимый холод, от которого голландцы страдали, тем более что у них не было надлежащей зимней одежды. Холод в доме был таковым, что каким бы крепким ни был херес в бочонках, перед обязательной ежедневной выдачей его приходилось разогревать. С продовольствием дело обстояло также тяжело. Уже 8 ноября пришлось сократить паек хлеба до 200 грамм в день. На счастье голландцев, в самом начале зимовки к их жилищу часто приходили белые медведи. Так, в течение сентября и октября к дому голландцев пришли 14 медведей. В ноябре—декабре они не появлялись вовсе. Первый медведь пришел только 31 января, то есть к концу полярной ночи. В течение полярной ночи голландские моряки приноровились ловить капканами песцов, которые часто навещали местную помойку. Песцов они ели и находили, что «в жареном виде песец напоминает зайца».

24 января 1597 года в истории экспедиции произошли два заметных события. В этот день умер долго болевший матрос, который стал первой жертвой среди голландских моряков. И в этот же день Геррит Де-Фер и Яков Ван Гемскерк увидели край солнца. В последнее Баренц долго не хотел верить, считая, что солнце должно появиться только через две недели. Но спустя три дня над горизонтом появился полный диск солнца. Погода несколько смягчилась. Однако вьюги и снег по-прежнему не оставляли зимовщиков в покое и засыпали сугробами дом до самой крыши. Мореплаватели приспособили для сообщения с внешним миром дымоход от печки, через который первым вы-

лез Яков Ван Гемскерк. Однако с приближением весны медведи все чаще стали приходить к зимовью и даже заглядывали в сени. Более того — зачастили на вмерзшее в лед судно.

Всякий раз, навещая покинутое судно, голландские моряки находили здесь следы десятков свирепых животных. В поисках съестного медведи сломали люк над камбузом и утащили его на несколько метров от корабля. Практически ни одна экскурсия в район Ледяной гавани не проходили без встреч с ними.

До конца зимы еще несколько голландских моряков заболели цингой и скончались. Об этой болезни спутники Баренца ничего не знали и бороться с ней не умели. Лишь 28 января Де-Фер записал: «Погода хорошая, и мы время от времени совершаем прогулки, бегаем и играем в мяч, чтобы размять свои ноги. Ибо, ведя в течение долгого времени сидячий образ жизни, многие заболели болезнью, которую называют цингой».

К началу мая 1597 года льды, под воздействием северо-западных ветров, отнесло от берега, и голландцы стали подумывать о возвращении на родину. Обратное плавание предстояло совершить на шлюпках, так как состояние судна было безнадежным. 29 мая зимовщики Баренца выкопали из-под снега самую большую судовую шлюпку и, чтобы отремонтировать, попытались притащить ее к дому. Но они оказались настолько истощены, что сразу же сделать это не удалось. Более того — пали духом. Баренц и ван Гемскерк стали их ободрять и сказали, что «если мы не протащим и не исправим шлюпку, то нам придется остаток жизни провести в качестве граждан Новой Земли и быть здесь похороненными». Это сыграло благодатную роль: шлюпка была подтянута к дому, отремонтирована и 14 июня голландцы покинули место зимовки. Перед отплытием начальник экспедиции написал краткий отчет о пребывании путешественников на Новой Земле, вложил его в пороховницу из рога и прикрепил в дымовом отверстии дома.

Баренц в это время уже был серьезно болен, но старался не подавать вида. Только через два дня, когда шлюпка огибала северную часть Новой Земли, Виллем Баренц обратился к Де-Феру с необычной просьбой: «Геррит, где мы находимся? Не у Ледяного

ли мыса? Подними меня, мне надо еще раз посмотреть на этот мыс». 20 июня главный руководитель экспедиции Виллем Баренц умер и был по морскому обычаю похоронен в море. Вскоре после него умер и матрос Класс Андриссон, который также был похоронен по морскому обычаю. К 9 июля экспедиция потеряла еще 5 человек.

В непрерывной борьбе со льдами шлюпка голландцев достигла 28 июля острова Междушарский, где встретила две русские лодьи. Поморы снабдили их свежим хлебом и копченой дичью и оказали им всякого рода помощь.

2 сентября 1597 года выжившие моряки из экспедиции Виллема Баренца добрались до русской Колы, где с изумлением нашли корабль Яна Рийпа, безуспешно попытавшийся пройти на север в районе Шпицбергена, и на нем вернулись домой.

Наблюдения за погодой, которые голландские моряки производили в 1596—1597 годах в Ледяной гавани, стали вообще первыми метеорологическими наблюдениями и даже сегодня они имеют научную ценность.

После того как голландцы покинули место своей зимовки в Ледяной Гавани, она не посещалась человеком до XIX века. 7 сентября 1871 года сюда пришел норвежский промышленник Эллинг Карлсен и нашел зимовочный дом Баренца. Он так хорошо сохранился, что казался построенным только недавно. Все здесь сохранилось в том виде, как перед отъездом нарисовал Геррит Де-Фер. Вдоль стен тянулись лежаки, на стене висели часы, мушкеты, алебарды. Из всей домашней утвари, оружия и различных предметов, привезенных Карлсеном, большая часть была передана голландскому правительству. А затем — размещена в морском музее города Гаага. Там же была создана большая модель новоземельского дома Баренца, созданная по рисункам Де-Фера. Через 4 года зимовка Баренца была еще раз тщательно обследована, но на этот раз — англичанином Гардинером. Во время обследования он нашел: несколько книг (в том числе — «Историю Китая» и «Руководство к мореплаванию»), карты, остатки голландского флага, компас, несколько циркулей, печать, оружие, домашнюю утварь, одежду. Но наиболее интерсной стала находка оставлен-

ный Виллемом Баренцом отчет. Эти реликвии также были переданы в музей города Гаага.

Развалины голландского дома в Ледяной Гавани посетил в 1933 году геологический отряд Арктического института под началом Б. Милорадовича. Советские геологи нашли здесь несколько оставленных экспедицией Баренца предметов: глиняный кувшин, железный ключ, наконечник остроги, башмак и др.

Но самой неожиданной оказалась информация, что в годы Второй мировой войны, здесь же, на берегу Ледяной гавани, гитлеровские подводники создали свою тайную базу и наблюдательный пункт, благодаря которым они нападали на советские суда, идущие Северным морским путем. А в июле 1943 года — потопили в районе мыса Спорый Наволок советское гидрографическое судно «Академик Шокальский». Но эти события произошли уже в XX веке.

Виллем Баренц был, несомненно, одним из выдающихся исследователей Арктики. Смелый и расчетливый, он вместе с тем был прекрасным навигатором и наблюдателем. За заслуги перед Голландией Мурманское море, которое так исконно называли поморы, было переименовано в Баренцево море. И мировое сообщество с этим согласилось.

Генри Гудсон. Жизнь за Арктику

Исключительно быстрый рост в конце XVI века экономической и политической силы Республики Соединенных провинций привел к тому, что на мировом рынке голландцы всюду начали вытеснять португальцев и испанцев. В 1595—1597 годах голландец Корнелий Гутман совершил плавание вокруг мыса Доброй Надежды (южная оконечность Африки), а вскоре торговля с Дальним Востоком сосредоточилась в руках голландцев. Все попытки Португалии бороться с возрастающим торговым могуществом Республики Соединенных провинций успеха не имели. В 1602 году голландцы основали «Нидерландско-Остиндскую компанию», которая быстро завоевала монопольное право ис-

пользовать южный морской путь в Индию. Закономерно, что вскоре арктические интересы Голландии постепенно сошли на нет. В то же время англичане, даже после неудач Кабота, Фробишера и Девиса в отыскании северо-западного прохода в Китай, не стали отказываться от исследования арктических маршрутов из Атлантики в Великий океан. Более того, видя откровенное снижение внимания к северному маршруту со стороны Республики Соединенных провинций, на Британских островах решили, что пришло их время.

В самом начале XVII века знаменитый английский мореплаватель Генри Гудсон заключил договор со все той же английской «Московской компанией», взяв на себя обязательство отыскать северный проход вдоль американских берегов. И в мае 1607 года он вышел из Гревезенда на простой шхуне с 12 моряками команды. 13 мая англичане достигли восточного берега Гренландии где-то в районе 73 градусов северной широты. За две следующие недели судно Гудсона поднялось еще на 5 градусов, но 2 июля, как это часто бывает на Севере, температура воздуха неожиданно изменилась, холод сделался весьма резким. Однако море оставалось свободным ото льда, и Гудсон продолжал свое плавание в северном направлении. Встретив под 82 градусами северной широты огромное ледовое поле, после тщетных попыток обойти льды он был вынужден повернуть обратно. Возвращаясь на Британские острова, он открыл небольшой остров. Это, скорее всего, был остров Ян-Майен. Таким образом, Гудсон поставил для своего времени рекорд захода в арктические воды, который был побит английскими китобоями только в в середине XVIII века.

Весной следующего года он попытался достичь берегов Восточной Азии другим путем.

21 апреля Гудсон ушел в плавание через районы между Шпицбергеном и Новой Землей. Но здесь Гудсона ждала неудача: английским морякам пришлось вернуться домой, так и не разрешив поставленную задачу. Они дошли только до западного берега Новой Земли, где в районе входа в пролив Маточкин Шар обнаружили остатки костра и русский деревянный крест. Весьма любопытно, что во время этого плавания англичане произвели

первые в Арктике наблюдения за отклонениями магнитной стрелки компаса.

Компания лондонских купцов, снаряжавшая за свой счет эти полярные экспедиции, отказалась от дальнейших опытов. Уязвленный недоверием Генри Гудсон перешел на службу в «Нидерландско-Остиндскую компанию».

В 1609 году, с целью прохода на Дальний Восток, голландцы послали в Ледовитый океан 2 судна: одно под началом Ван Керкговена, дошедшее только до Вайгача, а второе под командованием Генри Гудсона — к Новой Земле. Сначала плавание шло как обычно, но после прохода мимо Нордкапа в англо-голландской команде судна началось недовольство. Дело в том, что моряки привыкли к походам в южных широтах, и уже само появление огромных льдин вызвало у них страх перед неизвестностью. Ведь они еще помнили, какая судьба постигла корабли экспедиции Хьюго Виллоуби.

Гудсону пришлось принять тяжелое решение и 4 мая 1609 года направить судно в уже известные районы у Гренландии, то есть вновь для поиска северо-западного прохода в Китай. Матросы согласились, и 18 июля Гудсон почти достиг американских берегов. В этом плавании он открыл широкий залив. Но на этот раз попытки пройти на север провалились. К тому же на корабле стало подходить к концу продовольствие. Среди матросов снова возникли волнения, и Гудсон был вынужден вернуться в Европу.

На следующий год, несмотря на прежние неудачи, Генри Гудсон вновь предложил свои услуги голландской компании и с их поддержкой повторил попытку пройти Северо-западным проливом. В мае 1610 года он был уже в океане и благополучно достиг залива Фробишера. Отсюда он направился к Земле Отчаяния, открытой Джоном Девисом, и затем углубился в пролив, годом раньше им же и открытый, который позже был назван Гудзонов пролив.

Гудсон решил исследовать западный берег пролива, а затем здесь же и перезимовать, чтобы ранней весной продолжить свои исследования. Несмотря на скудность судовой провизии, зимовка прошла успешно. Однако среди матросов уже росло недовольство

тем, что придется провести еще несколько месяцев на неизведанной земле. В конце концов команда взбунтовалась и бунтовщики, захватив судно, посадили Гудсона вместе с сыном и пятью верными матросами на шлюпку и оставили их в открытом море, где, скорее всего, они и замерзли. Так знаменитый английский исследователь и мореплаватель Генри Гудсон навсегда остался среди арктических льдов.

Тяжелый урок

1819 год ознаменовался отправкой двух больших экспедиций с целью узнать, существует ли Северо-западный проход и насколько он пригоден для мореплавания. Сухопутный отряд под командой Джона Франклина получил задание пробиться сквозь тундровую полосу к морскому побережью, обследовать его и нанести на карту. Морской отряд во главе с Уильямом Э. Парри должен был возобновить попытку пройти к тем же местам по воде, следуя от Баффиннова залива в западном направлении. Следует отметить, что начальниками экспедиций тогда были назначены полярные исследователи, прежде занимавшие подчиненные посты и протестовавшие против решений своих прежних начальников, поворачивавших свои отряды, когда нужно было проявить больше настойчивости и смелости. Английское Адмиралтейство по достоинству оценило личные качества молодых моряков и потому доверило им задачу исправить ошибки прежних исследователей и добиться того, что не удалось прежде.

Начальник морской экспедиции 1819 года У.Э. Парри целиком оправдал возлагавшиеся на него надежды, доказав, что Баффинов залив открыт с западной стороны, куда ведет широкий судоходный пролив Ланкастера. Ему удалось в первое же лето проникнуть далеко в глубь морей, где прежде до него никто не бывал, и пройти половину расстояния между проливами Дэвиса на востоке и Беринга на западе.

На острове Мельвиля Парри зазимовал. Весной следующего года он сделал попытку пройти еще дальше к западу, но отказался

от нее ввиду тяжелого состояния льдов. За следующую неделю, при возвращении, ему удалось пройти от Мельвиля до пролива Ланкастера, выйти в Баффинов залив и уже 30 октября 1820 года прибыть на Британские острова. Во время зимовки образ жизни на корабле, работа и досуг команды, а также старания судового медика сохранили личный состав от цинготной болезни. Во время плавания погиб лишь один матрос. Этот случай для того времени стал исключительным.

Совсем иначе повернулись дела у сухопутной экспедиции Франклина. Участниками похода стали его спутники по плаванию на судне «Трента»: Джон Бак, доктор Джон Ричардсон, младший офицер Худ и матрос Хепберн.

23 мая 1819 года эта экспедиция вышла из Англии, имея своей целью достижение Гудзонова залива. 30 августа путешественники прибыли в Йоркскую факторию — главное депо Гудзоновской компании, — расположенную в глубине Гудзонова залива. Здесь Франклин, не будучи достаточно знакомым с условиями сухопутного путешествия по североамериканской тундре, был вынужден посоветоваться с начальником фактории относительно дальнейшего пути. Дело в том, что в инструкции, данной Франклину еще в Лондоне, предлагалось по возможности воспользоваться какой-нибудь шхуной и пройти на ней на север от Гудзонова залива до залива Уэгер. Но это оказалось неосуществимо, так как в хозяйстве фактории не нашлось ни одного подходящего судна. Более того, если бы экспедиция этим путем отправилась прямо на север, то Франклину не удалось бы найти сюда ни одного проводника или охотника, знающего путь. Поэтому было решено пройти через форт Кумберландхауз и цепь других станций компании до Большого Невольничьего озера.

На предоставленной Франклину Гудзоновской компанией большой парусно-весельной лодке экспедиция 9 сентября отправилась вверх по реке Хэйса. Подобное путешествие в здешних местах весьма затруднительно вследствии быстрого речного течения. Уже в 6 милях от Йоркской фактории путешественникам пришлось отказаться от весел и тянуть лодку бечевой. И так предстояло пройти 10 рек и 9 озер, причем порой неся на себе

весь груз много миль подряд. Путь до Кумберландхауза длился больше месяца. Здесь экспедиции пришлось сделать длительную остановку ввиду наступившей зимы, первая часть которой была использована для подготовки к новому походу.

18 января 1820 года Джон Франклин в сопровождении Бака и Хепберна отправился в дальнейший путь к форту Карлтонхауз, чтобы потом пойти к форту Чипевиан. Здесь они и дождались прихода Ричардсона и Худа, с которыми пришли 2 переводчика и 17 человек канадских носильщиков. 18 июля экспедиция в полном составе направилась к берегам Ледовитого океана.

Через двое суток экспедиция на трех каноэ, имея запас провизии на один день, достигла форта Провидения, основанного Северо-Западной компанией на берегу Большого Невольничьего озера. Здесь Франклин встретился с вождем местных индейцев Акайчо, который вызвался сопровождать путешественников к морю и был принят в состав экспедиции. Джон Франклин был доволен помощью индейцев, богато наградил их, пообещал дать им после возвращения еще больше материи, патронов, пороху, табаку и железных изделий. И сверх того поручился за то, что все долги индейцев Северо-Западной компании после завершения похода будут ликвидированы. Посоветовавшись с индейцами, Франклин решил отказаться от своего первоначального плана пересечь Медвежье озеро и спуститься к морю по реке Мэкензи. Избран был кратчайший путь к Меднорудной реке. Но этот путь оказался более трудным, чем избранный ранее. При этом из-за обилия клади носильщикам порой по четыре раза приходилось проделывать один и тот же путь.

Индейцы во главе с Акайчо снабжали экспедицию свежим мясом убитых животных, но охота нередко не удавалась, и спутникам Франклина пришлось поголодать. Никто из них не имел необходимого в таких путешествиях практического опыта, и потому снабжение экспедиции провизией было поставлено целиком в зависимости от индейцев, тем более что Гудзоновская компания очень плохо помогала путешественникам провизией. Надо полагать, что если бы Дж. Франклин был лучше осведомлен об этих обстоятельствах, то он тщательнее запасся бы всем необходимым в самом начале перехода.

20 августа Франклин был вынужден принять предложение Акайчо остановиться на зимовку на берегу Зимнего озера. Но, в свою очередь, убедил индейского вождя налегке продолжить путь до Меднорудной реки, присоединив к партии во главе с Баком и Худом двух охотников-проводников. Через неделю Бак, нагрузив одно каноэ, выступил в свой небольшой поход. Запасы продовольствия в строящемся форте Предприятие были в это время настолько скудны, что партия могла взять с собой только восьмидневный рацион, рассчитывая пополнить его охотничьими трофеями. Вся их вылазка длилась всего лишь 13 дней, и 10 сентября партия Бака была уже дома. Результатом ее было отыскание озера, через которое протекает Меднорудная река, но собственно реку отыскать не удалось. Счастливее Бака был сам Франклин.

9 сентября вместе с Ричардсоном, Хепберном и несколькими индейцами он отправился на поиски Меднорудной реки и — нашел ее и через неделю вернулся в форт Предприятие. Индейцы усердно снабжали форт съестными припасами. Однако на это ушли все огнеприпасы, а кроме того, народу вместе с индейцами скопилось в форте так много, что заготовленных припасов хватило бы ненадлого. Поэтому было решено отправить за продовольствием и другим Бака в форт Провидения. Но здесь не удалось пополнить запасы, и группа Бака пошла в форт Чипевиан (на озере Атабаска).

В марте 1821 года снабженческая группа под командой Бака вернулась на Зимнее озеро и привезла много необходимых вещей и немного продовольствия. Последующие два месяца всем членам экспедиции приходилось довольствоваться приемом пищи всего лишь один раз в день. В конце апреля положение с продовольствием стало прямо нестерпимым. Одновременно начались проблемы в отношениях с индейцами. И все же 4 июня 1821 года экспедиция вышла в новый поход.

По мере приближения к Ледовитому океану все чаще стали попадаться селения эскимосов. В конце концов страх перед опасностью оказаться отрезанными от родных селений на обратном пути заставил Акайчо пойти к Франклину и заявить, что индейцы доведут экспедицию в пределы 10 миль от моря, а затем вернутся домой.

18 июля Франклин увидел Ледовитый океан. Еще три недели путешественники на лодках шли вдоль побережья на восток. Часто встречались льды, чье давление путешественникам и их хрупким, сделанным из коры каноэ удавалось счастливо миновать. До 25 августа, во время морского путешествия до Поворотного мыса, Франклином было пройдено 555 миль. Но за это время англичанам удалось проследить побережье лишь на небольшое расстояние, так как каноэ заходили во все заливы и бухты, но сами моряки далеко от берега не уходили. При возвращении от Поворотного мыса путешественники шли уже с большими трудностями.

С первых дней сентября начались морозы и выпал снег. Сильные бури гнали навстречу усталым путникам горы снега, вынуждая их на частые остановки. Достать топливо было неоткуда, людям приходилось ложиться прямо на промерзшую землю. Усталые и изможденные путешественники падали от дуновения ветра и нередко теряли сознание. Труднее всего было нести каноэ, которые часто падали на землю, и в конце концов одно из них было разбито окончательно. Царил страшный голод. К счастью, вскоре отряд пришел в гористую местность, где густо росли съедобные лишайники. В течение многих дней путешественники питались только одними лишайниками, приправленными жженой кожей от сапог и ремней.

С каждым днем снега выпадало все больше, и добывать лишайники становилось все труднее, а запасы кожи заметно сокращались. Однако бывали и счастливые дни. Однажды были обнаружены остатки погибшего еще весной оленя, а в другой раз — труп упавшего в расселину медведя. В пищу шло все, в том числе рога и копыта, кости и птичий помет.

25 сентября экспедиция наконец добралась до Меднорудной реки. И здесь положение показалось безвыходным: у путешественников не было средств, чтобы переправиться через широкую реку, так как последний каноэ был самовольно брошен носильщиками по дороге. Восемь дней люди искали переправу. Было решено построить плот из низкорослого ивняка, росшего на берегу. Две попытки оказались неудачными. И только на третьи сутки кому-то пришла спасительная мысль соорудить челнок из ивы и клеенки, в которую заворачивали постельные принадлежности. Еще три дня,

и переправа была счастливо завершена. Надежда на достижение форта Предприятие снова воскресла.

Сразу же после завершения переправы через реку Франклин отправил Бака и двоих канадцев в форт, чтобы уведомить его обитателей о бедственном положении экспедиции и необходимости оказать ей помощь.

«На следующий день мы оставили лагерь в 9 часов утра, — пишет Франклин. — Наш путь пролегал через ряд голых холмов. Чтобы подкрепить себя перед отправкой в столь трудный путь, мы съели остатки наших старых сапог и все ремни, какие удалось отыскать». Вскоре два канадца отстали. За ними вернулся доктор Ричардсон. Но ни у кого не было сил нести их на себе, и несчастных пришлось оставить прямо в снежной пустыне. Величайшее уныние овладело путешественниками. Вскоре совершенно обессилевший Худ предложил тоже остаться вместе с доктором Ричардсоном в первой же точке, где найдется достаточно топлива и недельный запас лишайников. В пользу этого плана говорило и то, что эта группа могла оказать помощь отставшим канадцам, если бы они решили догнать отряд.

Вскоре удалось отыскать скалистую местность, где росло много лишайников и заросли ивняка. Здесь остались Худ, Ричардсон и Хепберн. Вечером следующего дня похода один индеец и один канадец решили тоже к ним присоединиться и вернуться назад. Еще через два дня еще двое обессилевших носильщиков решили повернуть назад. От основного отряда остались только Франклин, один переводчик и три канадца-носильщика.

Через несколько дней форт Предприятие предстал перед глазами Джона Франклина. Но... совершенно пустой, без каких-либо запасов продовольствия. Находясь в полном отчаянии, путники вспомнили, что перед походом к морю они выбросили здесь несколько оленьих шкур. Эта находка, а также несколько костей, дали возможность «сравнительно комфортно» отдохнуть не на снегу. Во время отдыха в форт пришел один из переводчиков, который считался пропавшим без вести. Потом пришел один из канадцев, отправленных Баком для встречи основной группы. Считая себя достаточно окрепшим, Франклин в сопровождении эскимоса и

канадца-носильщика решил сделать вылазку на лыжах, но, пройдя лишь 4 мили и сломав лыжи, был вынужден вернуться в форт. На новый отдых было потрачено еще несколько дней. За это время в форт пришли доктор Ричардсон и матрос Хепберн, которые сообщили, что Худ и второй переводчик скончались, а оба канадца пропали без вести, и, скорее всего, замерзли в снежной пустыне. Позднее они признались, что после того как поймали переводчика на людоедстве (пропавшие канадцы) и после того, как он убил Худа, не желая быть следующими жертвами, застрелили переводчика.

Через несколько дней ослабевшие канадцы-носильщики тихо скончались, а у переводчика-индейца помутился рассудок.

7 ноября 1822 года в форт пришли три индейца, которых послал навстречу путешественникам Акайчо, предупрежденный Баком о бедственном положении основного отряда, но только через неделю остатки экспедиции Джона Франклина начали движение в сторону форта Провидения. А еще через месяц, 11 декабря, — достигли его.

Результаты путешествия Франклина и его спутников оказались невелики, а вот жертвы — огромны. Такое несоответствие объясняется, прежде всего, полной неизвестностью пройденных районов, в условиях крайне неблагоприятных природных и погодных условий. Но главное — в недостаточной подготовленности моряков к сухопутной экспедиции. За эту неподготовленность отдали жизни почти тридцать человек. Однако на родине Джона Франклина встретили с большими почестями и в 1823 году он был избран членом Британской академии наук. Казалось, что Франклин должен был усвоить этот трудный урок, однако время показало, что не во всем он сделал правильные выводы.

О чем рассказали находки на острове Кинг-Уильям

«Вскоре после полуночи, 25 мая, продвигаясь медленно вдоль песчаного берега (недалеко от мыса Ричардсона, южная часть острова Кинг-Уильям или Земля Короля Уильяма. — *Авт.*), ча-

стью свободного от снега, который был сметен ветрами, я заметил сквозь снег человеческий скелет, на котором болтались обрывки одежды. Скелет, окончательно побелевший, лежал лицом вниз, часть костей была обгрызена и унесена различными животными. Мы произвели самое тщательное исследование этого места, разгребли снег и собрали каждый клочок одежды. Найденная записная книжка возбудила у нас надежду узнать что-либо об ее несчастном владельце и об ужасном отступлении погибшей команды, но листы книжки смерзлись ... От мыса (позднее он будет назван в честь Крозье. — *Авт.*) береговая линия круто поворачивает к востоку. Рано утром 30 мая мы расположились лагерем перед большой лодкой — новым печальным напоминанием о погибшей экспедиции... Мы начали осматривать прежде всего лежавшую в лодке в большом количестве одежду, уже превратившуюся в лохмотья... Но прежде, чем мы сделали все эти наблюдения, наше внимание было приковано к другому: в лодке оказалось нечто, наполнившее нас ужасом. Это были части двух человеческих скелетов. Один принадлежал, по-видимому, молодому человеку слабого телосложения, другой — широкоплечему крепкому человеку средних лет. Первый скелет был найден в носовой части лодки, но был настолько разрушен, что Хобсон не был в состоянии определить, умер ли несчастный именно здесь. Крупные звери, может быть волки, сильно повредили этот скелет, принадлежащий, возможно, офицеру. Около него мы нашли остатки пары вышитых туфель, а также охотничьи сапоги. Другой скелет был в несколько лучшем состоянии — на нем сохранились одежда и мех. Он лежал поперек лодки под сиденьем для гребцов. Рядом с ним мы нашли пять карманных часов, а также два двустольных ружья — один ствол в каждом был заряжен, и курки взведены. Ружья были прислонены к борту лодки и стояли дулом вверх». Страшная трагедия, следы которой в мае 1858 года нашла экспедиция Френсиса Л. Мак-Клинтока на Земле Короля Уильяма, разыгралась в приатлантической части Северо-западного прохода.

К 1840-м годам проблема существования Северо-западного прохода считалась практически разрешенной. Правда, ни одному

человеку не удалось пройти этим путем из Атлантики в Тихий океан, но в Лондонском географическом обществе, и одно время даже известный английский полярный исследователь Джон Бэрроу, считали, что для завершения открытия этого трансокеанского маршрута осталось проявить лишь немного настойчивости и энергии. Бэрроу в своих выступлениях в Адмиралтействе горячо доказывал, что «для довершения уже сделанного осталось совсем немного, что расстояние, разделяющее крайние, известные ныне пункты, очень невелико, что плавание в этих морях в настоящее время представляет гораздо меньше опасностей, чем раньше, наконец, что позорно останавливаться перед совершением последнего шага в момент, когда цель, которой добивались в течение веков, так близка». В пользу этого же решения высказался председатель Королевского научного общества, его поддержали многие члены Адмиралтейства, и в их числе такие именитые исследователи и путешественники, как Уильям Э. Парри, Джемс Росс, Джон Франклин и Эдуард Сэбин.

И Джон Бэрроу добился своего. Более того — масштаб новой экспедиции превосходил все, о чем ранее мог мечтать ярый сторонник покорения Арктики. Первоначально начальником экспедиции был назначен коммодор Джемс Фицджемс. Но позднее это решение было пересмотрено, и руководителем похода стал Джон Франклин. Весьма подробно об этом плавании рассказывает сборник материалов по результатам английских полярных экспедиций, изданный в 1937 году издательством Главсевморпути, под названием «Арктические походы Джона Франклина». Ниже представлен короткий рассказ о последнем пути одной из самых трагических британских экспедиций.

Как только решение Адмиралтейства отправить в арктическую Америку исследовательскую экспедицию стало известным, сразу же явилось столько желающих принять в ней участие, можно было, говоря нынешним языком, организовать конкурс для поступления на экспедиционные суда. И отобрать в их команды наиболее подходящих людей. Со времени последних больших арктических экспедиций прошло уже несколько лет. И невзгоды, которые перенесли путешественники в снежных пустынях, были

частично забыты, частично затмились представлениями о замечательных открытиях, а также о свободной жизни среди суровой, но прекрасной природы. И, наконец, — о славе и даже о выгоде, которые выпадут на долю всех участников плавания, если оно закончится удачно. Особых опасений за свою судьбу никто из собиравшихся в полярное плавание не имел, так как опыт большей части прежних экспедиций показал, что команды экспедиционных судов возвращались домой обычно без большого урона в людях. Никто как-то и не вспомнил об ужасной судьбе арктических экспедиций Хьюго Виллоуби и Йене Мунка, в которых практически все участники погибли. Главным источником популярности готовящейся к отправке экспедиции являлось не только обаяние, исходившее от прежних экспедиций, но и убежденность, что делу, начатому с таким размахом и уменеием, должен быть обеспечен полный успех. Для экспедиции были выбраны испытанные среди антарктических льдов экспедиционные суда Джемса Росса «Террор» и «Эребус». Эти превосходные винтовые суда с парусным вооружением более всего соответствовали цели и задачам новой экспедиции: они прошли серьезный ремонт и модернизацию, были установлены дополнительные ледовые подкрепления, введено много новых усовершенствований. Правда, они не могли взять с собой достаточного запаса угля, так как все свободные судовоые помещения были забиты продовольственными припасами, зимней одеждой, инструментами и зимовочным снаряжением. Но ведь впервые винтовые пароходы шли в Арктику. К недостаткам подготовки можно отнести низкое качество большей части провизии и отсутствие арктического опыта у большинства офицерского состава судов. Старым полярником можно было назвать только капитана «Терора» Фрэнсиса Р. Крозье, командовавшего этим кораблем во время похода Джемса Росса в Антарктику и трех последних арктических плаваний Уильяма Э. Парри. А также — ледового мастера этого судна Томаса Блэнки. На «Эребусе» солидный полярный опыт имели только лейтенант Грэгем Гори и ледовый мастер Джемс Рид.

Солнечным майским днем 1845 года оба корабля экспедиции Джона Франклина покинули реку Темзу, чтобы открыть морской

путь из Атлантического океана в Тихий океан, следуя вдоль восточных берегов Канады и Аляски. Без учета пяти оставшихся на берегу в арктический поход пошли 129 человек.

Переход от устья реки Темзы до островов Диско и Китового в Баффиновом заливе длился месяц. Экспедицию сопровождало транспортное судно, которое, не заходя во льды, должно было от Китового острова вернуться на Британские острова и вместе с почтой привезти отчет о первом этапе плавания.

Простившись с уходящим на родину транспортом, Франклин направился мимо острова Диско ко входу в пролив Ланкастера. Миновав этот остров, «Эребус» и «Террор» попали в страшный шторм. Опасность увеличивалась еще и тем, что вокруг было много айсбергов, раскачивавшихся на волнах и порой с грохотом переворачивавшихся. Отклонившись несколько на север, экспедиция попала на широте Уппернивика (Гренландия) в так называемый срединный лед Баффинова залива. Продвижение по узким каналам между льдинами заняло очень много времени. Местами английские суда проходили под парусами, местами с помощью паровой машины, иногда же приходилось заводить ледяной якорь и подтягиваться затем к льдине по тросу. Некоторое время экспедиция шла в сопровождении китобойных судов. 22 июля Джон Франклин последний раз побеседовал с белым человек, который не участвовал в экспедиции. Это был капитан китобойца Мартин. Наиболее интересным местом этой беседы, которая была опубликована после гибели экспедиции, стало то, что Франклин считал свои суда обеспеченными продовольствием «на пять и может устроиться так, чтобы его хватило даже на семь лет».

Последний раз суда экспедиции Франклина в 1845 году видели 26 июля, когда они стояли на ледовых якорях в бухте Мельвиля (Гренландия). Еще два дня — и они ушли в Арктику.

Летом следующего года Франклина с нетерпением ждали в Лондоне, но не дождались. Вестей от него также не было. Столь же безрезультатным было ожидание и в дни очередных навигаций — 1847 и 1848 годов. Правда, зная, что продовольствия на суда взято на пять лет, особо за судьбу путешественников сильно никто не переживал. Однако на всякий случай было снаряжено несколько

поисковых групп, которые вышли в Атлантику по следам пропавшей экспедиции. Но все они вернулись, не только не обнаружив следов Франклина, но и не найдя там даже местных эскимосов. Знатоки Севера, старые полярники, знаменитые исследователи арктических пустынь нашли нужным высказать свое компетентное мнение по вопросу отсутствия вестей от Франклина, все сильнее и сильнее волновавшего умы различных слоев населения, как на Британских островах, так и во многих приполярных странах. Их вывод состоял в том, что наихудшее, чего следовало опасаться, была потеря Франклином обоих кораблей. Однако тут же оговаривалось, что их одновременная гибель маловероятна: в арктических морях нет страшных бурь, как в южных широтах, трудно предположить, чтобы оба корабля одновременно разбились о рифы, еще невероятнее возможность пожара на обоих судах. От сжатия льдов оба судна были отлично защищены.

Английское правительство решило отправить на поиски еще шесть кораблей, двум из которых предстояло искать экспедицию Франклина со стороны Берингова пролива. В декабре 1849 года министр иностранных дел Англии лорд Пальмерстон обратился через русского посланника в Лондоне с просьбой к правительству России, чтобы Российско-Американская компания, ведавшая Аляской, оказала «содействие к успешному достижению цели Великобританского правительства» и приютила тех «злополучных моряков» экспедиции Франклина, которым удалось достигнуть русских владений в Америке. Россия внимательно и дружественно отнеслась к просьбе английского правительства, но, к сожалению, ничем не могла помочь.

Первые следы присутствия экспедиции Франклина, а вернее, следы первой зимовки экспедиции, были найдены 23 или 26 августа 1850 года на мысе Спенсера (остров Бичи). В тот день английский поисковый отряд лейтенанта Уильяма Пенни с корабля «Леди Франклин» обнаружил остатки хижины (каменного барака), где среди многочисленных жестянок из-под супа на одной удалось обнаружить надпись «Г.М. Дональд» (моряк с «Террора»). Затем, между бараком и мысом Райли, было найдено место зимовки английских путешественников (вновь жестянки

из-под супа, куски одежды, наковальня, бумаги с датами «1844» и «1845») и три могилы зимовщиков, умерших в январе—апреле 1846 года. Двое умерших моряков были из команды «Эребуса» и один — из команды «Террора».

22 октября 1850 года в Новоархангельск прибыл английский военный шлюп «Предприятие» под командой лейтенанта Ричарда Коллинсона. Русские промышленники предложили англичанам для предстоящих поисков 9 байдар с достаточным числом алеутов. И прежде чем отправиться на зимовку в Гонконг, Коллинсон оставил в Новоархангельске лейтенанта Борнарда, дав задание проверить ходившие среди эскимосов слухи о том, что у северных берегов Аляски разбились два неизвестных судна.

30 сентября 1852 года в бухте Кембриджа экспедиция Коллинсона у встреченных эскимосов нашла железный стержень от паровой машины и такой же стержень с клеймом Лондонского Адмиралтейства. Это были уже явные следы экспедиции Франклина. Тем не менее еще три последующих года английские моряки прилагали героические усилия, чтобы проникнуть в тайну бесследного исчезновения Джона Франклина, но все было безрезультатно.

Спасательные суда продолжали уходить в Арктику в течение еще 7 лет. 19 экспедиций обследовали Северо-западный путь со стороны Берингова пролива и моря Лабрадор. Во льдах было оставлено и потеряно 8 поисковых судов, но и эти усилия остались безуспешными.

20 апреля 1854 года до Британских островов дошла новость, что на реке Мэкензи эскимосы перебили экспедицию европейцев. По другим данным, эти путешественники погибли от голода. Новость сообщил доктор Джон Рэ, нанятый Гудзоновской компанией, чтобы закончить съемку острова Бутия, соседнего с островом Северный Соммерсет. В тот день Рэ встретил эскимоса, который и рассказал о погибшей экспедиции.

По утверждению эскимосов, они обнаружили в районе острова Земля Короля Уильяма несколько могил и около 36 незахороненных трупов на материке, по соседству с мысом Огль и островом Монреаль, и 5 трупов на острове. Некоторые трупы

были закопаны, некоторые лежали в палатках, некоторые были найдены под перевернутой лодкой, которая служила им убежищем. На одном из трупов висела подзорная труба на ремне, а под рукой лежало двуствольное ружье. Скорее всего, это был офицер. Джон Рэ выкупил у эскимосов несколько английских орденов, серебряную тарелочку с выгравированной надписью «Сэр Джон Франклин, кавалер Ордена Бани», а также множество серебряных ложек и вилок с инициалами членов экспедиции: капитана Крозье, врача Джона С. Педди, лекарских помощников Гарри Д.С. Гудсира и Александра Мак-Дональда. Возможно, это был отряд, которому поручили как можно быстрее добраться до людей и оповестить о плачевном состоянии экспедиции Франклина.

30 июня 1855 года экспедиция Гудзоновской компании, состоявшая из отрядов Джемса Андерсона и Джемса Стюарта, у порогов в то время еще безымянного озера (позже названо озером Франклина) обнаружила 3 эскимосские хижины, где были найдены шесты для палаток, медные и жестяные котлы, железные суповые миски, обрывок письма с датой «1843», цепные крюки, долота, обрывки канатов и флагов. Несомненно, это были предметы со шлюпки, принадлежавшей одному из пропавших английских кораблей.

1 июля 1856 года из шотландского порта Абердин вышло в море очередное поисковое судно — шхуна «Фокс» под командой опытного полярного путешественника капитана Леопольда Мак-Клинтока, которая была куплена на деньги жены начальника пропавшей экспедиции — Джейн Франклин.

Л. Мак-Клинток пользовался славой прекрасного полярника, одного из лучших знатоков арктических пустынь и природы, и человека, обладающего превосходными чертами характера, что особенно важно в полярных путешествиях. Вся команда маленького «Фокса» состояла из 25 человек. Большая часть из них участвовала в прежних плаваниях в Арктику. Мак-Клинток имел возможность отобрать для своего судна самых надежных, испытанных и опытных моряков и полярников, так как количество желающих участвовать в экспедиции было весьма велико. Весь начальствующий состав корабля неоднократно бывал в аркти-

ческих плаваниях: П. Хобсон (неоднократно ходил на «Пловере» через Берингов пролив), Аллен В. Юнг (капитан торгового флота), Петерсон (морской капитан, провел полжизни за Полярным кругом, участник экспедиций Пенни и второй Гриннелевской). Судно имело двойную обшивку корпуса, специальное подкрепление корпуса, судовой форштевень был обит толстыми листами железа, был установлен более мощный паровой котел и новый винт. Недостатками «Фокса» были его малость и неспособность преодолевать тяжелые льды. Главной задачей экспедиции был розыск еще, возможно, оставшихся в живых членов команд судов Франклина, а дополнительной — поиски и сохранение письменных документов пропавших путешественников.

12 июля Мак-Клинток обогнул южную оконечность Гренландии и стал подниматься на север вдоль ее западных берегов. Он спешил проникнуть как можно дальше в Ледовитый океан, пока не появился лед.

В проливе между островом Диско и Гренландией «Фокс» пополнил судовые запасы угля. Тут же от проходивших китобоев Мак-Клинток узнал, что Мельвилев залив свободен ото льда. Чтобы не упустить счастливую возможность, путешествие было спешно продолжено. И действительно, путь до Упернивика был пройден легко.

Однако 18 августа, когда экспедиция находилась на полпути от залива Мельвиля к Ланкастерову проливу, льдины со всех сторон плотно окружили шхуну. 220 следующих дней английские моряки находились во власти ветра и течений. Вот как об этих днях рассказывал в своем дневнике Мак-Клинток: «Ввиду невозможности добраться до какого-либо берега или соорудить постоянную обсерваторию на непрочной поверхности захватившего нас огромного ледяного поля, мы были вынуждены ограничиться изучением ветров и течений, игрушкой которых мы стали». В это же время команда «Фокса» предпринимала по льду довольно далекие охотничьи вылазки. В те дни, когда погода не позволяла идти на охоту, экипаж с увлечением занимался постройкой снежных хижин. Эта, на первый взгляд, бесполезная работа произво-

дилась ради практики и тренировки перед санными поездками будущего года.

Только 26 марта 1857 года «Фокс» получил свободу. Однако эта свобода была непродолжительной. Еще несколько раз льды зажимали судно в своих смертельных тисках, когда казалось, что вот-вот, и «Фокс» разломится пополам. И все же, пройдя опасными проливами Канадской Арктики, Мак-Клинток встал на вторую зимовку в бухте Кеннеди, расположенную в юго-восточной части острова Соммерсет. Здесь он планировал решить две задачи: найти следы экспедиции Джона Франклина и выполнить географическое обследование восточных берегов Северной Америки.

Сначала, 17 февраля 1858 года, одна из поисковых групп была направлена на юг — на полуостров Бутия. Но здешние эскимосы заявили, что никакие иностранцы сюда не приходили. Тогда в начале апреля уже три поисковые группы отправились: группа капитана Юнга — на запад, на остров Принца Уэльского, две других — под командой капитанов Мак-Клинтока и Хобсона дальше на юг, к берегам острова Кинг-Уильям.

На «Фоксе» осталось лишь 5 человек. Остальные были расписаны по поисковым группам, так как Мак-Клинток понимал, что если они не найдут следов пропавшей экспедиции сейчас, то после очередной зимовки не найдут ее однозначно.

20 апреля за 70 градусами северной широты, когда обе «южные» группы прошли остров Эрчедек, они встретили две семьи эскимосов, которые были рады встретить белых людей. Они пригласили их в свои хижины, и ... Мак-Клинток сразу же увидел здесь много вещей европейского происхождения. Кроме того, он увидел здесь кусок судовой отделки из красного дерева, футляр от барометра, кусок ножа, весьма похожего на лезвие английского офицерского кортика. Путешественники через переводчика засыпали эскимосов вопросами и услышали, что эти вещи были найдены на месте гибели одного из затонувших кораблей, погибшего в августе или сентябре лет десять назад. Другой, по соседству с первым, был выброшен на берег острова Кинг-Уильям. Их экипажи, захватив с собой корабельные лодки, ушли к Большой Рыбной реке. Но через год вдоль их пути были найдены человеческие кости. Это

был первый успех! Но еще нужно было проверить, действительно ли эти корабли принадлежали экспедиции Франклина.

Обе группы вернулись к северной части острова и здесь разделились. Группа капитана Хобсона пошла вдоль западной части Земли Короля Уильяма. Группа Мак-Клинтока — по ее восточной стороне.

На востоке удалось найти несколько жилищ эскимосов, где были найдены ложки и вилки, а также часы, которые прямо говорили, что они принадлежали морякам Джона Франклина. Однако все они были выменяны у «западных» эскимосов, следовательно, катастрофа произошла где-то там.

Мак-Клинток с большим трудом привел своих людей в район, который осматривал капитан Хобсон. Здесь, под грудой камней, он обнаружил письменное донесение капитана Хобсона, в которое было завернуто... донесение участника экспедиции Джона Франклина: «28 мая 1847 года. Корабли "Эребус" и "Террор" зимовали во льдах под 70 градусами 5 минутами северной широты и 98 градусами 23 минутами западной долготы. Сэр Джон Франклин командует экспедицией. Все благополучно». Ниже было написано, но уже другой рукой: «Сэр Джон Франклин умер 11 июня 1847 года, а всего умерло в экспедиции до настоящего времени 9 офицеров и 15 матросов». Так была раскрыта тайна Земли Короля Уильяма.

Вероятно, что после первой зимовки корабли Франклина прошли самую трудную часть Северо-Западного прохода. Весна 1847 года застала экспедицию всего в 90 милях от исследованных уже ранее водных пространств Северной Америки. И английским морякам, которые в течение двух навигационных сезонов проделали свыше 500 миль в не исследованных ранее водах, можно было спокойно осознавать, что в предстоящую навигацию их судам осталось покрыть такое незначительное пространство. Но все повернулось иначе! На пути к цели «Террор» и «Эребус» попали в ледовый плен, и выйти отсюда уже не смогли. Более того — скончался начальник экспедиции Джон Франклин. Началась третья зимовка, но продовольствие было на исходе. В надежде спастись от голодной смерти английские путешественники направились

к берегам Канады. Но ни одному участнику экспедиции Джона Франклина не удалось вернуться домой...

Первые останки ушедшего отряда моряков 25 мая 1858 года нашла экспедиция Френсиса Л. Мак-Клинтока на Земле Короля Уильяма. Другие следы этого отряда отыскали эскимосы на западном побережье острова — около бухты Террора — и рассказали об увиденном Чарльзу Ф. Холлу в 1868 году. Судя по всему, это были следы отряда Фрэнсиса Р. Крозье. Он провел свой отряд вдоль западного берега острова Кинг-Уильям, двадцатью годами ранее, в конце июля 1848 года. Не доходя до мыса Гершеля, англичане встретили две семьи эскимосов, которые позже и указали, куда ушел английский отряд. Эскимосы же помогли отыскать лагерную стоянку Крозье на реке Перцовой и дальнейший скорбный путь остатков экспедиции Франклина. А потом помогли разгадать тайну острова Кинг-Уильям...

Загадка экспедиции Соломона Андре

День 6 августа 1930 года выдался на Белом острове ясным и теплым. Море было спокойным, и неподвижные айсберги, окружавшие этот небольшой, покрытый мощным ледяным колпаком остров, казались уснувшими. Солнечный свет заливал ледник, и остров казался прозрачным. Лишь в юго-западной и в северо-восточной частях острова виднелись небольшие полоски пологой каменистой земли. Глубочайшая тишина царила вокруг. Капитан норвежской промысловой шхуны «Bratvaag» («Братваг») Гуннар Хорн, попыхивая курительной трубкой, не спеша осматривал самый восточный остров Шпицбергена.

В то утро его матросы сошли на берег и во главе со шкипером Педером Элиассеном начали охоту на моржей. Неожиданно, через пару часов после начала охоты, шкипер спешно вернулся на судно.

— Господин Хорн, — тяжело дыша, сказал он капитану шхуны, — мне сдается, что наши парни нашли погибший лагерь. Взгляните-ка на это. — И Элиассен протянул капитану потертую

и мокрую тетрадь в обложке из черного дермантина. На первой же ее странице можно было разобрать: «...санное путешествие 1897 года».

— Как это произошло? — спросил капитан и услышал леденящий кровь рассказ шкипера.

— В поисках пресной воды два наших матроса — Карл Тусвик и Олаф Сален — в каменистой тундре случайно наткнулись на вытаявшую из-под снега брезентовую лодку, доверху нагруженную вещами. Рядом в беспорядке валялись ящики и жестянки с продовольствием, шведский флаг и пустые сани. Метрах в двухстах от нее виднелся вмерзший в лед человеческий труп в теплой куртке с монограммой в виде буквы «А», у которого на груди лежал вот этот дневник, хорошо сохранившийся, несмотря на разрушительное воздействие влаги. Верхняя часть туловища и голова отсутствовали — видно, здесь побывали медведи. Рядом лежало ружье со стволом, ушедшим в снег, стоял ржавый примус, наполовину заполненный керосином, и кастрюлька с остатками пищи. Приблизительно в 30 метрах от останков первого путешественника, под небольшой грудой камней, виднелись останки еще одного человека. Этот труп был положен прямо на землю и прикрыт камнями. Ноги в лопарских каньгах торчали из-под камней, а дальше — виднелось левое плечо. Лопатка погибшего лежала на камнях: видно, и здесь похозяйничали белые медведи.

Позже удалось разобрать, что первым был найден руководитель полярной воздушной экспедиции Соломон Андре. Второго, по меткам на одежде, определили, как самого молодого из аэронавтов — Нильса Стриндберга. Различных предметов снаряжения было найдено более сотни, каждый из которых Хорн педантично внес в опись. Когда сенсационная весть о судьбе загадочно исчезнувшей 33 года назад шведской экспедиции стремительно облетела Норвегию, другое норвежское рыболовное судно — «Белый медведь» — высадило на Белом острове еще одну поисковую группу, в составе которой фоторепортер Кнут Стуббендорф имел задание сфотографировать лагерь Андре и его окрестности.

Норвежский фоторепортер и не подозревал, какое открытие ждет его среди продолжавшего таять осеннего снега. Ему удалось

отыскать и третьего участника экспедиции — Кнута Френкеля. Рядом лежали бортовые журналы аэронавтов и несколько катушек с фотопленкой, которую даже удалось проявить. И вот что рассказали находки.

План полярного полета Андре появился на свет в марте 1894 года. Многие шведы хорошо знали этого неугомонного инженера, всемерно стремившегося на воздушном шаре достичь Северного полюса.

Соломон А. Андре родился на юге Швеции в небольшом городке Грене в 1854 году. В 20 лет он окончил Высшую техническую школу и в течение двух лет работал конструктором на механическом заводе в Стокгольме. В 1876 году он отправился в Филадельфию, где на Всемирной выставке встретился и подружился с опытным воздухоплавателем Уайзом, который обучил молодого шведа основам воздухоплавания. В 1882 году Андре принял участие в работе Международного научного объединения по метеорологическому и физическому исследованию полярных областей на Шпицбергене. Три года спустя Соломон Андре был назначен руководителем технического отдела Бюро патентов. А в 1893—1895 годах он совершил 9 полетов в одиночку на воздушном шаре «Свеа».

В перерыве между этими полетами, весной 1894 года Соломон Андре поделился своими планами с известным полярным исследователем Адольфом Эриком Норденшельдом, который тут же предложил ему выступить с ними на заседании национальной Академии наук.

В своем выступлении Андре указал на безрезультатность многих санных и морских экспедиций в глубину арктической пустыни. Смелые путешественники в лучшем случае надолго исчезали во льдах и голодали, а в худшем — терпели крушения, теряли корабли и часто погибали от цинги. «Но есть средство, словно специально созданное для достижения Северного полюса, — сказал Андре. — Это воздушный шар. На таком шаре можно совершить полет через ледяные пустыни». Молодой инженер намеревался за 6 суток долететь до Шпицбергена, а затем через

полюс — до русской Сибири или Берингова пролива, где можно было встретить китобойные или зверобойные суда.

Шведские академики после короткого обсуждения одобрили план Андре. Разногласия возникли только в вопросе о возможных направлениях ветра в околополюсных районах. В те годы сведения о погоде и ветрах в Арктике были крайне скудными: больше догадок и предположений. А тут еще Андре решил использовать аэростат с системой из трех парусов, которая помогала ему выдерживать заданный курс в полетах на «Свеа».

Нужные средства были собраны за несколько месяцев. Большие суммы пожертвовали «динамитный король» Альфред Нобель и известный полярный меценат барон Оскар Диксон. Аэростат объемом почти в 5000 кубов сделал французский изобретатель Анри Лашамбр — видный специалист в области воздухоплавания. Шар мог лететь с тремя путешественниками и со всем их снаряжением свыше 30 суток. Верхняя часть оболочки летательного аппарата была сделана из трех слоев пролакированного шелка. В гондоле, сплетенной из испанского камыша, известного своей исключительной упругостью, находилось рабочее, оно же спальное отделение, а также фотолаборатория. Андре собирался заняться фотографическим картографированием и прямо в полете проявлять собранный материал. Большую часть времени он планировал проводить на крыше гондолы, защищенной от ветра брезентовыми полотнищами. И только в случае сильного холода — спускаться в гондолу. Запасы продовольствия и воды были размещены в несущем кольце вокруг шара. Три каната-гайдропа разной длины должны были выполнять роль балласта, показывать высоту полета и автоматически удерживать шар на высоте в 150—200 метров: если он начинал снижаться, то канаты ложились на землю и тем самым облегчали вес всей воздушной системы. Сообщения на Большую землю Андре собирался передавать с помощью почтовых голубей, помеченных специальным клеймом, и сбрасывать пробковые буйки с записками. Не менее оригинально решалась проблема приготовления пищи в полете. Кухонный аппарат подвешивался на несколько метров ниже

гондолы и дистанционно приводился в действие. Горение контролировалось с помощью зеркала.

Летом 1896 года экспедиция отправилась к Датскому острову, расположенному на северо-востоке Шпицбергена, примерно в 1000 километров от Северного полюса (по другим данным, базой была выбрана бухта Вирго, северо-западный берег Шпицбергена). Здесь был построен ангар для аэростата. Многие шведские энтузиасты хотели лететь с Соломоном Андре, но он выбрал в спутники только двоих: двадцатилетнего Нильса Стриндберга, прекрасного фотографа и физика, и метеоролога Нильса Экхольма. Стриндберг родился в Стокгольме в 1872 году. Он окончил реальное училище и затем Высшую школу, в которой затем преподавал физику. Готовясь к полету, он отправился весной 1896 года в Париж и совершил там 6 полетов.

Но в 1896 году полет не состоялся. Не дождавшись на острове попутного ветра, группа Андре вернулась в Швецию. На обратном пути будущие шведские воздухоплаватели встретились с Фритьофом Нансеном, только что вернувшимся из легендарного дрейфа на «Фраме». Во время встречи норвежский путешественник заявил, что достаточно изучил арктические воздушные течения, чтобы «смело усомниться в успехе воздушной экспедиции на полюс». Осенью из состава экспедиции вышел Экхольм, который пришел к выводу, что воздушный шар не отвечает необходимым требованиям безопасности и полет заведомо обречен.

Неудачи не изменили стремление Андре достичь Северного полюса на воздушном шаре и следующим летом он вместе со Стриндбергом вновь отправился на Шпицберген. Вместо Экхольма в экспедицию был приглашен 27-летний инженер Кнут Френкель.

В конце июня шар, получивший гордое название «Орел», был собран и наполнен водородом. 11 июля наконец задул долгожданный сильный южный ветер. Короткое прощание. Пожелание счастливого полета. И — матросы рубят канаты, удерживающие шар у земли.

«Орел» легко взмывает вверх, и его неудержимо тянет ветром прямо над волнами залива. Вскоре он превращается в едва за-

метную точку. Через четверо суток шкипер норвежского судна «Алкен» подстрелил настойчиво кружившего над судном, но столь же упорно не садящегося на его палубу голубя. К его лапке была привязана первая записка Андре, которая не вызывала беспокойства: шар уверенно пролетел 250 километров, хотя и на юго-восток. Но это оказалась первая и последняя весточка от шведских воздухоплавателей.

Миновал год, а от шведов не было никаких известий. Еще через несколько лет к берегам Исландии и Норвегии прибило несколько пробковых буйков с «Орла», но только в двух из них лежали записки Андре с указанием координат полета. На Земле Короля Карла был обнаружен буек, который Соломон Андре планировал сбросить только на Северном полюсе. И он оказался пуст, что сразу навело на мысль, что сброс буйков проводился аварийно вместе с балластом. Но для чего путешественники стали сбрасывать балласт?

В прессе время от времени появлялись самые невероятные предположения о судьбе шведской воздушной экспедиции. Так, экипаж промыслового судна «Сальмвик» видел в августе 1897 года у берегов Гренландии воздушный шар, который пролетел на высоте в 200 метров и быстро улетел на запад. В 1910 году канадскому миссионеру Тюркотиллю эскимосы, обитавшие на берегах пролива Ланкастера, рассказали о белом «доме», перевитом веревками, который якобы упал с неба на берег Гудзонова пролива в шести днях пути от форта Черчилл. В этом доме находились трое белых людей, которые попытались узнать дорогу к ближайшему жилью, но позже умерли. Были и другие. Однако ни одно из них не подтвердилось, и в указанных «очевидцами» местах исчезнувших шведов найти не удалось. Оказался мистификацией и... дневник Андре, якобы найденный в Олонецкой губернии петербургским издателем Колотиловым сразу же после исчезновения «Орла». К 1930 году об экспедиции Соломона Андре уже порядком забыли. Казалось, три первых полярных аэронавта навсегда затерялись в белом безмолвии арктических пустынь. Но страшная находка норвежских матросов с промысловой шхуны «Bratvaag», сошед-

ших на берег Белого острова во главе со шкипером Элиассеном, раскрыла загадку исчезновения экспедиции Соломона Андре.

Настоящий свой дневник инженер Андре хранил особенно тщательно. Перед смертью он завернул его в свитер и спрятал под куртку. Его карандашные записи прекрасно сохранились и поведали, какие жестокие испытания выпали на долю мужественной команды «Орла».

Сразу же после старта воздушного шара полет пошел совсем не так, как мечтал Соломон Андре. Сначала были утеряны гайдропы, а позднее вышел из строя механизм управления парусами. И «Орел» превратился в свободно парящий воздушный шар. Но Андре и его команда продолжали бороться за свою мечту.

Потеряв часть драгоценного балласта, «Орел» вновь поднялся примерно на 600 метров. Стриндберг принялся фотографировать дрейфующее ледяное поле, на которое воздушный шар едва не опустился. Потом над островом Фогельзанге был сброшен деревянный ящик, куда кроме некоторых экспедиционных вещей было вложено прощальное письмо Соломона Андре к своей невесте. И шведские путешественники полетели дальше.

«Орел» находился в полете немногим более 60 часов, и все это время капризные арктические ветры носили его разными курсами между 70 и 80 градусами северной широты и 10 и 30 градусами восточной долготы. Шар продолжал терять высоту, и, чтобы уменьшить его вес, кроме балласта путешественники стали выбрасывать личные вещи, в том числе и вышеупомянутые пробковые буйки.

Утром 14 июля весь балласт был выброшен за борт, но состояние «Орла» не оставляло надежды на взлет за облака, где бы солнце могло растопить лед, нагреть газ и увеличить подъемную силу. Аэронавты выпустили газ из оболочки шара и опустились на льдину. До Северного полюса осталось еще не менее 800 километров, но на последнем этапе полет стал для команды Андре настоящим кошмаром. За эти часы полета он несколько раз ударялся о лед, гондола, на внешней стороне которой образовалась белая шуба, страшно трещала при каждом ударе. Казалось, она вот-вот рассыплется. Эти последствия явно не предусмотрел

инженер Андре, хотя они были хорошо знакомы арктическим мореплавателям, чьи суда зачастую даже опрокидывались под огромной тяжестью ледяных наростов на мачтах и снастях. И все же сложившаяся ситуация не казалась безнадежной.

Команда Андре хорошо подготовилась к возможному санному путешествию. Они выгрузили из гондолы сани, меховую обувь, небольшую брезентовую лодку, запас продовольствия и оборудовали под бортом корзины шара небольшой ледовый лагерь. Следующая неделя прошла в мучительных раздумьях. Наконец путешественники взяли курс на юго-восток и направились к мысу Флора (Земля Франца-Иосифа), где заблаговременно был подготовлен промежуточный лагерь с запасом продовольствия.

Арктическое лето было в разгаре, и дорога давалась тяжело. И даже — мучительно. Полыньи и разводья чередовались с полями всторошенного льда. И экипаж «Орла» принимает решение разгрузить сани, избавиться от лишнего груза, в том числе и от некоторой части продовольствия. Запасы еды они пополняли охотой на тюленей и белых медведей. Теперь сани было легче тянуть, но окружающая местность стала труднопроходимой. Все чаще путешественники стали натыкаться на огромные, в несколько метров шириной трещины. Вновь и вновь им приходилось раскрывать складную лодку и перевозить на ней поочередно все трое саней и лежащий на них груз. Время от времени то один, то другой участник экспедиции проваливался в в воду на предательски тонком льду. Некое разнообразие в мучительность перехода вносила охота на медведей, которых Андре в шутку называл «передвижными мясными магазинами» и «лучшими друзьями полярных путешественников». К 4 августа, пройдя по ледяным пустыням более 160 километров, группа Андре всего лишь на 48 километров приблизилась к заветной цели путешествия. Подтвердились худшие опасения: дрейфующие льды, по которым она пробиралась на юго-восток (к Земле Франца-Иосифа), все эти дни несло на запад. В те дни Андре записал в своем дневнике, что на коротком совете было принято решение изменить направление движения и направиться в район севернее Шпицбергена — к Семи островам. А там уже через 5—6 недель они сумеют до-

браться до ближайшей суши. Физические силы аэронавтов были на исходе, и появилось желание поскорее ощутить под ногами земную твердь. Каждый молча тащил за собой сани с грузом где-то под сотню килограммов.

К несчастью, начала ухудшаться погода. Кончилось короткое арктическое лето: светлое время резко сократилось, а ночи стали холоднее. Целых трое суток, с 15 по 17 сентября, аэронавты не могли выбраться из палатки из-за свирепой метели. До Семи островов оставалось еще более 100 километров. Но самое ужасное — путешественники осознали, что их неудержимо несет на юг, между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа. Все шло к тому, что им придется зазимовать среди льдов.

Несколько дней недавние аэронавты потратили на охоту, чтобы запасти достаточно пищи на зиму. Потом они принялись за строительство ледяного дома, где им предстояло провести ближайшие полгода. К этому времени Белый остров был уже недалеко, но Андре не хотел высаживаться на эту негостеприимную, покрытую голыми камнями землю. Две недели подряд члены экспедиции вырубали ледяные блоки для постройки своего будущего жилища. Но завершить работу им не удалось: 2 октября льдина раскололась прямо у стены снежного дома. Стало ясно, что лед не сможет стать безопасным убежищем. Отряд быстро собрал все самое необходимое имущество и небольшой запас продовольствия и все же двинулся к Белому острову.

5 октября путешественники высадились на юго-западную оконечность этого удаленного арктического острова, которая сегодня называется мысом Андре, и разбили свой последний лагерь.

Здесь Соломон Андре начал свой второй дневник, но успел заполнить лишь 5 его страниц. 7 октября была сделана последняя запись... Первым загадочно умирает или гибнет Стриндберг.

По мнению некоторых историков, он мог утонуть во время преследования по льду медведя. Однако кое-какие его личные вещи были найдены потом в карманах одежды у Андре и Френкеля. Оставшиеся в живых аэронавты высвободили из-под груза сани, перевезли тело товарища к расщелине и завалили здесь камнями. И что странно: Андре отмечал в своем дневнике даже

незначительные события и детали похода, но ни единым словом он не упоминает о смерти Стриндберга! Скорее всего, он настолько был потрясен его смертью или — просто не решился доверить дневнику свои мысли о ней. А сколько дней еще прожили Андре и Френкель? Предположительно, их загадочная смерть наступила вскоре после смерти Стриндберга.

Официальной версией гибели аэронавтов стала «смерть от холода во время сна», несмотря на кажущуюся на первый взгляд очевидность, явно находилась в противоречии с известными фактами. На это сразу же обратили внимание многие полярные исследователи. Все, что было найдено на Белом острове, считали они, свидетельствует: два главных врага многих полярных экспедиций — холод и голод — не были непосредственной причиной гибели аэронавтов. Тела Андре и Френкеля обнаружили не в спальном мешке. В октябре температура воздуха на острове не опускалась ниже минус 10 градусов, примус, когда его нашел Хорн, был в полной исправности. Поблизости имелся в изобилии плавник и более сотни коробков спичек в оцинкованной коробке. В лагере же были обнаружены медвежьи шкуры, а у аэронавтов было достаточное количество теплой одежды. Среди вещей — нетронутые жестянки с продовольствием, винтовки в полной исправности, множество патронов в цинках. Да и сам Андре написал в своем дневнике, что после удачной охоты экспедиция добыла 30 медведей и обеспечила себя свежим мясом до самой весны.

Возможно, они умерли в результате отравления окисью углерода, выделившейся при работе примуса. Хорошо известно, что при неполном сгорании керосина образуется угарный газ. На свежем воздухе это не сильно заметно, но если примус работает в условиях плохой вентиляции или ограниченного пространства, угарный газ, к тому же не имеющий запаха, может привести к потере сознания, а то и к смерти. В Арктике же даже кратковременная потеря сознания может привести к замерзанию. За смертельность этой гипотезы говорят следующие косвенные свидетельства.

Примус на Белом острове нашли с закрытым воздушным краном. Кроме того, в дневнике Андре было указано, что он периоди-

чески просто отказывал. Палатка же аэронавтов была изготовлена из оболочки шара и была полностью газонепроницаемой. Судя по последним записям в дневнике Андре, 6 и 7 октября на острове бушевала пурга. Возможно, она продлилась еще несколько дней и путешественникам пришлось находиться в плотно закрытой палатке, то есть именно в тех условиях, которые способствуют скоплению угарного газа.

Была и иная версия причины гибели экспедиции. В 1952 году датский врач Эрнест Адам Трайд во время чтения дневников погибших путешественников обратил внимание на симптомы их загадочного заболевания: приступы рвоты, расстройство желудка, постоянный насморк, нарывы на теле, причем не только на плечах, натертых веревками от саней, но и под мышками, на бедрах и на ступнях. Потом он сопоставил записи о самочувствии путешественников с клиническими признаками трихинеллеза и обнаружил поразительное совпадение. Это открытие заставило Трайда отправиться в музей Андре, созданный в Стокгольме. Среди его экспонатов ему удалось найти кости белого медведя с незначительными засохшими остатками мяса и при микробиологическом исследовании обнаружить здесь возбудителей трихинеллеза.

Возбудителями этой болезни являются небольшие личинки, которые можно увидеть без микроскопа, натренированным взглядом. Они могут попасть в организм человека, если он съест плохо приготовленное медвежье мясо. Личинки размножаются, разносятся потоком крови по всему телу, внедряются в мышцы, в том числе и в сердечную, и в тяжелых случаях приводят к внезапным инфарктам. Изучением трихинеллеза ученые занялись лишь после окончания Второй мировой войны. Этому способствовал случай заболевания гитлеровских полярников на острове Земля Александры (Земля Франца-Иосифа) весной 1944 года.

Метеоэкспедиция «Кладоискатель» под руководством лейтенанта А. Макуса и научного руководителя В. Дресса начала свою работу 15 октября 1943 года. Но уже следующей весной ее полярники отравились медвежьим мясом и в спешном порядке были эвакуированы на самолете. Но германским медикам в те

дни было не до выяснения последствий этой истории, и разбор деятельности «кладоискателей» был засекречен. Только в сентябре 1951 года брошенный нацистами экспедиционный лагерь был случайно найден, когда в пролив Кембриджа, разделяющий острова архипелага — Земля Георга и Земля Александры — пришел ледокольный пароход «Семен Дежнев», на борту которого находились советские исследователи из «Арктикпроекта». Советские полярники осмотрели арктический остров и недалеко от края восточного ледника, в точке с координатами 80 градусов 50 минут северной широты 47 градусов 04 минут восточной долготы, нашли фашистскую метеостанцию: 5 блиндажей примерно на 30 человек, метеоплощадку и антенную радиомачту. Метеостанция находилась в полукилометре от берега на высоте 30 метров над уровнем моря и была совершенно незаметна с берега.

Жилой бревенчатый бункер состоял из 7 комнат. Его окружали окопы с пулеметными гнездами, в которых были найдены 2 ротных миномета, несколько ручных пулеметов, большое количество боезапаса и мощная радиостанция. В солдатском блиндаже были брошены секретные уставы и журналы метеорологических наблюдений. Позже удалось узнать, что на подходах к метеостанции было выставлено минное заграждение из дюжины мин гальванического действия с централизованной системой управления. По всему было видно, что тайная база была покинута с большой поспешностью. При этом склад продовольствия и важные механизмы базы не были уничтожены. После знакомства с брошенными документами было установлено, что советские гидрологи нашли базу военно-морской метеорологической и пеленгаторной службы кригсмарине № 24, созданную германской метеорологической экспедицией «Кладоискатель». Она успешно действовала до конца мая 1944 года. Но после удачной охоты гитлеровские полярники отравились медвежьим мясом и заболели трихинеллезом. Лишь через месяц, когда с мыса Нимрод вернулась дежурная группа, в Тромсе узнали о происшествии. 7 июля 1944 года заболевших немецких полярников вывез гидросамолет BV-138.

Найденные в брошенных бункерах служебные журналы рассказали о неожиданном заболевании «кладоискателей» со

всеми подробностями. Вероятно, эта же информация неким образом попала датчанам, в том числе и в руки вышеупомянутого Эрнеста Адама Трайда. Возможно — еще до конца 1950-х годов. Как датчане попали на советский остров Земля Александры? Это крайне любопытная тема для иной книги. Но рассмотреть ее обязательно стоит! И — это в будущем! А пока, поздней осенью 1930 года останки погибших аэронавтов на канонерской лодке «Свенскунд» — той самой, которая 33 года назад доставила их на Датский остров, — отправили в Швецию и торжественно захоронили. Этим как бы была подведена черта под еще одной полярной трагедией... И загадкой экспедиции Соломона Андре.

Роковая «Жанетта»

«Вам суждено сделать величайшее открытие и затмить славу самого Христофора Колумба, первым ступившего на берега Американского континента». Прочитав эти строки, Джордж Вашингтон Де-Лонг отодвинул в сторону лежащую перед ним кипу писем. Он и представить себе не мог, что его просто завалят письмами и обращениями после того, как он объявит о дерзком желании проникнуть в арктические пустыни, а затем — к Северному полюсу.

Во второй половине XIX века центральной проблемой исследования Арктики стало достижение Северного полюса. После В. Парри, достигшего в 1827 году к северу от Шпицбергена северной широты 82 градуса 45 минут, и Хейса, дошедшего в 1861 году в американском секторе Арктики северной широты 81 градус 35 минут, был выдвинут целый ряд проектов достижения заветной точки Северного полушария. Английский полярный мореплаватель Шерард Осборн предложил в качестве пути к полюсу использовать пролив Смита (между северной Гренландией и Канадским Арктическим архипелагом), а известный немецкий географ А. Петерман придерживался мнения, что до Северного полюса легче дойти, если избрать путь к нему со стороны Баренцева моря.

В 1867 году французский гидрограф Г. Ламбер выступил с новым проектом. Полагая, что известная «сибирская полынья» представляет собою не что иное, как южную часть открытого полярного моря (эту же идею проповедовал и Петерман), Ламбер предложил предпринять плавание к Северному полюсу со стороны Берингова пролива. Проект Ламбера был встречен весьма сочуственно, и на его реализацию, путем подписки среди частных лиц, было собрано около 500 тысяч франков. Но Ламбер погиб в 1870 году во время осады Парижа, и задуманная им экспедиция не состоялась.

Проектом Ламбера весьма заинтересовался меценат географии и издатель американской газеты «New York Herald» Гордон Беннетт, который и выделил деньги на его осуществление, конечно, под американским флагом. Начальником экспедиции был назначен лейтенант Джордж В. Де-Лонг, который в 1873 году участвовал в экспедиции по поиску полярного судна «Polaris» и совершил тогда чрезвычайно смелый поход на шлюпке в залив Мельвилля (у северо-западного берега Гренландии), всегда пользовавшийся дурной славой у китобоев.

Де-Лонг взялся за осуществление порученной ему задачи с большим энтузиазмом. Достигнуть полюса он намеревался не столько благодаря «открытому полярному морю», сколько рассчитывая на морское течение, которое неизменно уносило на север от Берингова пролива брошенные китобоями аварийные суда. С помощью этого течения Де-Лонг собирался достичь самой высокой широты, а затем на собачьих упряжках добраться и до Северного полюса. Но прежде он решил пройти через Тихий океан к Беринговому проливу, а затем — воспользоваться теплым тихоокеанским течением, чтобы пробиться через арктические льды.

Для экспедиции была приобретена сделанная из дуба и имевшая ледовую обшивку яхта «Пандора», переименованная в «Жанетту», с экипажем в 33 человека. Во главе экспедиции встал лейтенант американского флота Джордж В. Де-Лонг, происходивший из старинного гугенотского рода. Он участвовал в нескольких

плаваниях к берегам Гренландии, где у него и родилась идея идея попытаться достичь Северного полюса.

«Жанетта» покинула Сан-Франциско 8 июля 1879 года под грохот пушечных выстрелов и громогласные «Ура!», которыми его команду провожали толпы народа, заполнившие набережные Сан-Франциско. Но прежде в основной план были внесены серьезные коррективы. В те дни вся мировая общественность тревожилась за судьбу исчезнувшей экспедиции Норденшельда, вышедшей год назад в плавание Северо-восточным проходом на шхуне «Вега». Так как об экспедиции не было никаких вестей, то Де-Лонгу было предложено, прежде чем приступить к выполнению основной задачи, провести в прилежащих к Берингову проливу районах поиски Норденшельда.

28 августа 1879 года «Жанетта» прошла остров Святого Лаврентия, поднялась на север, а затем направилась на северо-запад, вдоль чукотского побережья. После короткой стоянки у мыса Сердце-Камень она пошла к Колючинской губе, где американские моряки высадились на берег. Здесь местные жители рассказали им о благополучной зимовке «Веги» и о том, что еще в июле судно Норденшельда освободилось ото льда и ушло к Берингову проливу. Так как судьба Норденшельда подобным образом прояснилась, то 31 августа «Жанетта» взяла курс на север.

5 сентября, в 20 милях северо-восточнее острова Геральд, «Жанетта» попала в ледовый плен, из которого не смогла освободиться в течение двух лет. Экспедиционное судно несло на запад вдоль края шельфа, в сторону от больших глубин. Все два года путешественники видели вокруг себя исковерканные сжатием льдины и безбрежную ледяную пустыню. «Насколько можно охватить глазом — всюду простирается лед. Он имеет такой вид, будто никогда не вскрывался, да и в будущем не вскроется», — записал в своем дневнике Де-Лонг. Вскоре начались мощные ледовые сжатия, и судно, стиснутое двумя большими льдинами толщиной до 15 метров, накренилось на правый борт, примерно на 9 градусов. Попытки пробиться к острову Геральд и поставить там судно на зимовку не увенчались успехом.

17 сентября партия под началом помощника начальника экспедиции лейтенанта Ч. Чиппа попыталась достичь остров Геральд на санях, но уже на следующий день вернулась, встретив на пути широкую и уходящую за горизонт полынью. Остров Геральд еще долгое время был виден американскими морякам дрейфующей «Жанетты», а в октябре они увидели еще и остров Врангеля. В ноябре ледовые сжатия судна усилились. «Корабль стонал и трещал, и я думал, что при следующем напоре льдов он не выдержит, — описывает Де-Лонг эти дни. — Давление льда было ужасающим. Я не знаю такого шума на суше, который можно было сравнить с шумом, сопровождающим сжатие льдов. Грохот, треск, скрежет, глухие удары, бывающие при обвале дома, может быть, несколько напоминают шум, который возникает при сжатии ледяных полей». Каждый день льды грозили разрушить судно, команда и зимовщики спали одетыми, каждую минуту, в случае его гибели, готовые сойти на лед. И такой день наступил.

19 января 1880 года от очередного ледового сжатия началось сильное поступление воды в корпус. Моряки пустили паровую помпу, затем поставили пластырь, однако ледяная вода продолжала поступать в корпус. Работа паровой помпы требовала дополнительной траты угля, которого к концу февраля и без того осталось лишь 85 тонн. Что особо беспокоило начальника экспедиции, так это возможность новой зимовки, но уже без угля и с постоянной угрозой затопления судового корпуса. Путешественников выручила флотская смекалка механика Мельвилля. Он соорудил ветряной двигатель, приводивший в действие помпу, и угроза быстрого истощания запасов топлива была частично смягчена. Первую зимовку пережили достаточно сносно: на столе постоянно было много медвежатины и тюленины. И в начале мая 1880 года «Жанетта» пересекла на 73-й параллели меридиан 180 градусов.

С наступлением унылого полярного лета с его густыми туманами и почти постоянно пасмурным небом жизнь на корабле стала совершенно монотонной. Зато дрейф судна сделался очень изменчивым. Путешественники с нетерпением ожидали увидеть какую-нибудь еще неизведенную землю, но до самого горизонта простирались льды.

6 ноября началась вторая полярная ночь. Из-за того, что приходилось экономить остатки топлива, жилые помещения на корабле обледенели, когда же температура в них поднималась, то со стен и подволока текло. В январе 1881 года скорость северо-западного дрейфа заметно возросла, одновременно увеличились и глубины. Это придало бодрости мореплавателям, которые еще не потеряли надежды продрейфовать в Атлантику.

17 мая 1881 года наконец случилось то, что так давно ждали, — льды принесли «Жанетту» к острову, который тут же был назван ее именем. А через 8 дней — к другому острову, названному островом Генриетты. Часть ее команды под командой Д. Мельвилля обследовала скалистый остров, соорудила здесь из камней гурий и вложила записку о посещении острова. Но эти же острова стали смертельной ловушкой для «Жанетты»: начались частые мощные ледовые сжатия. 13 июня несчастное судно стало распадаться и спустя несколько часов скрылось в ледяных глубинах. Это произошло в координатах 77 градусов 15 минут северной широты 154 градуса 59 минут восточной долготы.

Американские путешественники приняли решение идти пешком к Ляховским островам, а оттуда — пробираться на материк. Надо признать, что, несмотря на смертельную опасность и трудности пути, они продолжали научную работу и к югу от места гибели своей шхуны открыли еще один остров — Беннета, и в сооруженном гурии оставили о том записку.

От острова Беннетта, который Де-Лонг оставил 6 августа, курс был взят на Новосибирские острова. Открытой воды стало много больше, и, пользуясь разводьями, путники продвигались на шлюпках. Время от времени шлюпки приходилось перетаскивать через ледяные перемычки. В первой шлюпке находился Де-Лонг с 12 людьми, во второй было 10 человек во главе с Мельвиллем, в третьей — 8 человек во главе с Чиппом.

20 августа показался остров Новая Сибирь. Вскоре произошло сжатие льдов и разводья закрылись, однако дрейф происходил в южном направлении, и 29 августа путники оказались в Благовещенском проливе, отделяющем остров Новая Сибирь от Фаддевского острова. За сутки этот пролив был пройден, и

путники сделали высадку на южную оконечность Фаддевского острова. Далее Де-Лонг взял курс проливом Санникова на запад. В проливе громоздилось большое количество льда, сильно затруднявшего продвижение, и 5 сентября американские моряки достигли острова Котельный. Здесь они отдохнули в промысловой избушке и приняли решение: добраться до дельты реки Лена на трех шлюпках. Но это решение стало роковым для двух десятков моряков команды «Жанетты». Одна из шлюпок, под командой инженера Ч. Чиппа, пропала без вести в сильнейший шторм. Другая, с группой Де-Лонга, потерявшая остальных, пришла в безлюдную часть дельты Лены, располагая минимальным количеством продовольствия. Только команда третьей шлюпки, под началом инженер-механика Д. Мельвилля, достигла Быковской протоки и встретила здесь ленских промышленников, оказавших помощь американцам. Пока они отдыхали и набирались сил, пришла весть, что якут Иван Андросов встретил на речном берегу, около селения Булкур, двух совершенно изможденных американских матросов. Через несколько дней он привел их в селение к Мельвиллю. Оказалось, что это моряки Ниндеманн и Норос, направленные Де-Лонгом на поиски остальных шлюпок или какого-либо жилья. Разведчики рассказали, что команда второй шлюпки, несмотря на недостаток продовольствия, спустилась по Лене еще на 100 километров, и лишь после этого, видя бесполезность поиска людей, соорудила береговой лагерь.

У Де-Лонга была только весьма неточная карта дельты Лены, и поэтому он не знал, где высадился. Только позднее удалось установить, что высадка произошла в устье Осохотской протоки, расположенной к востоку от Туматской протоки. Незнание местности и отсутствие надежной карты дельты Лены оказалось для Де-Лонга и его спутником роковым. Если бы они вместо движения на юг пошли на запад, то очень скоро они встретили бы местных промышленников-якутов, и тогда их судьба была бы иной.

А вместо этого истощенные и обмороженные путники медленно двигались вперед. Особенно тяжело было матросу Г. Эриксену. Идти самостоятельно он почти не мог, а нести его на руках у его спутников не было сил. 20 сентября Де-Лонг записал в своем

дневнике: «Открыли последнюю банку консервов (45 фунтов). Ее должно хватить на 4 дня, после чего мы вынуждены съесть нашу собаку. А когда собака будет съедена?...»

На следующий день судьба, однако, улыбнулась путникам: индеец Алексей, взятый на борт «Жанетты» на Аляске, застрелил трех оленей. Однако позже охоты уже не было. 6 октября умер матрос Эриксен. Через три дня. Отчаявшись дойти до какого-нибудь жилья, Де-Лонг отправил на разведку матросов Ниндеманна и Нороса. Еда к этому времени иссякла окончательно: 10 октября паек состоял из полуунции спирта, на следующий день каждому было выдано по ложке глицерина с горячей водой, но 12 октября закончился и глицерин. В этот же день на обед был дан отвар из кустарниковой ивы. 15 октября были съедены 2 сапога и выпит ивовый отвар.

Совершенно ослабевшие люди, до этого проходившие до двух километров в сутки, теперь уже были не в состоянии даже просто двигаться. А вскоре смерть стала косить одного за другим:

— 17 октября умер индеец Алексей;

— 28 октября умер Иверсен;

— 29 октября ночью умер Дресслер;

— 30 октября Бойл и Герц умерли ночью, Коллинс умирает. На этом дневник Де-Лонга обрывается. Скорее всего, отважный исследователь умер через несколько часов после того, как сделал последнюю запись. Книжка Де-Лонга и карандаш были через 144 дня найдены лежащими рядом с его трупом. Очевидно, у него не было уже сил спрятать их в карман.

Только через год Мельвилль нашел лагерь Де-Лонга в дельте реки Лена, на острове Боран-Бельской (Боран-Белькой, 72 градуса 29 минут северной широты, 126 градусов 51 минута восточной долготы). Неподалеку от громадного костра были обнаружены останки Де-Лонга, доктора Амблера и повара-китайца А. Сама. Рядом с ними находилась могила матроса Г. Эриксена, который, судя по куску шлюпочной доски, умер одним из первых. Остальных похоронили в братской могиле на горе Кюегельхая, получившей название Американской горы. Над этой могилой был установлен высокий крест с надписью: «Памяти 12 офицеров и

матросов с американского полярного парового судна "Жанетта", умерших от голода в дельте реки Лены в октябре 1881 года». Ниже были перечислены все погибшие. Но через год было принято решение о переносе этого захоронения на территорию Северо-Американских Соединенных Штатов (САСШ).

Арктика редко раскрывает свои тайны. Но если уж раскрывает, то эти открытия бывают просто сенсационными. Так, шхуна «Жанетта» американской экспедиции Д. Де-Лонга была раздавлена льдами в июне 1881 года севернее Новосибирских островов. При этом через три года гренландские эскимосы сделали около Юлианехоба (южная Гренландия) любопытную находку: на плавучей льдине они нашли вмерзшие в лед предметы, принадлежащие экипажу «Жанетты». Среди них была найдена опись продовольствия с собственноручной подписью Де-Лонга, список шлюпок с «Жанетты» и пара непромокаемых брюк с меткой «Lous Noros» — выжившего матроса с «Жанетты».

Эта находка показала, что льды от Новосибирских островов дрейфуют через Полярный бассейн по направлению к проходу между Шпицбергеном и Гренландией и в конечном итоге выносятся Восточногренландским течением в Атлантику.

Капитан Барлетт сошел с «Карлука» последним

В 1913 году канадское правительство организовало многолетнюю экспедицию, имевшую целью исследование моря Бофорта и островов, лежащих на его восточной стороне. Эта экспедиция под началом известного канадского полярного исследователя Вильялмура Стефанссона стала известна в мировой истории под названием Канадская арктическая экспедиция.

В августе 1913 года одно из судов Стефанссона — «Карлук», — шедшее из Берингова пролива к острову Хершель, было затерто льдами у северных берегов Аляски, недалеко от устья реки Кольвилль.

20 сентября, когда казалось, что судно уже вмерзло в береговой припай и находится на безопасной зимней стоянке, Стефанссон

в сопровождении Мак-Коннеля, Г. Уилкинса и двух эскимосов сошел с корабля и направился охотиться на оленей. Неожиданно утром сильным ветром взломало лед возле «Карлука» и судно понесло в сторону мыса Барроу, а партия Стефанссона осталась среди скал.

Кроме командира судна капитана Роберта Барлетта на судне осталось 24 человека, в том числе 6 научных работников и 2 эскимосские семьи.

Когда «Карлук» пронесло мимо мыса Барроу, течение понесло его и окружающие его льды в северо-западном направлении, и к 15 ноября он достиг 73 градусов северной широты. Но вслед за тем судно потащило на юг.

11 января 1914 года, находясь уже в Чукотском море, канадское судно попало в сильнейшие объятия льда и получило огромную пробоину в трюме. Забортная вода стала быстро поступать в судовой корпус. Предусмотрительный Барлетт еще до катастрофы приказал вынести на лед нарты и лодки, а на палубу сложить запасы продовольствия и горючего и различного снаряжения для санного похода. Получилось спешно, но без переполоха. Затем он скомандовал экипажу сойти на лед. В районе 15 часов несчастный «Карлук» стал быстро погружаться. Поставив похоронный марш Шопена, Барлетт взобрался на мачту и, когда она сравнялась со льдом — последним покинул свое судно. Порывом ветра канадский флаг последний раз развернуло во всю ширь, и... судно навсегда скрылось в ледяной воде.

На следующий день прямо на льду был сооружен «Лагерь кораблекрушения»: дом из ящиков и несколько иглу — эскимосских снежных хижин.

21 января группа из семи человек во главе со старшим штурманом А. Андерсоном отправилась по льду к острову Геральд. Через несколько дней трое из этой группы вернулись в «Лагерь кораблекрушения», остальные же пропали бесследно. Предпринятые поиски пропавших не увенчались успехом: стюарду Чэфу удалось дойти почти до острова, но в 3 милях ему преградила путь длинная полынья. Только в 1924 году трупы четырех участников

экспедиции Барлетта были найдены на острове Геральд командой судна «Herman».

4 февраля «Лагерь кораблекрушения», вопреки требованию Барлетта, покинула другая группа в составе океанографа Джемса Мерея (участника антарктической экспедиции Шеклтона), антрополога Бэша, доктора и матроса. Целью их похода оставался остров Врангеля, до которого было 80 миль. Группа захватила с собой продовольствия на 50 суток. Из-за того что Барлетт не дал этой группе собак, «самовольщики» сами волокли нарты с грузом. В середине февраля эту партию встретил Чэф, возвращавшийся после поисков группы Андерсона. С его слов, спутники Мерея находились в плачевном состоянии, но упорно шли в сторону острова Врангеля. Антрополог Бэш к этому времени отморозил себе ноги и руки, при этом левую руку уже ампутировали с помощью простого ножа. У несчастного началось заражение крови: в состоянии полупомешательства ученый плелся позади группы, постепенно отставая от основной группы. Более группу Мерея никто не видел — она пропала целиком, так и не добравшись до острова Врангеля.

24 февраля 1914 года оставшиеся 16 человек во главе с Барлеттом покинули «Лагерь кораблекрушения». Чтобы перенести все продовольствие, приходилось неоднократно возвращаться на прежние стоянки, а потому продвижение было слишком медленным. Серьезным препятствием являлись огромные торосистые гряды, высотой от 8 до 30 метров, попадавшиеся на пути. Через эти торосы приходилось пробиваться кирками, отвоевывая у Арктики метр за метром. Понадобилось трое суток, чтобы пройти 3 мили пути. 12 марта путники наконец достигли острова Врангеля, выйдя на одну из кос на северном его берегу.

Так как радио на «Карлуке» не было и о случившейся катастрофе в Америки не знали, то Барлетт, отдохнув от похода примерно с неделю, в сопровождении одного эскимоса на семи собаках выехал в сторону мыса Блоссом.

4 апреля Барлетт и его спутник достигли материка у мыса Якан, где встреченные чукчи оказались очень гостеприимными и даже дали новых собак для быстрого достижения Уэлена. 16 мая

Барлетт прибыл в бухту Провидения, откуда на шхуне «Herman» добрался до САСШ. Здесь сразу началась подготовка спасательной экспедиции.

Ко времени прибытия к острову спасательных судов число оставшихся на острове Врангеля сократилось еще на трех человек: двое умерли от нефрита, а один застрелился.

В сентябре 1914 года шхуны «King and Wing» под командой Олафа Свенсона, а затем «Bear» и «Corwin» вывезли оставшихся в живых недавних обитателей «Лагеря кораблекрушения».

Обелиск на берегу Прёвена

Летом 1922 года в ожидании парохода, который скоро должен был прийти на Диксон для смены работников полярной станции, бывший боцман знаменитой «Зари» Эдуарда Толя, а затем — известный полярный проводник Никифор Бегичев занялся охотой на диких оленей. Во время этих выходов Никифор Алексеевич продолжал поиски второго из пропавших норвежцев. Он понимал, что Тессема следовало искать где-то в этих местах. И 28 августа это предположение подтвердилось.

Ранним утром Никифор Бегичев с двумя участниками поисковой экспедиции — Базановым и Пушкаревым — по обыкновению отправился на материковый берег охотиться. Они переплыли на лодке проливы Лена и Прёвен, и здесь, у подножия небольшого мыска, Бегичев случайно заметил белеющий среди темных камней человеческий скелет.

Причалив к берегу, охотники сразу же осмотрели страшную находку. Перед ними лежали останки трупа Тессема, едва покрытые клочками одежды. Из 900 километров пути до конечной цели своего похода Петер Тессем не дошел всего 4 километра. Возможно, что норвежец, подойдя к берегу пролива, увидел долгожданные огни радиостанции. Он ускорил шаги и, не заметив обрыва, сорвался на прибрежные камни...

В 1918 году известный норвежский путешественник Руаль Амундсен задумал повторить дрейф во льдах к Северному полю-

су, который совершил его именитый соотечественник Фритьоф Нансен двадцатью годами ранее. И через год он начал плавание на судне «Мод» по Северному морскому пути. Плавание проходило успешно.

В этом же году, после установки снежного покрова, от мыса Челюскин Амундсен отправил с экспедиционной почтой и научными материалами на Диксон моряков Петера Тессема и Пауля Кнудсена. Но посланцы не дошли до диксоновской полярной радиостанции. Однако об их исчезновении в Норвегии узнали только в марте 1920 года, когда Амундсен, вторично зазимовав у острова Айон, послал через русскую радиостанцию в Анадыре отчет о своем плавании. По настоянию знаменитых норвежских полярников Фритьофа Нансена и Харальда У. Свердрупа норвежское правительство предприняло меры по организации поисков пропавших моряков. И летом следующего года норвежское правительство направило к Диксону поисковую экспедицию под началом Уле Гансена, которая вышла в море на судне «Хеймен» (капитан Якобсен).

Первым делом Гансен должен был привести судно в бухту Слюдяная, внимательно осмотреть здешний мыс Вильда, и в первую очередь — знак Свердрупа, и в зависимости от результатов обследования мыса выбрать район начала поисков.

23 августа 1920 года шхуна «Хеймен» пришла на Диксон. Сотрудники радиостанции ничего не знали о судьбе пропавших норвежцев. Два рейса шхуны к мысу Вильда и в Гольчиху не дали результатов. У мыса Вильда, почти у самой цели, норвежская шхуна встретила льды. Уле Гансен, действуя по инструкции департамента, запрещавшей заходить в лед, повернул судно обратно. В Гольчихе о судьбе их соотечественников также не было никаких сведений. Считая свою миссию законченной, экспедиция 11 сентября направилась к норвежским берегам, но, пройдя около 100 миль от Диксона, из-за порчи судового двигателя была вынуждена вернуться и зазимовать на Диксоне. Начальник здешней полярной станции Тимофеевский предложил другой вариант: начать обследование побережья по суше.

Комитет Северного морского пути (Комсевморпути), на который было возложено всестороннее оборудование, обеспечение, усовершенствование и изучение Северного морского пути, срочно связался с участником экспедиции Эдуарда Толля и знатоком Таймыра Никифором Бегичевым и предложил ему в кратчайшее время организовать сухопутную экспедицию на мыс Вильда. Вот как, по рассказу знаменитого полярного проводника, это произошло:

«В сентябре, уже почти перед самым ледоставом, у Дудинки остановился гидрографический бот "Иней", шедший с низовий. На нем приехал заместитель председателя Комсевморпути. Первое, что спросил приезжий, сойдя на берег, это — где найти Бегичева».

Тогда-то Н. Бегичев и узнал, что на Диксоне стоит вышеупомянутая норвежская шхуна «Хеймен», команда которой разыскивает своих соотечественников — Тессема и Кнудсена.

Собрав до 1 тысячи оленей, 8 июля 1921 года Бегичев и Якобсен с переводчиком вышли с Диксона в назначенный район. Хотя пурга, дожди, нежданно разлившиеся реки погубили большинство оленей, смельчаки дошли до мыса Вильда.

Этот мыс Никифор Бегичев узнал сразу по высокому и приметному издали знаку, сооруженному еще Свердрупом в 1915 году. Вокруг валялись ящики из созданного здесь небольшого продовольственного склада, вероятно, посещенного белыми медведями. Осмотрев знак, путешественники нашли железную банку с вложенным в нее письмом; оно было написано химическим карандашом на плотной бумаге со штампом экспедиции Амундсена на шхуне «Мод». Это письмо норвежских моряков было написано 15 ноября 1919 года: «"Мод" экспедиция. Два человека экспедиции "Мод", путешествуя с собаками и санями, прибыли сюда 10 ноября 1919 года. Мы нашли склад провизии, сложенный в этом месте, в очень разоренном состоянии, в особенности весь хлеб был покрыт плесенью и испорчен морской водой. Очевидно, высокая вода моря омывала этот пункт. Мы подвинули склад припасов дальше на берег, приблизительно на 25 ярд. И дополнили наш запас провизии на 20 дней из складов, находящихся здесь. Мы

находимся в хороших условиях и собираемся сегодня уходить в порт Диксон. Ноября 15-го 1919 года. Петер Тессем. Пауль Кнудсен». Через два дня, отсалютовав выстрелами из винтовок могиле кочегара с «Вайгача» Мячина, поисковая экспедиция двинулась дальше. Бегичев не сомневался, что пропавшие норвежцы шли вдоль береговой черты, так как только здесь можно было найти топливо для костра. Для сокращения пути они должны были иногда перерезать заливы по льду. За три перехода поисковая группа прошла от мыса Вильда до реки Лидии около 60 километров. Здесь Бегичев решил обследовать не только береговую черту, но еще и район в глубь берега. Что его к этому подтолкнуло, неясно, но именно здесь состоялась следующая находка.

31 июля участники поиска Карлсен и Кузнецов обследовали мыс Каминского, но ничего там не нашли. На следующий день пошли Бегичев и Якобсен. За сутки они обследовали около 50 километров береговой черты, вплоть до мыса Стерлегова. Именно здесь Якобсен нашел норвежские сани, но привезти их не удалось: из-за сильного противного ветра пришлось их бросить. Поиски продолжались.

Хлеб и консервы давно кончились. Выручала удачная охота на уток, гусей и диких оленей, попадавшихся на пути в большом количестве. Оставался еще шоколад, взятый на мысе Вильда, но он быстро опротивел. Вот как записал об этих днях сам Никифор Бегичев:

«8 августа. Понедельник. В 3 часа утра стали. Пройдено 15 километров. Маленько прошли Приметную сопку (в 5,5 милях от устья реки Гусиной. — *Авт.*), дневали. Я и капитан пошли на мыс Приметный, но, сделав 15 верст, вернулись обратно... Нам не дала идти дальше речка, да и мыс Приметный неправильно нанесен на карту...» На следующий день отряд прошел еще 15 километров и остановился на дневку у бухты Глубокой. Здесь их ждала страшная находка.

Туманным утром 10 августа Якобсен и Карлсен пошли вдоль западной стороны мыса Приметный. Из-за тумана очертания берегов были трудно различимы. Дойдя до окончания мыса, норвежцы наткнулись на следы трех костров, расположенные

сравнительно близко один от другого. Кто разводил эти костры, установить не удалось, норвежцы были убеждены, что здесь побывали их соотечественники. Пока они обследовали мыс Приметный, Бегичев пошел вдоль берега бухты.

«Я обошел кругом Глубокой бухты, — записал он в дневнике, — и по западному берегу вышел на высокий и обрывистый мыс Земляной... У западной его стороны есть бухта, она вдается очень глубоко в материк к югу, верст на сорок. Я направился на N. На косе увидел сожженные дрова и подошел к ним.

Там лежали обгоревшие кости человека, много пуговиц и пряжек, гвозди и еще кое-что: патрон дробовый, бумажный и несколько патронов от винтовки. Я их собрал и понес в чум. Хотел было пройти косой напрямик, но оказалось, здесь есть узкий глубокий пролив. Эта бухта оказалась лагуной. Я вернулся обратно в чум той же дорогой, которой шел. Пришел в палатку, капитана и Альфреда еще не было. Я разобрался с вещами, которые нашел. Патроны оказались норвежского военного образца 1915 года». На следующий день Бегичев, Кузнецов и норвежцы тщательно обследовали окрестности места страшной находки.

Здесь лежали консервные жестянки с иностранными этикетками, гильзы и рукоятка сломанного складного ножа. Среди головешек лежали полуобуглившиеся кости сожженного человеческого трупа и череп, остатки карманного барометра, перочинный нож, кусок оправы от очков, французская монета и другие мелкие предметы. Только позже удалось установить, что это были останки Пауля Кнудсена.

Ничто из найденного не указывало на то, что у посланцев Амундсена имелись собаки, с которыми они вышли с мыса Вильда. Возможно, на одной из стоянок собаки почуяли зверя и помчались за ним в тундру. Они же могли уволочь с собой и нарты, на которых был весь запас продовольствия.

Якобсен сфотографировал страшное место. Затем Бегичев, Кузнецов и норвежцы вырыли могилу, сложили в нее останки погибшего норвежца, обложили ее камнями и установили небольшой крест. К нему прибили кусок подполозка с указанием, когда был установлен этот памятный знак. Желая сохранить

точное местонахождение могилы, Бегичев записал: «Пеленг мыса Приметного на W, другой мыс SW 55 градусов, Приметная сопка NO 40 градусов — 17 километров, а оконечность бухты — SO 10 градусов». Итак, участь одного из спутников Амундсена стала известна. Однако следовало искать другого посланца. Но в этом походе сделать этого не удалось.

В следующем, 1922 году, по заданию Сибирского отделения Геологического комитета и Комсевморпути, известный советский геолог Николай Урванцев вместе с Никифором Бегичевым провели глазомерную съемку в бассейне реки Пясина. Возвращаясь на Диксон, на отмели они случайно обнаружили брошенную почту Амундсена, отправленную с Тессемом и Кнудсеном, в том числе два зашитых в непромокаемую материю пакета: один — адресованный Амундсеном Магнитному институту в Чикаго, а другой — в Норвегию. Здесь же лежали теодолит и компас. Очевидно, эти вещи принес сюда Петер Тессем. Но почему он их здесь бросил — непонятно.

Дальнейшие следы второго пропавшего спутника Амундсена были найдены в одном из старых зимовий: две пары норвежских лыж и спальный мешок.

На мысе Полынья, близ которого экспедиция остановилась 12 августа на ночевку, путешественники наткнулись на одну из замечательных реликвий русских полярных исследований XVIII века — доску участника Великой Северной экспедиции штурмана Федора Минина, где было написано: «1738 году августа 23 ДНЯ МИМО СЕГО МЫСА, ИМЕНУЕМОГО ЕНИСЕЯ СЕВЕРОВОСТОЧНОГО НА БОТУ ОБИ ПОЧТАЛЬОНЕ ОТ ФЛОТА ШТУРМАН ФЕДОР МИНИН ПРОШЕЛ К ОСТУ В ШИРИНЕ 73 гр. 14 мин. N». Впоследствии эта доска была доставлена в Ленинград в Государственное географическое общество. Переждав неожиданный шторм в бухте Полынья, 14 августа поисковая экспедиция направилась на Диксон, где и стала дожидаться парохода на Большую землю.

Тогда-то неподалеку от радиостанции Диксон поисковая группа нашла человеческий скелет, покрытый полуистлевшей одеждой. В кармане вязаного жилета лежали золотые часы, на внутренней

стороне которых было выгравировано имя Тессема и обручальное кольцо с надписью «Paulin» (невеста Тессема. — *Авт.*), перочинный нож и ножницы. Рядом валялись охотничий нож, лыжная палка и два десятка винтовочных патронов, изготовленных в Норвегии. Сомнений не было: здесь лежали останки Петера Тессема. Странно, что никто из зимовщиков здешней полярной станции, часто бывавших в этих местах, не заметили останков норвежца. Несчастного Тессема похоронили здесь же, на Диксоне.

«Видно, уж так мне суждено, — записал в своем дневнике Никифор Алексеевич, — в 1921 году я был командирован правительством их искать. Одного я тогда нашел, а в этом году нашел и документы и второго норвежца. Считаю, что моя миссия по розыску кончена. Я выполнил возложенное на меня дело, хотя и случайно, но точно».

Почта Амундсена, вещи его погибших спутников и подробный отчет Бегичева о поисках были переданы Урванцевым в Комитет Северного морского пути и оттуда через Наркоминдел пересланы в Норвегию. В том же году норвежская миссия в Москве передала в Наркоминдел золотые часы с цепью для вручения Бегичеву. На крышке часов было выгравировано: «Monsieur N.A. Begvitcheff de la part du gouvernement Royal de Norvege» («Господину Н.А. Бегичеву от правительства Королевства Норвегии»).

Через два года норвежская команда пришедшего на Диксон судна «Veslekari» поставила на этой могиле именной лиственничный крест из плавника. На его перекладине было написано: «Tessem + 1920 MS Maud Norge». В 1958 году, уже полярниками Диксона, здесь же был воздвигнут гранитный памятник, на котором было написано: «Тессем, норвежский моряк, член экспедиции м/ш "Мод", погиб в 1920 г.».

Унесенные ветром

«Стало ясно, что спасения не было, — падение на лед было неизбежно. Я приказал остановить моторы, чтобы избежать взрыва при ударе о лед. Между тем расстояние между гондолой

и льдом уменьшилось до каких-нибудь 10 метров... Мальгрен потерял равновесие и бросился ко мне с искаженным от ужаса лицом. Инстинктивно я схватился за руль в надежде еще успеть направить "Италию" на ровное ледяное поле, — но было слишком поздно. Лед, состоявший из хаотических нагромождений, был совсем близок... Вот и удар. С ужасным, отвратительным треском гондола коснулась льда... Я ударился обо что-то головой и сразу же почувствовал, как что-то сломалось во мне». Так рассказал об аварии дирижабля «Италия» руководитель экспедиции генерал Умберто Нобиле.

Эта экспедиция и сегодня вызывает законный интерес. В 1930-е годы о ней писали в разных уголках земного шара не только вездесущие журналисты, но и сами ее участники считали необходимым поделиться пережитым. И — оставили после себя несколько книг.

Чем же объяснить такое внимание к экспедиции, которая не стала самой результативной в научном отношении? К экспедиции, которая не только на полюсе, но и над полюсом была не первой? И к той экспедиции, где выжила только половина участников!

Начальником экспедиции стал Умберто Нобиле. Он родился в 1885 году у Везувия, где неизвестен был морской лед, где белый медведь воспринимался как экзотическое животное, а зимние морозы рассматривались как недоразумение. И тем не менее в детстве Умберто мечтал о далекой холодной Арктике. Надо сказать, он был не одинок среди своих сверстников. Почему? Да потому, что это было время больших полярных экспедиций, которые в конце XIX века следовали одна за другой.

В 23 года он закончил инженерно-математический факультет Неапольского университета и поступил на службу в Генеральную инспекцию дорог. Однажды он увидел влетающий аэроплан «Фарман» и сразу же стал ярым поклонником летательных аппаратов. Более того, он стал самостоятельно изучать воздухоплавание и в 1911 году по конкурсу, объявленному военным министерством, поступил в воздухоплавательное училище, созданное в Риме. Рядом с училищем находился завод воздухоплавательных конструкций,

где с курсантами проводились практические занятия. Через десяток лет именно Умберто Нобиле стал директором этого завода.

Когда Италия, 24 мая 1915 года, вступила в Первую мировую войну, Нобиле был направлен на службу в инженерное подразделение, проектировавшее полужесткие дирижабли для итальянского флота. После окончания войны, продолжая проектировать воздухоплавательные корабли полужесткой конструкции, он постепенно продвигался по служебной лестнице, одновременно став одним из главных дирижаблестроителей Италии.

Первым дирижаблем Умберто Нобиле стал воздухоплавательный корабль серии «Е», предназначенный для поиска подводных лодок. Вскоре он был реконструирован в патрульный дирижабль серии «О». В 1919 году совместно еще с тремя замечательными итальянскими дирижаблестроителями (Узуэлли, Прассоне и Крокко) он построил первый в Италии дирижабль для трансатлантических почтовых перевозок, который был назван «Рома». В те годы транспортные перевозки считались основной задачей при разработке итальянских дирижаблей. В конструкторско-техническом споре с главным строителем «Ромы» Умберто Нобиле победил и получил заказ на строительство меньшего, но более интегрированного для трансокеанских полетов дирижабля серии «N». Среди прочих достижений Нобиле придал своему детищу более обтекаемую форму, установил моторные гондолы на тросах, отдельно от корпуса, техническое придание гондоле управления лучшего обзора. Первый дирижабль Нобиле получил обозначение «N-1».

Следует отметить, что в 1920-е годы немало надежд на создание воздушных сообщений в Арктике связывалось именно с дирижаблями. Их создание считалось весьма перспективным направлением формирования воздушных флотов Великобритании, Северо-Американских Штатов Америки и Италии.

Но главное, тогда же среди воздухоплавателей появилось большое количество сторонников применения дирижаблей для регулярного пассажирского и грузового сообщения между европейскими столицами и крупными промышленными центрами Японии, Китая, западного побережья Северной Америки. В том

числе — и через Северный полюс. И Умберто Нобиле с увлечением подхватил эту идею.

По глубокому убеждению Нобиле, воздухоплавательный аппарат имел неоспоримое преимущество перед аэропланами любых существовавших тогда типов. Дирижабль обладал высокой автономностью полета, мог регулировать скорость, а попав в характерный для Арктики туман, имел возможность без большого риска опуститься ниже полосы тумана и лететь на малой высоте. Кстати, обратим внимание на этот вывод Нобиле — об отсутствии большого риска в случае вынужденного полета на малой высоте в условиях тумана. У нас еще будет подходящий случай вспомнить об этом...

Успехи конструктора воздухоплавательных кораблей и дирижаблестроителя Нобиле предопределили в 1924 году его знакомство с Руалом Амундсеном. Этот знаменитый норвежский полярный исследователь, ранее разрабатывавший проект достижения полюса с помощью аэропланов, также (на собственном печальном опыте) признал их слабые стороны: невозможность производить научные наблюдения с быстро несущегося самолета, опасность посадок на лед. И Амундсен отдал предпочтение воздухоплаванию. И в 1926 году он решил организовать полет к Северному полюсу на «N-1», который по настоянию норвежского путешественника был переименован в «Норге» («Норвегия»).

Для участия в экспедиции на дирижабле «Норвегия» Р. Амундсен пригласил У. Нобиле и Л. Элсуорта, финансировавшего и эту экспедицию, товарищей по походу к Южному полюсу в 1911 году О. Вистинга и Готвальда, а также летчиков Я. Рисер-Ларсена и Е. Омдаля, с которым в 1925 году он уже летал в Арктику. Для проведения научных наблюдений он пригласил шведского геофизика и своего спутника в плавании на «Мод» Ф. Мальгрена.

Первый трансарктический перелет по маршруту Рим — английский Пулхэм — Осло — Ленинград — Шпицберген — Северный полюс — Аляска состоялся в мае 1926 года. Над Северным полюсом международный экипаж, обследуя ледяные пустыни, провел 2,5 часа. Всего же за 71 час в общей сложности экипаж пролетел 13 000 километров (из них до 4000 километров над Ар-

ктикой). Полет «Норге» доказал, что среди арктических пустынь нет никакого континента, существование которого тогда все еще считали возможным. Экспедиция, названная по именам ее организатора и главных участников — Амундсена — Элсуорта — Нобиле, закончилась полным триумфом, но после ее окончания Амундсен стал национальным героем Норвегии, а с Нобиле он поссорился.

Меж тем, вдохновленный первоначальным успехом, полковник Умберто Нобиле вскоре после этого полета решает предпринять на дирижабле новую экспедицию в Центральную Арктику, научные результаты которой могли бы значительно превзойти все, сделанное во время путешествия на «Норвегии». Правительство Бенито Муссолини было довольно благоприятным международным резонансом полета «Норвегии» к Северному полюсу. Не без проблем, но согласие на новую арктическую экспедицию Нобиле получил. Перед отлетом воздухоплавателей принял и благословил на подвиг во имя Италии папа Пий XI.

Было решено, что она состоится под руководством Итальянского географического общества и на средства Комитета миланских промышленников. Для этой экспедиции в 1927 году Умберто Нобиле построил новый дирижабль «N-4», получивший громкое имя «Италия», который был усовершенствованной копией «N-1». На борту воздухоплавательного судна находилось 16 человек команды и исследователей из разных стран, семеро из которых участвовали в полете на «Норвегии». В состав команды вошли сразу три морских офицера — коменданте А. Мариано и Ф. Дзаппи, лейтенант Вильери. Ее технический состав во главе с инженером Трояни представляли: старший механик Чечони и механик Помелла, первый машинист Ардуино, машинисты Каратти и Чакко, такелажник Алессандрини, радист Бьяджи. Для проведения научных изысканий были приглашены итальянский профессор Альдо Понтремолли (изучение земного магнетизма), чешский геофизик Франтишек Бегоунек (исследование атмосферного электричества) и шведский геофизик Финн Мальмгрен (проведение океанографических и метеорологических наблюдений), а также журналист Уго Лаго.

Задачи, которые ставил Нобиле перед своей экспедицией, были более чем серьезны. Предполагалось обследовать район Новой Земли, Земли Франца-Иосифа, Северной Земли, Гренландии и Канадского Арктического архипелага. В этих местах он все еще не исключал открыть новые острова и, высадив здесь береговые группы, закрепить их за Италией. Кроме того, планировалось выполнить целый комплекс исследований в области атмосферного электричества, метеорологии, океанографии и земного магнетизма на Северной Земле и на Северном полюсе. Напряженная работа по подготовке экспедиции шла несколько месяцев. Нобиле предусмотрел даже возможность аварии и взял с собой сани, надувные лодки, лыжи, меховые куртки, палатки, спальные мешки и запасную радиоаппаратуру, что в дальнейшем спасло жизнь большинству полярников. Казалось, все было сделано для того, чтобы избежать неудачи, тем более трагедии. И все-таки они настигли итальянцев. Почему? Пытаясь впоследствии найти ответ на этот вопрос, сам Нобиле говорил об элементе случайного, непредвиденного, который возможен в любой экспедиции.

Основной своей базой Умберто Нобиле выбрал Кингс-Бей, который, по его мнению, находился ближе всего к Северному полюсу. 15 апреля 1928 года экспедиция стартовала из Милана и, не дожидаясь улучшения погоды, вылетела на Шпицберген. Во время перелета, вспоминал впоследствии Нобиле: «Все было против нас — яростные ветры, дождь как из ведра, град, буря, снег и обледенение». Однако 8 мая итальянцы все же прибыли на арктическую базу целыми и невредимыми.

Первый полет «Италия» совершила с основной базы уже через трое суток, но из-за неблагоприятных погодных условий и неисправности в рулевой системе вернулась на базу через семь часов.

Вновь дирижабль вылетел из Кингс-Бея 15 мая и сразу же направился к полумифической Земле Джиллеса, якобы находящейся в районе между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа и показанной на картах с вопросительным знаком. Однако никакой Земли Джиллеса итальянцам найти не удалось, что и было отмечено в бортовом журнале. Затем «Италия» полетела к Земле

Франца-Иосифа и от ее северной оконечности — мыса Флигели — взяла курс на восток. Через сутки итальянцы практически достигли Северной Земли, но из-за сильного встречного ветра и малого запаса горючего Нобиле был вынужден повернуть назад. Обратный курс был проложен мимо новоземельского мыса Желания. В общем, было пройдено 4 тысячи километров, из которых более трети — по районам, впервые увиденным человеком. Хотя основная задача — достижение Северной Земли — не была выполнена, тем не менее в научном отношении полет был весьма результативным. Шведский геофизик Ф. Мальмгрен провел здесь большие метеорологические наблюдения, а итальянец Понтремолли провел серию наблюдений по земному магнетизму, атмосферному электричеству и радиоактивности. Новый взлет «Италии», на этот раз к Северному полюсу, состоялся 23 мая 1928 года. Для высадки в самой северной точке Земли приготовились: доктор Мальмгрен, профессор Понтремолли и комендант Мариано.

В 04.40 дирижабль стартовал с Кингс-Бея. Через четверть часа, для безопасного перелета через горы, с борта воздушного судна были сброшены два запасных бензиновых бака. Полет до севера Гренландии протекал нормально, при попутном ветре. Но незадолго до прибытия к точке Северного полюса погода резко испортилась. Сгустилась облачность и задул сильный ветер. Несмотря на сильный встречный ветер, в 00 часов 20 минут следующих суток экспедиция Умберто Нобиле была над Северным полюсом. Здесь «Италия» стала снижаться по спирали, стараясь пробить полосу тумана, сгустившуюся на высоте до 200 метров.

В районе предполагаемого приземления лед был прорезан многочисленными каналами, которые с высоты казались узкими лентами. Вообще каналы чистой воды во льду были видны в часы полета во многих местах. Особенно до 85 градусов 45 минут северной широты. За два последующих часа экспедиция «Италия» выполнила несколько научных наблюдений, но из-за непогоды, как было запланировано, высадить людей на лед не удалось. На обратном пути экспедиция «Италия» вошла в зону густого тумана. Скорость судна была снижена, а для экономии топлива — выключен один из главных двигателей.

«Ветер и туман. Туман и ветер. Беспрерывно. И время от времени налетающие снежные вихри», — так описывает Умберто Нобиле возвращение «Италии». Сильная продолжительная качка, а особенно сырой холодный воздух угнетающе действовали на психику; постепенно оживление и радость, охватившие сначала членов экспедиции, угасли. Меняя высоту и скорость полета, Нобиле вел дирижабль почти вслепую.

В этих условиях полет продолжался восемь часов. Для того чтобы точнее замерить истинную скорость полета и направление ветра, высоту полета уменьшили до 300 метров. Это сразу же позволило выяснить, что истинная скорость «Италии» составляет всего лишь 30 километров в час, а ветер изменил свое направление с южного на юго-западное. Таким образом, дирижабль Нобиле оказался намного восточнее расчетной точки. Был срочно запущен остановленный двигатель, но скорость полета от этого выросла едва-едва. Неблагоприятные погодные условия усугубились сильным обледенением. Механикам приходилось постоянно заделывать мелкие пробоины в оболочке, которые образовывались от постоянных ударов в нее кусков льда, срывавшихся с винтов. Дирижабль летел весьма неустойчиво. Определить свое место команде «Италии» не удалось: снизу была ледяная пустыня, сверху — плотный слой облаков, а вокруг — туманные полосы. Еще через два часа полета заклинил руль управления высотой. Дирижабль быстро провалился до 60 метров, но далее провал удалось одержать. А вскоре механики заставили «Италию» подняться на высоту до 800 метров и пробить слой облаков.

Штурманы по солнцу быстро определили место судна, а подчиненные инженера Трояни в 10.25 полностью устранили неисправность руля высоты. Но к этому времени дирижабль вновь нырнул под облака и вошел в туман. Пришлось вновь остановить третий двигатель и идти на двух. Высота полета составляла всего 200 метров. Внезапно, не долетев до Шпицбергена, «N-4» стал заваливаться на корму. Вновь был срочно запущен третий двигатель, но быстрое снижение остановить не удалось. Понимая, что столкновение со льдом неминуемо и чтобы избежать пожара, полковник Нобиле приказал остановить все двигатели и сбросить

весь балласт. Однако в 10 часов 30 минут 25 мая 1928 года кормовая гондола «Италии» ударилась о ледяной торос и сильнейшим ударом была разорвана на две части. При ударе погиб обслуживающий ее моторист Помела. Затем развалилась и командирская гондола. Находившийся в ней Нобиле и еще 8 аэронавтов выбросило на лед. Катастрофа произошла примерно в точке 81 градус 14 минут северной широты, 25 градусов 15 минут восточной долготы (по данным Рудольфа Самойловича — 81 градус 20 минут северной широты, 24 градусов 00 минут восточной долготы). При ударе Нобиле сломал руку и ногу.

Сохранившуюся часть дирижабля подбросило вверх и понесло на восток. А с ней — часть экспедиции — 6 человек из так называемой группы Алессандрини (Алессандрини, Каратти, Чакко, Понтремолли, Лаго, Ардуино). Судьба этих людей и самой «Италии» осталась неизвестной. Вероятнее всего, дирижабль, в аварийном состоянии и продолжавший терять газ, вскоре снова упал на лед. Из оставшихся на нем людей спастись вряд ли кому удалось. Тем более, что уцелевшие путешественники вскоре увидели в той стороне большой столб дыма. Но и мертвыми их никто не видел.

Десять воздухоплавателей во главе с раненым полковником Нобиле остались на дрейфующей льдине. Вот их имена: Малмгрен, Понтремолли, Бегоунек, комендант Дзаппи и Мариано, лейтенант Вильери, инженер Трояни, техник Чечиони, радист Бьяджи. Здесь же находился погибший машинист Помелла. При падении вышла из строя рация, и долгое время на Большой земле ничего не знали о судьбе экспедиции. Последнее радио с дирижабля поступило 25 мая. Проходил день за днем, но арктическая пустыня молчала. Стало ясно, что с «Италией» приключилось что-то страшное.

На поиски экспедиции направились спасательные силы и суда Италии, Швеции, Норвегии, Франции и Финляндии. Они направили туда более полутора десятка кораблей и два десятка самолетов. Проходили день за днем, неделя за неделей, но поиски не приносили результата. На счастье итальянских аэронавтов, во время катастрофы на лед выпало значительное количество

продовольствия, и — что особенно важно — маленькая полевая радиостанция с приемником, аккумуляторами и батареей сухих элементов. Радист Бьяджи стал устанавливать радиосвязь спустя несколько часов после падения дирижабля на лед. Однако радисты всего мира тщетно искали в эфире позывные «Италии». Сегодня известно, что даже при наличии у полярников исправного радиопередатчика в Арктике не всегда удается установить радиосвязь сразу же после аварии. Мешали тогда еще загадочные законы прохождения радиоволн в высоких широтах. Поэтому на Большой земле, а вернее, в поморском селе Вознесенье-Вохма, советский радиолюбитель Николай Шмидт услышал позывные «Италии» только через... 13 дней.

При Осоавиахиме СССР был создан специальный Комитет помощи дирижаблю «Италия» под руководством двух заместителей наркома по военным и морским делам — Иосифа Уншлихта и Сергея Каменева. На заседании 5 июня Комитет постановил отправить поисковую экспедицию под руководством известного полярника, заместителя директора научно-исследовательского института Арктики и Антарктики Владимира Визе на ледокольном пароходе «Малыгин», находившемся сравнительно недалеко от Земли Франца-Иосифа. Так как место катастрофы «Италии» в те дни еще не было известно, данной экспедиции сначала надо было провести разведку.

Советские ученые и полярники предположили, что катастрофа дирижабля Нобиле произошла в районе между северным островом Новой Земли и Землей Франца-Иосифа. Позже они пересмотрели этот вопрос и предположили, что дирижабль сел на лед где-то между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа. Через неделю, когда Бьяджи все же пробился в радиоэфир, удалось установить, что катастрофа произошла поблизости от острова Фойн. И уже сюда были направлены советские спасательные суда.

Первоначально в СССР отнеслась к экспедиции на дирижабле «Италия» весьма сдержанно. Дело в том, что в фашистской прессе в то время появились сообщения о намерениях правительства Бенито Муссолини аннексировать архипелаг Земля Франца-

Иосифа. Для реализации этого замысла было придумано весьма странное обоснование.

Этот арктический архипелаг был открыт австро-венгерской экспедицией Карла Вейпрехта и Юлиуса Пайера, которая снаряжалась в Триесте летом 1873 года. Впоследствии по Сен-Жерменскому договору Триест отошел к владениям Италии. Следовательно, рассудили итальянцы, к Италии автоматически перешли права и на Землю Франца-Иосифа. Казалось, в этих рассуждениях нет логики, но в СССР к этим намерениям отнеслись вполне серьезно, так как попытки «нелогичного» захвата советских арктических островов Врангеля и Геральд англичанами уже предпринимались в начале 1920-х годов. Только быстрая государственная реакция на эти попытки в Союзе ССР позволила сохранить эти острова за нашей страной. И у советского руководства не было уверенности, что в подобном вопросе Италия не пожелает быть более успешной, чем Великобритания. Однако, как только появились первые тревожные сообщения, что экспедиция на дирижабле «Италия» пропала в Арктике и, должно быть, потерпела катастрофу, то Институт по изучению Севера (Научно-исследовательский институт Арктики и Антарктики) сразу же выступил с предложением направить на помощь экспедиции Умберто Нобиле мощный ледокол и несколько ледокольных пароходов.

Предложение было одобрено советским правительством, и сразу началась подготовка ледокола «Красин» к трудному плаванию. Не ограничившись этим, наше правительство распорядилось также снарядить поисковые экспедиции на ледокольных пароходах «Малыгин» и «Г. Седов», а также на экспедиционном судне «Персей». Руководство этими экспедициями было поручено опытным полярным исследователям, руководителям Института по изучению Севера директору института Рудольфу Самойловичу и его заместителю Владимиру Визе. Для полетов на поиски экипажа «Италии» были выделены лучшие советские полярные летчики — Борис Чухновский и Михаил Бабушкин.

Советский ледокол встретил первый лед на севере за 80-м градусом северной широты. 12 июля он подошел к льдине, где

находились уцелевшие при катастрофе «Италии». С помощью бортового самолета сравнительно быстро нашел 6 обессилевших путешественников из экипажа «Италии» и вывез их в Кингс-Бей. Команде героического ледокола «Красин», который блестяще выполнил все поставленные задачи, рукоплескал весь мир. В эти же дни шведскими летчиками были спасены замеченные с борта «Красина» на острове Фойн путешественники Сора и Ван-Донген, отправившиеся первыми на помощь Нобиле.

Но не всем выжившим при катастрофе дирижабля удалось вернуться домой.

К этому времени лагерь покинули Ф. Мальмгрен, А. Дзаппи и Ф. Мариано, которые, с согласия У. Нобиле, намеревались пройти пешком по плавучим льдам до северной части Шпицбергена, где могли оказаться какие-либо суда. Но этот поход закончился трагически. Из истории полярных экспедиций известно, что когда в трудных обстоятельствах участники экспедиции вместо объединения усилий разделялись на группы, это обычно приводило к гибели по крайней мере одной из групп. Так было и на этот раз.

Когда, 10 июля, эту группу заметили с самолета Б. Чухновского, то Финна Мальмгрена уже не было в живых. Итальянские офицеры просто бросили больного шведского ученого на произвол судьбы, на верную гибель. Считается, что он отдал им часть своей теплой одежды и остался лежать в выкопанной для него в снегу яме.

Такая же участь потом ждала и Мариано, уже совсем обессилевшего и тоже полураздетого, если бы их не подобрал «Красин». Но итальянская комиссия по расследованию катастрофы дирижабля «Италия» полностью оправдала А. Дзаппи. Еще горше закончилась эта экспедиция для ее руководителя полковника Умберто Нобиле.

В те годы «горячие головы» в Италии распространили мнение, что на обратном пути к Шпицбергену, несмотря на сильный ветер и снежные заряды, серьезно мешавшие полету, Нобиле не захотел лететь прямо на базу в Конгс-фьорде. Вместо этого он повел дирижабль вдоль меридиана 25 градусов восточной долготы, так как понимал, что на пути, по которому 2 года назад он пролетел

на дирижабле «Норвегия», а несколькими днями ранее совершил свой полет американский полярный исследователь Ричард Бэрд, рассчитывать на какое-нибудь географическое открытие не приходилось. В полете же восточнее 25-го меридиана оставалась надежда открыть, пусть даже самый незначительный, клочок земли. Таким образом, только личное стремление Умберто Нобиле сделать какое-нибудь открытие в Арктике привело дирижабль к катастрофе. А тут еще шведский летчик Лундборг вывез одного Нобиле из ледовой пустыни, и тем самым сделал его начальником, бросившим на гибель своих людей. Позор, которому в дальнейшем было предано имя Нобиле, более 30 лет оставался несмытым. Он был вынужден уехать в Советский Союз и уже здесь проектировать дирижабли.

Только в декабре 1960 года к «делу Нобиле» проявила интерес итальянская пресса. Правда, и тогда ряд статей остались проникнутыми духом фашистской травли, некогда развернутой правительством Бенито Муссолини и министром авиации Бальбо, старавшихся взвалить на У. Нобиле ответственность за все неудачи экспедиции и последовавшей затем поисковой операции. Так написал Нобиле спустя 32 года в одной из центральных итальянских газет: «То, что комиссия "не нашла" и одного повода для моего оправдания, не столь уж и важно; для меня достаточно того, что совесть моя чиста и мой поступок оправдан теми, кто был в "красной палатке" вместе со мною». Это оправдание опиралось на то, что в неудаче поисковой экспедиции была действительно не только его вина.

На обратном пути к Шпицбергену в прокладке курса, по которому летела «Италия», штурманы пеленговали сигналы радиостанции судна «Читта-ди-Милано». Как позже выяснилось, «Италия» получала радиопеленги с ошибкой до 5 градусов, а потому все время отклонялась от заданного курса. Когда же дирижабль потерпел крушение, то оказалось, что это произошло много восточнее расчетного места. Другой причиной, затянувшей поиски лагеря У. Нобиле с самолетов, стала слабая изученность Северо-Восточной Земли — одного из островов архипелага Шпицберген. Из-за этого летчики, во время поисков ориентировавшиеся на

острова Брок и Фойн (на картах оказались смещены много восточнее), долго искали лагерь Нобиле на льду. Лишь 20 июня, когда они все же обнаружили его, то выяснилось, что эти поиски велись значительно западнее истинного местоположения лагеря.

В ошибочности положения на карте островов Брок и Фойн убедились и штурманы ледокола «Красин». Значительное смещение этих островов и всей этой части Северо-Восточной Земли на восток в сравнении с истинным их положением окончательно было установлено через три года норвежской экспедицией Розенбаума.

Так закончилась героическая, но одновременно и трагическая эпопея экипажа дирижабля «Италия».

Позднее, кроме ранее приведенных, основными причинами катастрофы были названы:

1. Дирижабль «Италия» был слишком мал, недостаточно энерговооружен и чересчур перегружен для выполнения столь сложного похода: на нем практически отсутствовал балласт. Уменьшение массы дирижабля, позволившей взять больше топлива, в основном было достигнуто ценой снижения прочности корабля.

2. Одной из возможных причин, обусловивших катастрофическое проваливание «Италии» во время полета, Нобиле считал большую утечку газа через оставшийся незакрытым газовый клапан, который открывали незадолго до катастрофы.

3. Пилотирование на втором этапе полета также нельзя было признать безошибочным. На отяжелевшем в условиях обледенения и летевшем на высоте всего нескольких сот метров дирижабле, видимо, правильнее было набрать высоту. Это можно было сделать даже путем сброса одного из двигателей (такая возможность была предусмотрена судовой конструкцией), а затем — выключить остальные моторы и дрейфовать по ветру в ожидании более благоприятных условий для успешного завершения полета.

Катастрофа дирижабля «Италия» погубила не только бесстрашных воздухоплавателей, но и несколько французских и итальянских летчиков, а также бесстрашного норвежского путешественника Руала Амундсена, который, несмотря на явную неприязнь к Нобиле, после потери связи с итальянской экспедицией

без колебаний заявил о своей готовности отправиться на помощь пропавшей экспедиции.

Норвежское правительство предлагало возложить на Амундсена руководство всеми спасательными экспедициями, но Италия отвергла это предложение. Поэтому Амундсен отправился в спасательный полет на французской летающей лодке «Латам» вместе с капитаном 3-го ранга Рене Гильбо. При этом он не стал встречаться даже с экипажами других поисковых самолетов, чтобы договориться о совместных действиях. И, как следствие, Амундсен и французский экипаж из шести человек поплатились за это своими жизнями. Но подробно об их последнем полете будет рассказано далее. Кроме «Латама» потерпел катастрофу над рекой Рона итальянский самолет с тремя летчиками (на обратном пути в Италию погибли летчики Пенцо, Крозио и Катто). Таким образом, катастрофа «Италии» повлекла за собой гибель 17 человек: 10 итальянцев, 4 французов, 2 норвежцев и 1 шведа. Экспедиция полковника Умберто Нобиле, повлекшая за собой столько человеческих жертв, стала последней попыткой итальянцев исследовать с воздуха арктическую область у Северного полюса.

Поплавок от «Латама-47GR»

Недалеко от тишайшей французской деревушки Вилькье, уютно расположившейся на берегу реки Сена среди сочной зелени, сереет памятник экипажу летающей лодки «Латам-47GR». Воздушная машина словно пытается вырваться из гнетущих ледовых объятий, но несколько десятилетий все усилия геройского экипажа остаются безуспешными. Немногие посвященные знают, что этот памятник установлен в память о норвежском полярном исследователе Руале Амундсене и его героических спутниках, исчезнувших в арктической пустыне летом 1928 года.

Белой ночью 1 сентября 1928 года помощник капитана норвежского рыболовного судна «Бродд» во время вахты на подходах к острову Фугле (северо-запад Норвегии) заметил качающийся на волнах круглый предмет. Больше от скуки он приказал повернуть

к нему, и когда находку подняли на борт, то быстро выяснилось, что был найден один из балансирных поплавков летающей лодки «Латам». Так как тогда многие из рыбачьих и торговых судов, проходя через этот район, искали следы исчезнувшей вышепоименованной летающей лодки новейшей конструкции, которую французы готовили для полета через Атлантику, то выводы напрашивались сами собой. Только сейчас, как в Норвегии, так и во Франции, поверили, что Амундсен и его спутники уже не вернутся в свои дома.

Руал Амундсен стал первым покорителем Северо-западного прохода, оставившим о том письменный отчет, и первым человеком, достигшим Южного полюса. Отлично зная, какие трудности и невзгоды подстерегают полярных путешественников в их походах по арктическим пустыням, он стал ярым сторонником покорения Арктики с помощью летательных аппаратов.

Первую такую экспедицию он задумал еще до начала Первой мировой войны. На судне «Фрам» Руал Амундсен решил достичь Северного полюса, дрейфуя во льдах, как это некогда сделал Фритьоф Нансен. При этом Амундсен хотел взять на борт «Фрама» биплан «Фарман», смонтированный и поставленный на поплавки, решив использовать его для воздушной разведки. Самолет заказали, но, когда он был построен, разразилась Первая мировая война. О полярных экспедициях теперь не могло быть и речи, и Амундсен передал самолет норвежскому правительству.

В 1917 году для исследований высоких широт был построен новый корабль, «Мод», названный в честь королевы Норвегии. Для связи с дрейфующими на «Мод» полярниками предполагалось использовать самолет «Юнкерс F-13», построенный в Америке на дочернем предприятии фирмы. Для него уже был найден и пилот — норвежский летчик Оскар Омдаль. Сам Амундсен прошел курс летной подготовки. Но обстоятельства сложились так, что на борту «Мод» во время экспедиции оказался лишь маленький самолет Кертис «Ориоль», в рекламных целях подаренный фирмой Амундсену. Во время плавания он даже успел совершить 2 полета для разведки льдов, но однажды получил тяжелые повреждения и более не взлетал. В то же время более мощный «Юнкерс F-13» был

оставлен в поселке Уэйнрайт, где предполагалось основать летную базу. Однако в 1923—1924 годах «Мод» не удалось пройти на север дальше 76 градусов 30 минут с.ш. Все попытки пробиться на север от Уэйнрайта также не увенчались успехом. Стало ясно, что Амундсену нужен самолет, который бы не только обладал большей автономностью по сравнению с «Юнкерсом F-13», но и имел бы кроме лыж поплавки, позволявшие приводняться или взлетать с воды. Этим требованиям лучше всего соответствовал гидросамолет «Валь», разработанный в Германии фирмой Дорнье.

Цельнометаллическая летающая лодка «Дорнье-Валь» — это моноплан-парасоль с жабрами «штуммелями» боковой остойчивости, способный взлетать и садиться на воду, снег, лед и грунт, обладающий достаточной продолжительностью полета и большой полезной нагрузкой. Поскольку по условиям Версальского договора строительство любых самолетов на территории Германии было запрещено, эти машины строили в Италии, во флотских мастерских «Марина ди Пиза». И в 1925 году группа, состоявшая из двух «Дорнье-Валь», под руководством Руала Амундсена достигла Северного полюса. Правда, экспедиция едва не закончилась трагически, поэтому Амундсен считал, что повторение полета на небольших самолетах слишком рискованно. Но одновременно решил попытаться использовать аппарат легче воздуха — дирижабль.

Был закуплен итальянский дирижабль № 1 конструкции генерала Умберто Нобиле, который получил имя «Норге» («Норвегия»). Руководителями экспедиции стали Руал Амундсен и американский полярный исследователь Линкольн Элсуорт. Создатель дирижабля Умберто Нобиле стал командиром воздушного корабля. И здесь, на борту воздухоплавательной машины, по словам Нобиле, состоялась «встреча двух неординарных личностей, одинаково честолюбивых и одинаково презирающих опасности».

Экипаж дирижабля был смешанным. Механики и мотористы — итальянцы, научная группа была составлена из старых спутников Амундсена, хорошо знакомых ему по другим экспедициям. Так, пилотом судна был приглашен норвежский полярный летчик Яльмар Рисер-Ларсен, управлявший «Дорнье-Валем» Амундсена

во время полета на Северный полюс, радистом экспедиции стал Геннадий Олонкин, служивший радистом на «Мод» более трех лет.

Около 10 часов утра 11 мая 1926 года «Норге» взял курс на север. На его борту находились 16 человек. Через 15 часов полета дирижабль был над Северным полюсом. Сделав несколько кругов и сбросив норвежский, итальянский и американский флаги, корабль взял курс на Аляску. Из-за непогоды обратный полет был крайне тяжелым. Однако к 7 часам утра 14 мая воздухоплавателям удалось посадить дирижабль в поселке Теллер (в 150 километрах от Нома, Чукотка). При посадке на необорудованной местности дирижабль был сильно поврежден. Так был совершен первый в истории исследований Арктики перелет из Европы в Северную Америку без посадки. За 70 часов «Норге» преодолел 5400 километров.

После полета «Норге» отношения Амундсена, Элсуорта и Нобиле ухудшились, став резко враждебными. Свою роль здесь сыграла крикливая пропаганда фашистской Италии, всемерно раздувавшая успехи «наследников цезарей» в освоении Арктики. Следующая экспедиция Нобиле была уже чисто итальянским предприятием, цели которого не разглашались. На Шпицбергене была построена новая база для исследовательского дирижабля, оснащенная эллингом-ангаром, мастерскими и складами горючего.

23 мая 1928 года новый дирижабль генерал Нобиле — «Италия» — начал полет к Северному полюсу. Его удалось достичь вскоре после полуночи 24 мая. Здесь был сброшен итальянский флаг. Но на обратном пути дирижабль встретился с сильным встречным ветром. И 25 мая примерно в 100 километрах к северу от Шпицбергена дирижабль «Италия» потерпел аварию. В результате удара о лед оторвалась командная гондола и одна из моторных гондол. Разбитый дирижабль поднялся и был унесен ветром в неизвестном направлении. На льду осталось 9 человек, включая самого Нобиле.

27 мая норвежское правительство уведомило посла Италии, что Норвегия при условии возмещения расходов готова органи-

зовать спасательную экспедицию. Однако итальянцы выразили благодарность за предложение, но просили норвежскую сторону в данный момент не предпринимать каких-либо новых шагов. Об этой катастрофе Руал Амундсен узнал на банкете в честь перелета летчиков Уилкинса и Эйелсона от мыса Барроу (Аляска) до Шпицбергена. В разгар поздравлений в зале прозвучало: «Связь с "Италией" потеряна». В зале повисла мертвенная тишина... Потом поднялся гул встревоженных голосов.

Стали высказываться догадки, предположения, обсуждаться варианты предполагаемых поисков. Лишь Амундсен, который был здесь почетным гостем, не проронил ни слова, пока его не спросили, готов ли он принять участие в поисках. «Без промедления», — коротко ответил он.

Поиск «без промедления» не удался, хотя готовность прийти на помощь потерпевшим катастрофу выразили многие, особенно после того, как советский радиолюбитель Николай Шмидт поймал радиосигналы со льдины. И хотя в приарктических странах стали срочно готовить ледоколы, транспортные суда ледового класса и самолеты, но запустить механизм международной поисковой экспедиции было весьма непросто. Меж тем каждый день мог стать последним в жизни спасшихся с «Италии», и Руал Амундсен решил организовать свою собственную поисковую группу. Правда, основной проблемой в подготовке стало отсутствие гидросамолета, а вернее — средств на его приобретение. Но — повезло! 14 июня правительство Франции предоставило в распоряжение Амундсена гидросамолет «Латам-47GR» с экипажем.

Ранее французы готовили трансатлантический перелет из Европы в Америку. И командиру экипажа капитану 3-го ранга Рене Гильбо пришла удачная мысль испытать его во время поисков итальянцев. Одновременно он считал, что поиски станут прекрасной рекламой воздушной машине и будущему перелету.

Военно-морской министр Франции не сразу одобрил такое предложение, но после некоторых раздумий дал разрешение. В состав экипажа были включены авиационные специалисты, которые провели летные испытания «Латама»: второй пилот

Альбер Кавалье де Кюрвиль (де Кюнервиль), бортмеханик Георг (Жильбер) Брази, радиотелеграфист Эмиль Валетта (Валетт).

В распоряжение Амундсена был передан гидросамолет «Латам 47GR», специально подготовленный для дальних полетов. Это был деревянный биплан, оборудованный для полетов в сложных метеоусловиях с двумя 500-сильными моторами, установленными «тандемом» (один тянет, другой толкает воздушную машину). Грузоподъемность почти 4 тонны. Крейсерская скорость почти 140 километров в час, максимальная дальность полета — до 2,5 тысяч километров. Бортовая радиостанция позволяла поддерживать радиосвязь на расстоянии до 900 километров. Самолеты типа «Латам» создавались для французских военно-морских сил как морские дальние разведчики и бомбардировщики. Для демонстрации возможностей гидросамолета один экземпляр «Латам-47GR» (GR — Grand Raid, «дальнего полета») был оборудован дополнительными топливными баками. Предполагалось, что этот самолет под командованием капитана Гильбо совершит перелет через Северную Атлантику. К аналогичному перелету готовился конкурент Латама — гидросамолет CAMS-54GR.

Наступило утро 16 июня 1928 года, но с самого начала взлет у французского экипажа как-то не складывался. На рассвете вдруг поднялся ветер и развел в устье Сены волну. Здесь она возникает легко: речное пресное течение сталкивается с морским соленым течением, и при малейшем ветре начинается водная «круговерть» с высокими волнами. Пришлось перенести вылет на 8 часов. Но даже в этом случае «Латам» сумел оторваться от воды лишь с четвертой попытки. И все же, несмотря на всевозможные трудности, вечером 16 июня французский экипаж приводнился в Бергене. А на следующее утро на борт «Латама» прибыл Руал Амундсен с двумя спутниками. Это были соратники Амундсена по полярным путешествиям Лейф Дитрихсен и Вистинг. Но с тремя пассажирами самолет был бы перегружен. На коротком совете было решено Вистинга — спутника Амундсена в походе на Южный полюс — отправить на Шпицберген пароходом, чем и спасли ему жизнь. Встреча и знакомство с гидросамолетом оставили разные впечатления у той и другой стороны.

Самолет вроде бы понравился норвежцам: внешне он напоминал хорошо известную Амундсену летающую лодку «Дорнье-Валь» с двигателями, установленными на крыле в тандем. По схеме самолет был своеобразен и оригинален, по выполнению прочен и надежен. Правда, настораживало то, что он был деревянным. Благодаря стальным вставкам достаточно прочным, но деревянным. Конечно, в условиях любой, и тем более — высокоширотной экспедиции, ремонтировать деревянный корпус проще, но ведь и повреждается он легче. Тем более в арктическом море, где постоянно плавают льдины. Для боковой остойчивости «Латам» имел балансирные поплавки на концах крыльев. Этим он серьезно проигрывал в сравнении с привычным норвежцам «Дорнье-Валем» со «штуммелями». А потеря поплавка, особенно при волнении, означала бы неминуемую катастрофу: летающая лодка враз теряла остойчивость, цепляла крылом поверность моря и неминуемо переворачивалась.

Одновременно поплавки увеличивали вероятность зацепления за случайную льдину, да и разводья во льдах, необходимые для посадки или взлета, должны быть значительно шире, чем для небольшого «Дорнье-Валь».

Вечером 17 июня «Латам-47GR» вылетел в Тромсё. Самолет прибыл туда после восьми часов полета, в 4 часа утра 18 июня. Атмосферные условия ухудшились, когда самолет прилетел в Тромсё. Институт геофизики в Тромсё (с его директором Крогнесом у Амундсена были старые дружеские отношения) дал на вечер и на следующие сутки благоприятную метеосводку. Непогода начинала формироваться западнее маршрута полета, но вряд ли могла помешать «Латаму». И в 16 часов того же дня гидросамолет Амундсена взял курс на Шпицберген. Но практически тут же приводнился во фиорде из-за мелкой досадной неисправности. Хотя вскоре взлетел вновь.

В 17 часов 40 минут радист на острове Инге (на севере Норвегии) и Эмиль Валетта переговорили друг с другом, а через 15 минут «Латам» вызвал радиостанцию поселка Лонгийр на Шпицбергене. Примерно через 2 часа после вылета гидросамолет, поддерживавший связь с Институтом геофизики, сообщил, что

попал в густой туман, и запросил данные радиопеленга. Радист полагал, что в тот момент Амундсен и его спутники находились вблизи острова Медвежий. Около 18 часов 30 минут «Латам» передал позывные радиостанции острова Медвежий. Через 15 минут запрос повторился, а потом наступило молчание. Радист на острове Медвежий попытался связаться с молчащим «Латамом», затем его же стал вызывать геофизический институт. Но все было безуспешно. Через несколько дней на поиски путешественников вышли норвежский и шведский крейсеры. Однако более широко эти поиски развернулись после 12 июля, когда на борт советского ледокола «Красин» были подняты спасенные итальянцы во главе с генералом Нобиле. И все же поиски «Латама» были безуспешны, так как никто не знал, в какую сторону полетел Амундсен.

Существует три предполагаемых маршрута полета «Латама-47GR».

В одном случае он полетел из Тромсё на Кингсбей. Логично было бы предположить, что Амундсен собирался руководить поисками либо со Шпицбергена, либо непосредственно со ставшего известным места катастрофы «Италии». Однако «Латам» упал где-то в районе острова Медвежий.

Следующей версией стала версия полета Амундсена восточнее этой линии. Ведь 6 итальянских воздухоплавателей были унесены оболочкой дирижабля восточнее места катастрофы. Тогда падение летающей лодки надо искать где-то в Баренцевом море.

В третьем случае — полет в северо-западном направлении через Норвежское море. Дело в том, что непогода из западного от маршрута полета района, по сообщениям норвежских рыбаков и моряков, прошла на восток много раньше времени предсказания в Гидрофизическом институте. Поэтому Гильбо и Амундсен могли принять решение обойти ее курсом на северо-запад.

Весьма любопытную гипотезу о районе гибели «Латама» Амундсена высказали в конце 1980-х годов известные исследователи истории Арктики Дмитрий Алексеев и Павел Новокшонов: «Если все три предполагаемых направления полета обозначить на карте секторами — такая геометрия обусловлена тем, что вероятность отклонений от курса будет возрастать пропорционально

расстоянию от Тромсё — и совместить с картой поверхностных течений, обнаруживаются некоторые закономерности. В каждом секторе выделяется своя, заметно обособленная схема течений.

Если бы поплавок и бак (найден норвежцами 13 октября недалеко от острова Вега. — *Авт.*) начали свободный дрейф где-то из второго сектора, их во всех бы случаях понесло бы к Гренландии. И вновь к берегам Норвегии они попали бы приблизительно через год...

Еще меньше вероятность катастрофы в третьем, самом восточном секторе. Оттуда плавающие предметы идут своим кругом течений, из которого в места обнаружения бака и поплавка теоретически можно попасть через неопределенно долгое время...

Любой плавающий предмет, очутившийся в первом секторе, будет дрейфовать против часовой стрелки и неизменно попадает на основное течение, идущее вдоль норвежских берегов к северу.

Поплавок и бак были найдены не на берегу, а "сняты" непосредственно с течения. Следовательно, мы располагаем почти точным временем их дрейфа, соответственно 73 и 116 дней. Но дрейфовали они с разной скоростью и проделали путь различной протяженности. Пробитый поплавок, наполовину затопленный, перемещался как классический буек. На легкий бак с малой осадкой и большой "парусностью" существенное влияние оказывал ветер. Ну а теперь, если условно бросить в воду эти предметы там, где они были подобраны, и "запустить" против течения, скорость которого и устойчивость нам известны, а также учесть влияние результирующего ветра, можно с большой долей вероятности назвать места, куда они приплывут. Другими словами, откуда они начали свой путь. Координаты этого района приблизительно 72 градуса северной широты и 9 градусов восточной долготы.

Характерно, что район этот находится в первом секторе, то есть на предполагаемом северо-западном курсе "Латама". И если по этому курсу отложить расстояние, пройденное "Латамом" со времени вылета из Тромсё и до того момента, когда Геофизический институт вновь попытался возобновить связь после перерыва

(примерно 400 километров), то полученная точка оказывается в районе начала дрейфа поплавка и бака...

Если бы эту схему можно было положить на стол перед организаторами поиска в июне 1928 года, надо полагать, спасательные средства в первую очередь направили бы именно в сектор номер один».

Находка помощника капитана с судна «Бродд» стала свидетелем той катастрофы, но... немым свидетелем. Вторым ее свидетелем стал вышеупомянутый топливный бак, обнаруженный много южнее поплавка 13 октября 1928 года. И самым необычным здесь было то, что трубка бензопровода была заткнута деревянной пробкой. А для этого экипажу было нужно какое-то время. Может, французские летчики пытались использовать его как спасательный плотик или для замены потерянного при неудачной посадке поплавка? Однако гибель Руала Амундсена и его спутников так и осталась тайной, которую надежно хранит Арктика.

Иностранные путешественники — вечные пленники Арктики

В скандинавской истории упоминается о двух особенно холодных европейских странах, соседствующих между собой: Кариаландии, протянувшейся от Финского залива до Белого моря, и Биармии (Великой Перми), простиравшейся от Северной Двины и Белого моря до реки Печоры. За Биармией скандинавы воображали «Иотунгейм» — «отчизну ужасов природы и злого чародейства». Со временем границы Биармии расширились и включили в себя нынешние Вологодскую, Кировскую (бывшую Вятскую), Архангельскую (бывшую Молотовскую и Пермскую) области. Биармия вела торговлю не только с норманнами, но еще и с древними персами и подданными Великого Могола. Одним из первых заморских «гостей», которые навсегда остались в северной Биармии (Великая Пермь) стал дружинник норвежского короля Гакона — Ивар с Залива. Как и его предшественники — Эйрик Кровавая Секира, Харальд Серый Плащ, Торер Собака и иные,

он здесь «совершил великие дела, грабя и убивая». Но на обратно пути корабль Ивара потерпел крушение в горле Белого моря из-за сильного течения и водоворотов.

Первым из иностранцев, погибших при поиске Северо-западного прохода, в некотором смысле можно назвать португальского мореплавателя Каспара Кортереаля (Кортереала). Всю свою жизнь он посвятил исследованию островов в северной части Атлантики. Эти устремления он унаследовал от отца — Жоао Васа Кортереаля, который вместе с Альваро Мартинсом Гомесом в 1460 году открыл большой остров с ледяными горными вершинами, названный ими островом Трески. По всем признакам это, скорее всего, остров Ньюфаундленд.

В 1500 году, во время плавания на поиски открытого отцом острова Трески, К. Кортереаль достиг Канады. Вероятно, он был на Лабрадоре (Терра ду Лаврадор — Земля Пахаря). Отсюда португальские моряки, продолжая подниматься на север, достигли мыса, где «треска встречалась в таком изобилии, что затрудняет путь каравеллам». Таким образом, Кортереаль, вероятно, прошел на север почти 200 миль. Он часто высаживал своих моряков на берег, сам встречался с местными жителями, подробно зарисовывал каждый мыс, залив и прибрежную полосу, и некоторые данные им названия сохранились до наших дней. Например, все тот же полуостров Лабрадор. Однако жесткие холода и громадные льдины помешали португальским морякам подняться дальше на север. Они повернули назад с желанием продолжить свое плавание в следующем году и привезли домой несколько «лесных людей» и белых медведей.

15 мая 1501 года, получив поддержку своих начинаний у португальского короля, Каспар Кортереаль вновь вышел в океан. Но на этот раз судно домой не вернулось. Последний раз его видели в районе мыса Фарвель. Узнав об исчезновении экспедиции, его брат Михаил (Мигель) Кортереаль, приближенный португальского короля, убедил его снарядить экспедицию на поиски брата и сам возглавил поиски. Выйдя из Лиссабона 10 мая 1502 года с тремя судами, Михаил Кортереаль благополучно достиг Ньюфаундленда;

здесь он разделили свою эскадру, чтобы каждый корабль мог вести поиски самостоятельно. Однако поиски не дали результатов. В назначенный срок два корабля, проводившие поиски, благополучно вернулись. И только третье судно, на котором шел Михаил Кортереаль, исчезло в студеном море со всем экипажем.

Спутник капитана Ченслера — Стефен Борро — после удачного возвращения из первого похода в Московию принял от своей торговой компании поручение отправиться снова в северные моря с целью открытия морского пути на восток. Он намеревался достигнуть по крайней мере устья реки Обь.

Летом 1556 года Борро побывал в Кольской губе, затем достиг Канина Носа, Югорского Шара, Вайгача и даже Новой Земли. Но до Оби он не успел добраться и на зимовку пришел в устье Северной Двины. Весной 1557 года он планировал возобновить поиски пути на восток, но был направлен в противоположную сторону для поиска отряда Ричарда Ченслера, совершавшего вторую экспедицию на московский Север.

Годом раньше, 2 августа 1556 года, из Северной Двины в Англию вышел отряд Ричарда Ченслера из 4 судов, но в Темзу вернулось только 1 судно. Три остальных пропали без вести.

Борро не удалось отыскать следы пропавших судов, но он обогатил познания англичан о берегах Кольского полуострова и Горла Белого моря.

Открытие французскими моряками Канады вновь подняло интерес к заокеанским землям на Британских островах. Английское правительство решило отправить сразу несколько экспедиций, чтобы отыскать проход мимо берегов Северной Америки в Тихий океан. Одним из самых ярых защитников этой идеи был английский моряк Мартин Фробишер. Для того чтобы экспедиция пошла в арктические моря, он добился поддержки своего проекта у графа Варвика, весьма приближенного к королеве Елизавете.

К июню 1576 года граф Варвик снарядил на свои средства для Фробишера одно небольшое судно и два барка. На этих кораблях англичане достигли южной оконечности острова Гренландия, но

далее, встретив большое количество плавучих льдов, были вынуждены вернуться к Лабрадору. Отсюда они проникли в Гудзонов пролив, а затем высадились на Кумберландском берегу. Именем королевы Елизаветы Фробишер завязал торговые отношения с туземцами. Так как в эти дни наступили жестокие холода, то английские моряки срочно вернулись домой. При этом они захватили с собой куски какого-то черного камня с вкрапленными в него золотинками. Прибыв на Британские острова и показав привезенные камни английским ученым, Фробишер добился распоряжения королевы на снаряжение новой арктической экспедиции.

31 мая 1577 года новая экспедиция Фробишера вышла в сторону Гренландии. Необыкновенно густые туманы и плавучие льды помешали английским морякам ранее 9 августа проникнуть в заливы, открытые в предыдущем плавании. Затем начались жестокие штормы, которые помешали им идти далее на север. После возвращения эскадры королева Елизавете решила послать новую экспедицию в Америку и приказала построить там крепость и создать небольшую колонию.

Новая экспедиция состояла из 15 судов. Вновь под командой Мартина Фробишера она вышла из Гарвича 31 мая 1578 года. Когда Фробишер приблизился ко входу в залив, получивший годом раньше его имя, один барк из его флотилии ударился о ледяную гору. Практически сразу же он затонул, из экипажа никто не выжил. Через несколько часов после этой катастрофы флотилия Фробишера была захвачена бурей. Когда ураганный ветер стих, ее корабли очутились среди целого моря плавающих льдов. С огромным трудом эскадра Фробишера вернулась домой.

В 1580 году «Московская компания» отправила новую экспедицию с целью достигнуть «стран и владений могущественного принца императора китайского, а также городов Камбалу и Квинсей». К слову, наименования городов вполне реальны. Так, в русском «Чертеже всей Сибири, сбиранном в Тобольске по указу царя Алексея Михайловича», есть упоминание о городе Камбала или Камбалиск, что может быть искаженным названием города

Хан-балык (город хана) — Пекин («город, где живет китайский царь»). Квинсей в этой же книге именуется Квинзан (вероятно, это город Хань-Коу).

Эту экспедицию твердо поддерживал знаменитый географ Герард Меркатор, который писал, что «плавание в Китай Северо-восточным проходом весьма удобно и легко». В некоторой степени его убежденность ввела в заблуждение руководство «Московской компании». В состав экспедиции были включены два небольших судна: 40-тонное «George» (капитан Артур Пит) и 20-тонное «William» (капитан Чарльз Джекмен). Экспедиционные суда 1 июля вышли из Варде и через неделю достигли Новой Земли либо острова Вайгач.

25 июля через пролив Югорский Шар они проникли в Карское море, но встреченный здесь лед стал непреодолимым препятствием для английских моряков, и они повернули назад. На обратном пути суда потеряли друг друга. Моряки «George» высадились на один из небольших островов у Новой Земли или в районе Вайгача, чтобы пополнить здесь запасы воды и дров. И обнаружили, что «у подножия двух мысов стоял крест, а у подножия креста — могила, — писал Хью Смитс. — Шкипер Пит написал свое имя и год на кресте, равно как и на камне у подножия креста, то же самое сделал и я с той целью, что если "William", с которым мы разлучились, случайно зайдет сюда, люди наши могли узнать, что мы здесь побывали». Но судно Джекмена исчезло. Из команды «William» никто домой не вернулся. Есть предположение, что они могли погибнуть на острове Вайгач или в океане, когда пошли в сторону Исландии.

Дело в том, что в XVI веке на юго-восточной оконечности Вайгача был сооружен англичанами дом. Правда, историки до настоящего времени не могут прийти к единому мнению в том, кто же его построил. То ли это были моряки из экспедиции Стифана (Стефана) Борро, то ли моряки Чарльза Джекмена. Этот дом был впервые нанесен на карту Северной полярной области, составленную в 1597 году Конрадом Левом. Рядом с домом был изображен развевающийся флаг и надпись: «Дом, который построили англичане, когда они были здесь и искали путь в Китай».

Но, скорее всего, это были моряки Джекмана, так как в 1584 году фактор английской торговой компании Антон Марш получил письмо от оставшегося безымянным русского помора, где было указано: «Некогда ваши люди уже достигли устья реки Оби на корабле, который претерпел крушение, причем люди ваши были убиты самоедами, думавшими, что они приехали ограбить их». В этом же письме было указано, что «от острова Вайгача до устья Оби не очень трудно проехать».

Артур Пит и Чарльз Джекмен были первыми англичанами, проникшими в Карское море. Описание их плавания, в виде рукописи на голландском языке, было найдено в 1875 году на берегу залива Ледяная Гавань (Новая Земля), где в конце XVI века зимовала экспедиция Баренца.

11 августа 1775 года американское китобойное судно «Геральд» попало в полосу штилей вблизи огромного ледяного поля к западу от Гренландии. В одну из ночей внезапно разыгрался сильнейший шторм, который взломал это ледяное поле. Неожиданно, американские моряки с ужасом увидели, что из темноты на них надвигается странное судно, мачты и реи которого сверкают от наросшего на них льда. Капитан китобоя с несколькими моряками поднялись на борт этого судна и осмотрели его. Вся английская команда погибла от холода и лежала в своих кубриках. Капитан судна находился в своей каюте, на столе лежал судовой журнал. Американцам удалось узнать, что это было английское судно «Октавиус», вышедшее 10 сентября 1761 года с грузом в Китай.

Во время покидания английского судна судовой журнал упал на палубу, большая часть его страниц была унесена ветром в море. В переплете остались только три первые и одна последняя страницы. Уцелевшие страницы показали, что 19 сентября 1761 года это английское судно находилось в видимости Канарских островов. Последняя страница содержала запись, что уже 17 суток «Октавиус» дрейфует вместе с ледяным полем в районе 75 градусов северной широты и 160 градусов западной долготы (район Канадской котловины), команда страдает от жестого холода, на борту есть замерзшие моряки. Скорее всего, на обратном пути капитан

решил пройти к Британским островам по Северо-западному проходу. Таким образом, корабль мертвецов за 14 лет первым в мире прошел через канадскую Арктику из Тихого океана в Атлантику. Хотя этот факт еще требует дополнительной проверки.

С целью найти проход из Тихого океана в Атлантический английское правительство направило к Беринговому проливу экспедицию в составе двух судов — «Resolution» и «Discovery». Командование экспедицией было поручено Джемсу Куку, своими кругосветными плаваниями уже в те годы заслужившему славу выдающегося мореплавателя.

Дж. Кук поднял свой флаг на «Resolution», а командовать вторым кораблем поручил своему помощнику Чарлзу Клерку. Перед английскими моряками была поставлена задача отыскать Северо-западный проход и описать берега Северо-Западной Америки. В случае невозможности пройти из Берингова пролива в Баффинов пролив кораблям предлагалось в следующем году «отправиться на север к отысканию Северо-восточного прохода».

«Resolution» и «Discovery» вошли в пролив, разделяющий Азию и Америку, в 1778 году. Усмотренная здесь крайняя западная оконечность Америки была названа Куком мысом Принца Уэльского, а сам пролив — Беринговым проливом.

Выйдя из пролива в Чукотское море, англичане проследовали вдоль северных берегов Аляски до мыса, названного им Ледяным (Icy Cape), где тяжелые льды преградили британским кораблям путь. Капитан Кук приказал повернуть на запад и идти к сибирскому берегу. У Чукотского побережья кораблям удалось пройти до мыса, который англичане назвали Северный (в 1935 году этот мыс был переименован в мыс Шмидта). Не сумев пройти в Атлантику, Кук на зиму пошел в южные моря, чтобы в следующем году повторить попытку. Но в 1779 году Джемс Кук был убит туземцами на Гавайских островах, и командование экспедицией перешло к Чарлзу Клерку.

Несмотря на то что новый командир экспедиции уже был болен чахоткой, он все же решил повести свой отряд в полярные воды. Однако новое полярное плавание не было более успешным,

чем прежнее. Вдоль берегов Аляски Клерку не удалось дойти даже до Ледяного мыса, а на западе — только до мыса Северный. После этого Клерк решил прекратить дальнейшие попытки найти Северо-восточный проход, назвав эти поиски «делом сумасшествия».

Во время этого плавания у Клерка резко обострился туберкулез, и 22 августа 1779 года мореплаватель скончался у берегов Камчатки. В Петропавловске-на-Камчатке ему был поставлен памятник.

В 1872 году норвежское судно промышленника Тобисена застряло во льдах у Крестовых островов (остров Большой Заячий, Новая Земля). Когда Тобисену и его спутникам стало ясно, что из льдов им не выбраться, 7 человек покинули судно с целью отыскать на юге Новой Земли какое-нибудь судно и вернуться на нем домой. Так как на судне продовольствия было крайне мало (едва могло хватить на 4 остающихся моряков во главе с Тобисеном), то в дорогу они взяли только 14 засушенных хлебов, 6 коробков спичек, два ружья, кофейник, котелок и подзорную трубу. Прежде чем дойти до чистой воды, им пришлось тащить лодку почти 7 километров.

В течение трех недель, питаясь мясом убитых тюленей и медвежатиной, они шли вдоль западного побережья, пока не достигли Гусиной Земли, отстоявшей от исходной точки почти на 400 километров. Здесь они нашли 2 покинутые русские избы, где остановились на отдых, так как все были изнурены. Вначале здешняя охота была успешной, но потом зверь ушел, и путешественникам, бросив шлюпку, пришлось дальше отправиться на найденных здесь же нартах.

Вскоре поднялась метель, во время которой от отряда отстали 2 матроса.

По обычаю норвежских зверобоев бросили жребий: продолжать ли путь дальше или же вернуться к избам, куда, может быть, доберутся 2 отставших товарища. Жребий показал продолжать путь. При этом положение путников ухудшалось с каждым днем, так как провизия была уже на исходе, мороз и ветер крепчали, а

теплой одежды ни у кого не было. По ночам матросы зарывались в снег, оставляя одного караулить стоянку.

Пройдя по берегу еще около 100 километров и потеряв еще одного товарища, они наконец наткнулись на ненецкую семью, промышлявшую у южного берега Гусиной Земли. Ненцы оказали несчастным полное гостеприимство и дали им меховую одежду и пищу. Здесь норвежские матросы провели всю зиму, помогая самоедам в промысле.

Меж тем отставшим во время метели 2 матросам посчастливилось найти покинутое селение, где они и прожили зиму, питаясь бульоном из кожи и костей, найденных в избах и вокруг. Весною они отправились пешком вдоль берега на юг и набрели на ненецкие чумы, где жили их товарищи. В июне, за исключением одного умершего ранее, норвежцы добрались до Вайгача и отсюда на судне домой.

Группу из 4 норвежцев, оставшихся на судне у острова Большой Заячий, постигла более печальная участь. Сам Тобисен умер от цинги в мае 1873 года, а в июле от той же болезни умер матрос. После их смерти двое выживших стали спускаться к югу на шлюпке, пока в конце сентября их не подобрало русское промысловое судно и не доставило в Архангельск.

Во время зимовки Тобисен очень аккуратно вел метеорологические наблюдения, которые до работ экспедиции Георгия Седова (1912—1913) оставались единственным материалом для суждения о климате северо-западной части Новой Земли.

В 1872 году деревянное паровое судно «Тегетгоф», на котором австрийская экспедиция под командованием лейтенантов имперского флота Юлиуса Пайпера и Карла Вейпрехта было затерто льдами у западного побережья Новой Земли. До лета следующего года оно дрейфовало вместе с ледовыми полями и 30 августа 1873 года подошло к будущей Земле Франца-Иосифа. Вскоре после того, как экспедиция увидела архипелаг, северными ветрами «Тегетгоф» стало относить к югу. Вступить на вновь открытую землю австрийским морякам удалось только 1 ноября. Первым был посещен небольшой остров на юго-востоке Земли

Франца-Иосифа — остров Вильчека. Здесь австрийцы остались на вторую зимовку. Во время этой зимовки, в начале марта 1874 года, от цинги скончался машинист Криш.

В 1881 году, когда прошло два года со времени выхода «Жанетты» из Сан-Франциско, судьба экспедиции Де-Лонга стала вызывать в Америке большое беспокойство, и американское правительство отправило на ее поиски две новые экспедиции. Одна из них должна была обследовать район к северу от Берингова пролива, другая — район между Исландией, Гренландией и Шпицбергеном.

Восточная экспедиции, которой руководил лейтенант Бери, прошла 19 августа на корабле «Роджерс» Берингов пролив и, обследовав острова Геральд и Врангеля и воды к северу от них, направилась к острову Идлидля (около Колючинской губы). Здесь был устроен склад и выстроена изба, в которой на зимовку осталась группа из шести человек во главе с лейтенантом Путиэмом, судно же пошло зимовать в бухту Лаврентия.

30 ноября на корабле возник пожар, и «Роджерс» сгорел.

Зимой 1882 года лейтенант Путнэм, отправившись на собаках в бухту Лаврентия, погиб: во время сильной пурги оторвало припай у берегов Берингова моря, и Путнэма унесло в море, где он и пропал без вести.

В 1898—1899 годах экспедицию на Землю Франца-Иосифа организовали Северо-Американские Соединенные Штаты. Ее возглавил журналист Вальтер Уэлман, ставивший задачу перед своими соратниками если не достигнуть Северного полюса, то сделать все возможное для его достижения.

28 июля 1898 года американская экспедиция на судне «Фритьоф» пришла к мысу Флора (остров Нордбрук). В дальнейшем основная экспедиционная база была создана на острове Галля (Холла). Вспомогательную Уэлман выдвинул на мыс Геллер (остров Земля Вильчека). По малопонятным соображениям для ее обживания он направил сюда двух норвежцев — Бента Бентсена и Бьервика (Бьервига). Обоим матросам Арктика была знакома:

Бьервик когда-то промышлял на Шпицбергене, а Бентсен три года дрейфовал в Полярном бассейне с Нансеном на знаменитом «Фраме».

Однако прежде чем здесь зимовать, нужно было соорудить хотя бы простейшую хижину. Норвежцы построили ее из камней и моржовых костей. Зимовка стала для них тяжелым испытанием. Бент Бентсен не пережил ее и весной был похоронен прямо на мысу Геллера.

В 1960 году было произведено перезахоронение Бента Бентсена и поставлен столб с мраморной доской. На доске надпись: «Бент Бентсен Norge 1899 г. на п/х "Фритьоф" USA. Гидрографическая экспедиция СССР 1960 г.», а в 1967 году была установлена еще и стела в память о трагической зимовке.

В 1899 году на Землю Франца-Иосифа прибыла экспедиция, организованная герцогом Абруццким. В соответствии с планом, путешественники должны были дойти до крайних северных пределов Земли Франца-Иосифа, перезимовать там, а весной, во главе с герцогом Абруццким, двинуться на собаках по морскому льду к полюсу. Для плавания в Норвегии было приобретено доброе китобойное судно, специально построенное для плавания среди льдов. Итальянцы назвали его «Stella Polare». В экспедиции участвовали 20 человек: команда китобойца — норвежцы, остальные — итальянцы. Производство научных работ было возложено на капитана Умберто Каньи, лейтенанта Ф. Кверини и на доктора А. Кавальи-Молинелли.

30 июня 1899 года «Stella Polare» пришла в Архангельск, где на борт были взяты 121 сибирская лайка и необходимое снаряжение. Через две недели она покинула гостеприимную поморскую столицу и уже 20 июля подошла к мысу Флора. Здесь, на случай возможной гибели судна, был выгружен запас провианта на 8 месяцев для 20 человек, 5 тонн угля и 4 шлюпки.

Без особых затруднений экспедиционное судно прошло Британский канал и 8 августа достигло западного берега острова Рудольфа, где в бухте Теплиц планировалось встать на зимовку. Но оказалось, что эта бухта совершенно не защищена от напора

морских льдов, в чем итальянцы убедились в самое ближайшее время. 8 сентября льды так нажали на судно, сдвинув его на отмель, что открылась сильная течь. Все попытки откачать поступающую воду успеха не имели. Путешественники срочно взялись за выгрузку провианта, топлива и снаряжения.

Так как итальянская экспедиция планировала зимовать на судне, то материалов для постройки жилища она не имела. Пришлось зимовать в палатке. На берегу бухты Теплиц были поставлены две большие палатки, поверх которых была поставлена третья. В промежуток между палатками было уложено продовольствие и снаряжение. Слой воздуха между внутренней и внешней палатками служил прекрасным изолятором. Даже в самое холодное время года температура во внутренней палатке держалась около +15 градусов, и для этого требовалось сжигать не более 50 килограммов угля в сутки. Собаки были помещены в отдельных дощатых сараях.

Из-за обморожения руки и ампутации двух пальцев на ней герцог Абруццкий не мог возглавить основной отряд и передал командование им капитану Каньи. Полюсная группа вышла из Теплица 11 марта на тринадцати собачьих упряжках. Ее сопровождали две вспомогательные группы (по три человека каждая), которые должны были обеспечивать продовольствием основную группу, ради того чтобы люди Каньи как можно позже начали расходовать собственное продовольствие. Благодаря такой организации похода итальянцам удалось дойти до рекордной по тому времени северной широты — 86 градусов 34 минуты, то есть на 20 миль дальше, чем в 1895 году прошел Фритьоф Нансен. Но при этом в арктической пустыне первая вспомогательная группа пропала без вести.

В 1901 годы в память о пропавших полярниках герцог Абруццкий установил памятник на мысе Флора (остров Нортбрук) в виде каменного четырехгранного полированного обелиска высотой около трех метров. На обелиске имена погибших итальянцев: лейтенант Кверини, механик Стеккен, горный проводник Ольер.

Сравнительная доступность Шпицбергена создала ему исключительное положение среди прочих полярных стран. В 1912 году здесь, в проливе Гинлопен, погибла германская экспедиция лейтенанта Шредер-Штранца, тренировавшаяся перед походом на Таймыр. Она готовилась для прохода вдоль берегов Сибири, есть информация, что эта «научная» экспедиция планировалась в преддверии начала мировой войны. Немцы прибыли сюда на небольшой шхуне «Герцог Эрнст». Научным руководителем экспедиции был капитан-лейтенант Зандлебен.

Несколько восточнее Северного мыса (на Северо-Восточной Земле) германское судно было задержано льдами. Шредер-Штранц, Зандлебен в сопровождении матросов Шмидта и Майера, с собакми и 3-месячным запасом продовольствия сошли на лед и направились в глубь Шпицбергена. Судно должно было вернуться в Кросс-фьорд и ждать здесь возвращения руководителя экспедиции. Но ушедшая группа пропала без вести, и ее судьбу установить не удалось. Освободившись ото льда, судно вернулось в бухту Трейренберг, где вновь было затерто льдами. Группа из восьми немецких полярников покинуло «Герцог Эрнст», намереваясь дойти до норвежского рудника Адвент-бей, находившегося в 100 километрах от зимовки судна. Двое из них отделились от основной группы и пошли вдоль берегов Вийде-фьорда. Оба они пропали без вести. Судьба остальных германских зимовщиков не установлена, но домой из всей судовой команды вернулись только 3 зимовщика.

Руал Амундсен на своем судне «Мод», затратив два года на прохождение Северного морского пути, в июле 1920 года достиг Берингова пролива. После непродолжительной стоянки в Номе (на Аляске) в том же году он вышел на север, чтобы начать дрейф через Полярный бассейн.

Однако к северу от Берингова пролива были встречены непроходимые льды и «Мод» была вынуждена зазимовать у мыса Сердце-Камень. На время зимовки, после отъезда Амундсена, старшим на судне остался капитан Оскар Вистинг. Во время вынужденной стоянки вместе с профессором Х. Свердрупом он совершил санную поездку по Чукотскому побережью, где в

районах от мыса Сердце-Камень до залива Креста оба исследователя провели магнитные наблюдения. В последующие три года экипаж «Мод» несколько раз пытался пробиться к дрейфующим льдам, чтобы далее пройти вместе с ними в Полярный бассейн. Но все было безуспешно.

Зима 1922/1923 и лето 1923 года, когда «Мод», обогнув остров Врангеля с севера, прошла в Восточно-Сибирское море до параллели 75 градусов, причем сравнительно спокойно, не подвергаясь давлению льдов. Именно этим летом от воспаления мозга скончался машинист Сювертсен, и на «Мод» осталось только 7 человек.

В 1921 году для закрепления острова Врангеля за Великобританией, и пользуясь слабостью Советского России после революции и Гражданской войны, Вильялмур Стефанссон отправил сюда на судне «Silver Wave» экспедицию под началом Алана Крауфорда. В составе экспедиции было 5 человек, в том числе эскимоска Ада Блэкджэк. Они должны были поднять над островом британский флаг и далее создать здесь зимовье.

Как и прежде, Стефанссон снабдил экспедицию запасом продовольствия только на полгода. Продовольствие для остальной зимовки люди Крауфорда должны были добыть промыслом.

Через год, 20 августа, за Крауфордом была послана шхуна «Teddi Bear», вышедшая в плавание из Нома, но из-за тяжелых льдов добраться до острова она не смогла. Только в следующем году паровая шхуна «Donaldson» сумела достичь острова Врангеля. Но здесь в живых осталась только Ада Блэкджэк, которая и рассказала о провале авнтюры Стефанссона.

Полученного продовольствия Крауфорду и его спутникам хватило только до середины декабря 1922 года. Так как охота была неважной, то начальник экспедиции вместе с зимовщиком Найтом попытался перейти на берег Чукотки. Однако из-за болезни Найта через две недели они вернулись.

В конце января 1923 года Алан Крауфорд, на этот раз уже с двумя спутниками, сделал еще одну попутку достичь материка, но все трое бесследно исчезли. А в июне умер от цинги и Найт.

Оказавшись единственной жительницей полярного острова, эскимоска решила не сдаваться и сумела продержаться до прихода спасателей.

В 1929 году у мыса Шмидта рядом с советским пароходом «Ставрополь» зимовала американская промысловая шхуна «Нанук» под командой капитана О. Свенсона. Капитан и одновременно владелец шхуны решил доставить в САСШ добытую пушнину воздушным путем, на что получил разрешение от советского правительства. Операцию по вывозу пушнины взяло на себя американское авиаобщество «Аляска Эруэс», во главе которого стоял известный американский летчик Бен Эйелсон, участник арктических и антарктических летных экспедиций Г. Уилкинса. Первые американские самолеты, пилотируемые Эйелсоном и Дорбандом, прилетели на мыс Шмидта 30 и 31 октября соответственно. Через неделю они успешно вернулись на Аляску.

10 ноября 1929 года Эйелсон и Дорбанд вылетели во второй рейс. Плохие погодные условия заставили Дорбанда вернуться от мыса Дежнева на базу. Самолет же Эйелсона пропал без вести.

На его поиски с Аляски вылетели 2 американских самолета (Гильом и Кросен). В течение целого месяца, несмотря на полярную ночь, они искали пропавший самолет. И 26 января 1930 года Кросен, пролетая над тундрой в районе реки Амгуемы, заметил торчащее из-под снега крыло самолета. Снизившись, Кросен убедился, что это крыло разбитого самолета «Гамильтон», на котором летал Эйелсон.

На место катастрофы 30 января прибыл М. Слепнев, который возглавил раскопки снежных заструг на месте катастрофы. Работа долго не приносила результатов, но 13 февраля один из матросов «Ставрополя», раскапывая снег, обнаружил человеческую ногу. Она принадлежала трупу механика Борланда. Через 4 дня было найдено и тело Эйелсона. Трупы погибших сначала были доставлены на мыс Шмидта, а затем самолетом на Аляску.

Глава 3

И АРКТИКА ОТКРЫВАЕТ СВОИ ТАЙНЫ

Как погиб Федот Попов?

Как уже было рассказано в главе 1, в 1647 году для добычи «моржового зубу» отряд на шести кочах во главе с Семеном Дежневым попытался пройти морем из Колымы в Анадырь. Однако из-за тяжелых льдов поход был неудачен. Вернувшись домой, Дежнев вместе с торговым приказчиком Федотом Поповым (в литературе более известен под именем Федота Алексеева (Холмогорца) стали готовить новую экспедицию.

Во главе экспедиции, состоявшей из 90 казаков, стояли ее инициаторы Семен Дежнев и Федот Попов. Первый — как начальник по сбору ясака, а второй — как таможенный чиновник, то есть первый помощник Дежнева.

30 июля 1648 года в море вышло 7 кочей. Суда сразу же направились на восток. В Восточно-Сибирском море первопроходцы не встретили препятствий ото льдов и иных трудностей. Ни слова не сказано о бурях, ветрах, ледяных горах или полях. Но оказалось, что все испытания их ждали впереди.

Когда путешественники находились у северо-восточных берегов Чукотки, бурей разбило сразу два коча. Мало кому из их команд удалось спастись. А едва вошли в будущий Берингов пролив, как на-

летел сильный шторм. Коч Герасима Анкудинова был разбит. Часть его команды подобрали оставшиеся суда. Из-за перегруженности несчастным путешественникам пришлось укрыться за ближайшим мысом и пристать к берегу. Но и здесь не было покоя: напали местные жители, скорее всего, решившие ограбить несчастных моряков, но нападение было быстро отбито дружным огнем из пищалей. Однако в короткой схватке был ранен Федот Попов. Не дожидаясь нового нападения, Дежнев приказал быстро покинуть негостеприимный берег и идти на юг.

Несмотря на позднее время — стоял уже сентябрь, — казаки успешно обогнули Чукотский Нос. Но здесь их застал новый шторм. Суда Семена Дежнева и Федота Попова расстались здесь навсегда. Кочи Дежнева долго носило по морю, а потом выбросило на берег Анадырь-реки. А коч Попова пропал.

Несколько веков российские и советские историки и моряки пытались найти его следы. Одни считали, что Федот Попов был отнесен к Камчатке, другие — к Америке. Во всяком случае, в советской литературе есть упоминание, что на территории Русской Америки (Аляска) «найдены следы древних жилищ русской постройки», которым около 350 лет. Скорее всего, Попов все же добрался до Коряцкой земли.

Дежнев во время одного из новых походов на коряков отыскал у них «якутскую бабу Федота Попова», рассказавшую, что сам Попов умер от цинги, а его казаки были частью перебиты, частью сумели уйти на лодке. Вероятно, они достигли Камчатки, так как в 1697 году камчадалы рассказали пятидесятнику Владимиру Атласову, что «назад тому много лет» при устье реки Никулы жили несколько русских. Развалины русских изб в устье этой реки существовали еще во времена С. Крашенинникова, побывавшего на Камчатке в 1737—1741 годах. Кроме того, в том же XVIII веке русские промышленники слышали рассказы американских индейцев и эскимосов о бородатых голубоглазых людях, которые жили в здешнем поселении.

Где-то в 1779 году казачий сотник Иван Кобелев, находясь на острове Крузенштерна в Беринговом проливе, беседовал с одним выходцем с Аляски, который поведал, что на реке Хеврен (Юкон)

есть острог, где живут «бородатые люди». Кобелев не имел возможности добраться до колонии соотечественников, но вручил собеседнику письмо для передачи им с оказией. В письме он прямо спрашивал, не являются ли они потомками спутников Дежнева. В другой раз тот же Кобелев услышал рассказ одного чукчи, посещавшего остров Ратманова, о том, что друг этого чукчи, эскимос с Аляски, доставил ему письмо от неких «бородатых людей», которое затем было передано в Анадырск.

Самой достоверной информацией о пропавшем коче Федота Попова стала весть, услышанная Семеном Дежневым летом 1654 года, когда во время похода на чуванцев русским казакам удалось захватить якутскую женщину, рассказавшую, что Федот Попов и Герасим Анкундинов погибли от цинги. Часть их спутников была перебита туземцами, а часть, видимо, достигла Камчатки и поселилась в устье реки Никулы.

Бессмертный подвиг Руфа Серебренникова

Но не всем экспедициям удавалось, пусть и неся потери, но возвращаться домой. Одной из них стала изначально пропавшая без вести экспедиция Руфа Серебренникова на реку Медная. Место ее гибели совершенно случайно нашли индейцы, с которыми русские путешественники успели подружиться до своей гибели. Историю подвига экспедиции Руфа Серебренниекова удалось восстановить благодаря работе известного советского полярного историка Василия Пасецкого, результаты которой впервые увидели свет в книге «Звездные мгновения Арктики», а сегодня легли в основу данного рассказа.

В августе 1784 года корабли экспедиции отважного и удачливого морехода Григория Шелехова, преодолев сложности плавания в северной части Тихого океана, вошли в бухту острова Кадьяк у берегов Аляски, названной Трехсвятительской в честь головного галиота «Три Святителя». Именно здесь, на берегах бухты, и было основано первое постоянное русское поселение, положившее начало Русской Америке. Русские поселенцы и промышленники сделали

многое для того, чтобы как можно дальше распространить свое влияние на местные племена и присоединить новые территории к Российской империи. Чаще всего расширение влияния носило сугубо мирный характер, но порой заканчивалось и гибелью русских экспедиций. Так, в 1847 году управляющий Русской Америкой поручил молодому моряку Руфу Серебренникову обследовать берега реки Медная, куда ранее ушли несколько экспедиций из Новоархангельска. Ушли — но обратно не вернулись.

14 августа небольшой отряд Серебренникова достиг устья реки Медная и на байдарах начал подниматься к ее истоку. Где-то путешественники шли на веслах при спокойном течении, а где-то тащили свои суденышки бечевой. Река местами вышла из берегов и разлилась на необозримое пространство, и путешественникам пришлось идти вперед по пояс в ледяной воде. Полил дождь, люди дрожали от холода, так как на них не было ни одной сухой нитки. Много дней, недель и месяцев путешественники, преследуемые тучами мошкары, прорубались сквозь лесные заросли, перебирались через пороги, пересекали болота. Взятые запасы провизии быстро иссякли. Приходилось питаться мясом подстреленных зверей и корнями трав. В начале сентября экспедиция добралась до небольшого селения, где жили русские промышленники и местные индейцы. Серебренникову не терпелось продолжить путешествие на северо-восток. Он хотел поздней осенью или в крайнем случае ранней зимой закончить исследование реки Медной и вернуться в Новоархангельск.

Местные жители пришли в ужас — идти зимой в глубь страны по реке, через снега и жестокие морозы, значило обречь себя на неминуемую смерть — и сумели убедить Серебренникова остаться у них на зимовку.

16 мая 1848 года экспедиция покинула гостеприимное селение промышленников, где путешественники провели долгую зиму. На этот раз в ее распоряжении была только одна байдара, куда были загружены минимальные запасы продовольствия и необходимых походных вещей.

День за днем маленькая экспедиция поднималась вверх по реке. Миновали несколько поселений. Их жители дружелюбно встречали

путешественников и угощали их местными изысками, в ответ люди Серебренникова одаривали их табаком. Спустя несколько дней теплые солнечные дни неожиданно сменились ненастьем. Временами налетали снежные заряды, но чаще досаждал мелкий дождь. Снова встретились индейские селения, но на этот раз они были пусты. В лесу, вблизи одного из поселков, Серебренников увидел слепого старика и женщину с тремя детьми. Они рассказали, что индейцы принимают их за белых американцев, которые бессовестно грабили местных жителей, а за сопротивление могли и убить. Дружески распрощавшись, русские путешественники поплыли дальше.

Через неделю Серебренников достиг притока Медной реки — Тлышитны. Здесь их ждало новое испытание: закончилось продовольствие, а звери, как назло, близко не подходили. Пришлось питаться кореньями. Однако голодные и преследуемые тучами мошкары путешественники шли вперед. Оказавшись в заболоченных местах, они днем и ночью стремились попасть в те места, где можно было найти дрова для костра или съедобные коренья. Казалось, что обессиленная многодневным переходом экспедиция вот-вот погибнет. Но, на счастье Серебренникова, они выбрались из болот, и практически тут же увидели перед собой людей. Это были индейцы с реки Медной, тащившие с собой несколько туш убитых оленей. Индейцы накормили русских путешественников, которые после недолгого отдыха продолжили движение по притоку Тлышитны в сторону Медной.

6 июня 1848 года они прибыли к устью Тлышитны. Далее Руфу Серебренникову и его спутникам предстояло проникнуть в верховья реки Медной, в те районы, о которых встреченные индейцы рассказывали со страхом, как о местах, где иногда бесчинствовали американцы.

И снова русские исследователи, преследуемые тучами мошкары и гнуса, прорубаясь сквозь лесные заросли, пробирались через пороги и пересекали болота. И с каждым шагом на карте ручного письма, которую Руф Серебренников разрисовывал каждый день, появлялись новые участки реки Медной.

Вот они уже достигли тех мест, где Медная была так мелка, что по ней невозможно было плыть даже на самой маленькой байдар-

ке. Путешественники уже готовились увидеть речной исток. Но именно в эти дни все 12 русских путешественников были убиты местными индейцами. Лишь спустя два года дневник и карта Руфа Серебренникова были случайно найдены в зарослях и переданы в Новоархангельск заведующему Русской Америкой. Время и непогода смыли часть записей, часть листов дневника были утеряны, но то, что уцелело, представляло собой страницы повести об удивительном подвиге небольшой русской экспедиции под началом Руфа Серебренникова.

Ружье со шхуны «Григорий Богослов»

С 1831 года отважный русский помор Иван Гвоздарев неоднократно ходил из Белого моря к Новой Земле и хорошо изучил ее западные берега до островов Баренца включительно. В 1832 году он участвовал в арктической экспедиции Пахтусова — Кротова. В 1834 году нашел на новоземельском берегу обломки судна Кротова.

В 1851 году, собрав разношерстную команду, на собственной шхуне «Григорий Богослов» Гвоздарев пришел в залив Бельсунн (Белзунд или Кломбай, юго-западная часть Шпицбергена) и здесь остался на зимовку. В сентябре того же года шхуна неожиданно вернулась домой. Вместо 10 человек команды на ней оказалось только трое — братья Яков и Василий Исаковы и мещанин Дружинин, по словам которых, остальные погибли на Шпицбергене от несчастных случаев. Только через год выяснилось, что они, желая завладеть судном Гвоздарева, предательски убили остальную часть команды. Установить истину помог норвежский шкипер, который случайно зашел в брошенную русскую избу в Кольс-бее (Айс-фьорд) и обнаружил там два трупа в русской одежде. Здесь же, в избе, он нашел ружье, на прикладе которого русскими буквами было вырезано целое письмо. Ружье шкипер отправил через шведское посольство в Архангельск.

Архангельский полицмейстер прочитал на ружье следующие надписи: «Простите нас, грешных, оставили злодеи, бог им заплати.

Донести нашим семействам» и «Мы двоима оплакали свою горькую участь, ушли в Рынбовку (искаженное Грин-Бей. — *Авт.*), это было в Кломбае (искаженное Клок-Бей. — *Авт.*) 1851 года. 8 августа поехали за оленями со шхуны и оставлен товар. Здесь хозяин с 2 человеками ходили по берегу 3 дня, затем приехали Гвоздарева стрелили 11 августа Колуп (Колуп-собака — прозвище Якова Исакова. — *Авт.*). Убежал Андрей Калинин. Пострелил Ивана Гвоздарева Колуп собака». Исаковы и Дружинин были немедленно арестованы и препровождены в Архангельск. На допросах они показали следующее.

По прибытии «Григория Богослова» в Бельсунн вся артель промышленников, за исключением одного, высадилась на берег для охоты на оленей. Шесть человек вскоре вернулись, а Гвоздарев и промышленники Андрей Каликин и Иван Тихонов (Тиханов) продолжали охоту. Тогда Исаковы решили воспользоваться случаем, чтобы, бросив старшего артели со спутниками на произвол судьбы на берегу, завладеть шхуной.

Однако на судне злоумышленников стала тревожить мысль, что оставленные на берегу промышленники выживут и донесут о случившемся. Они решили прикончить несчастных и на шлюпке отправились на берег, где и нашли Гвоздарева с товарищами. После двух неудачных выстрелов за старшим артельщиком была устроена дикая погоня. Нагнал его промышленник Антипин и выстрелом в сердце убил кормщика. Каликину и Тихонову удалось укрыться в береговых скалах.

Из Белсунна преступники отправились прямо в Норвегию, причем по пути выбросили в море двоих товарищей (Мыхина, Антипина), в молчании которых не были уверены. В Норвегии на вырученные от продажи вещей и оленины деньги они устроили попойку, после которой был убит еще один промышленник (Михайлов), а трое — вернулись в Россию.

Что касается брошенных в Белсунне двух промышленников, то именно их трупы и нашел норвежский шкипер. Так была разгадана тайна гибели одной из последних русских промысловых зимовок на Шпицбергене.

Последнее путешествие Эдуарда Толля

Имя выдающегося полярного исследователя, руководителя первой русской полярной экспедиции Академии наук барона Эдуарда Толля несправедливо предано забвению. Это произошло из-за того, что барон Толль в последние годы жизни тесно взаимодействовал с лейтенантом Александром Колчаком — Верховным правителем России в годы Гражданской войны. Вольно или невольно, но советская «нелюбовь» к Колчаку перекинулась и на его бывшего руководителя барона Эдуарда Толля. А ведь всю свою жизнь он положил на изучение российской Арктики. И, в первую очередь, — на поиски так называемой Земли Санникова.

Еще в начале XIX века промышленник Яков Санников с одного из Новосибирских островов увидел в Ледовитом океане неведомую землю и рассказал о ней общественности. С тех пор исследователи-путешественники просто мечтали найти ее, ступить на загадочную эту землю. Была эта мечта заветной и у барона Толля. Вот как 13 августа 1886 года он написал в своем дневнике: «Горизонт совершенно ясный. Вскоре после того, как мы снялись с устья реки Могур-урях, в направлении на северо-запад ясно увидели контуры четырех гор, которые на востоке соединялись с низменной землей. Таким образом, сообщение Санникова подтвердилось полностью. Мы вправе, следовательно, нанести в соответствующем месте на карту пунктирную линию и надписать на ней: "Земля Санникова"». Но на следующее утро увиденная земля вновь исчезла, поэтому спешить с нанесением на карту не стали.

По завершении работ в декабре 1886 года А. Бунге и Э. Толль послали в Санкт-Петербургскую академию наук письмо: «Экспедиция окончена благополучно. Осмотрены все пять островов, особенно Новая Сибирь. Все участники здоровы. Научная добыча богата. Якутск — Киренск». А через месяц путешественники прибыли в Санкт-Петербург. Здесь было составлено геологическое описание Новосибирских островов, собраны коллекции ископаемых животных и растений (2500 экспонатов). Толль и Бунге за два года экспедиции прошли и проехали 12 тысяч километров, две трети из которых — пешком и на собаках.

Доклады А. Бунге и Э. Толля в Академии наук произвели сильное впечатление, вся экспедиция получила чрезвычайно высокую оценку. Толль был по заслугам награжден, зачислен для написания книги по результатам экспедиции, назначен хранителем Минералогического музея Санкт-Петербургской АН. Более того — ему было предложено совершить девятимесячную заграничную командировку за государственный счет.

1889 год был в жизни отважного полярника наиболее богат на события: он женился на Эммелине Вилькон, вышла в свет его книга, в Вене на IX Международной географической конференции он познакомился и подружился с Фритьофом Нансеном, который только-только, в 1888 году, первым пересек Гренландию на лыжах и мечтал о научных экспедициях в Арктику. Толля туда же вновь манила все та же загадочная Земля Санникова...

В 1893 году барон Эдуард Толль возглавил экспедицию к Восточно-Сибирским островам. На берегу Восточно-Сибирского моря в районе мыса Святой Нос он провел раскопки останков мамонта, на Восточно-Сибирских островах. На севере Сибири описывал Хараулахский, Чекановского и Прончищева хребты, нанес на карту Анабарскую губу, изучил Хатангинскую губу и низовья реки Анабар. На Восточно-Сибирских островах, выполняя просьбу Нансена, устроил несколько продовольственных складов на случай гибели готовившегося к трехлетнему плаванию нансеновского «Фрама». В том же году барон Толль записал в дневнике: «Мой проводник Джегерли, семь раз проводивший лето на этих (Новосибирских. — *Авт.*) о-вах и видевший несколько раз подряд загадочную землю, на вопрос мой "Хочешь ли достигнуть этой далекой цели?" дал мне следующий ответ: "Раз наступить — и умереть!.."» Странные слова, но именно они стали девизом барона Толля во всх последующих походах. Новые пять лет Эдуард Толль работал в Геологическом комитете, активно разрабатывал план изучения района Земли Санникова.

В июне 1899 года российская Академия наук предложила барону Толлю возглавить первую русскую полярную экспедицию на шхуне «Заря». Ее главной целью было продолжение изучения Арктики, северного побережья азиатской России, Новосибирских

островов, работы по прокладыванию Северного морского пути. Началась подготовка к экспедиции. В состав ее барон отбирал людей сам — по деловым качествам и психологической совместимости. Доктор медицины Дерптского университета Герман Вальтер, зоолог Алексей Бялыницкий-Бируля, астроном Фридрих Зееберг и офицеры-моряки, занимавшиеся наукой, — лейтенанты Николай Коломейцев, Федор Матисен и Александр Колчак...

21 июня 1900 года Эдуард Толль сделал в своем дневнике восторженную запись: «Экспедиция, которую я так долго готовил, началась!» Санкт-Петербургская академия наук поставила перед ним обширную задачу: исследовать все Новосибирские острова, найти и описать Землю Санникова, пройти Северным морским путем в Тихий океан. Подробно о работе экспедиции барона Эдуарда Толля рассказано в главе 1. С наступлением полярного лета «Заря» тронулась в путь, достигла самой северной точки России — мыса Челюскин. Северная Земля в то время еще не была открыта. Но по ряду признаков Эдуард Толль сделал вывод, что севернее мыса Челюскин должна быть земля (острова): «Мне кажется, что к северу от мыса Челюскин должны быть еще острова, — отмечал Толль. — Наклон пластов на мысе Челюскин указывает на север, так что следует предположить существование островов и в этом направлении и, может быть, не в меньшем количестве, чем в шхерах Таймыра».

Погодные условия не позволили «Заре» пробиться на север от Новосибирских островов. 16 сентября 1901 года яхта встала на вторую зимовку, продолжались активные научные исследования. Было открыто несколько новых, ранее неизвестных островов, собраны хорошие коллекции пород, сделаны ценные научные описания. В октябре 1901 года он устроил во фьорде Гафнера продовольственное депо. Следующей санной поездкой лейтенанта Матисена в марте месяце были исследованы острова, лежащие к северу от места зимовки. Лейтенанта Коломейцева отправил к устью Енисея на Дудино с поручением устроить угольные станции. Однако барон Толль пребывал в угнетенном состоянии.

Его главная цель — Земля Санникова — все не появлялась. Запасы угля таяли и уже были крайне малы, чтобы позволить шхуне

двигаться к цели. Тогда он записал в дневнике о неблагоприятных густых туманах, таких, что «можно было десять раз пройти мимо Земли Санникова, не заметив ее... Как будто злой полярный волшебник дразнил нас...» В канун третьего зимовочного года экспедиции барон Эдуард Толль решился на отчаянный шаг: пешком отправиться на поиски призрачной земли.

Назначив вместо себя старшим на «Заре» лейтенанта Федора Матисена, он распорядился продолжать исследования и велел в том случае, если в назначенное время он не вернется в назначенное место, следовать в устье реки Лены. Здесь он приказал оставить яхту и добираться со всеми научными материалами до Санкт-Петербурга по суше.

4 июня 1902 года барон Толль, а вместе с ним астроном Зееберг и каюры — эвенк Василий Горохов и якут Николай Дьяконов — отправились в сторону острова Беннета. На двух собачьих упряжках Толль намеревался пересечь остров Котельный, проехать по берегам Земли Бунге и Фадеевского острова. Затем — перебраться по льду через Благовещенский пролив на Новую Землю, а с нее двинуться на остров Беннетта. Предполагалось, что вскоре группа вернется на Новосибирские острова. Перед тем как покинуть «Зарю», Эдуард Толль вручил лейтенанту Федору Матисену инструкцию. На запечатанном пакете он сделал надпись: «Вскрыть в случае гибели экспедиционного судна и возвращения без меня экипажа на материк или в случае моей смерти». В этой инструкции Матисену предписывалось: «Что касается указаний относительно вашей задачи снять меня с партией с острова Беннета, то напомню только известное вам правило, что всегда следует сохранять за собою свободу действий судна в окружающих его льдах, так как потеря свободного движения судна лишает нас возможности исполнить эту задачу. Предел времени, когда вы можете отказаться от дальнейших стараний снять меня с острова Беннета, определяется тем моментом, когда на "Заре" будет израсходован весь запас топлива для машины...»

В случае если топлива не останется, Эдуард Толль приказывал Матисену добираться до бухты Тикси. Он также требовал во что бы то ни стало сберечь все научные материалы экспедиции.

Но 4 июня 1902 года стал последним днем, когда члены команды «Зари» видели отважного исследователя и его спутников...

«Заре» не удалось пробиться сквозь льды к «роковому острову». Так окрестил эту землю друг Толля, старый ламут Джергели. После этого экспедиционное судно, согласно инструкции, повернуло в бухту Тикси.

Первым вызвался отправиться на поиски четырех полярников Джегерли. Потом Академией наук была организована спасательная экспедиция. Следы экспедиции, последние записки барона Толля и Зееберга нашел на острове Беннета в августе 1903 года руководитель специальной экспедиции Академии наук по розыску барона Толля лейтенант Александр Колчак. Записка барона Толля, написанная им в конце ноября 1902 года, заканчивалась словами: «Сегодня отправились на юг; все здоровы, провизии на 14 дней». Вместе с тем он вложил в бутылку план острова Беннетта с указанием места расположения стоянки. На плане было написано: «Для тех, кто нас ищет: приветствуем вас с прибытием».

Барон Толль с товарищами пошел на Новосибирские острова, где для него были приготовлены запасы продовольствия.

Позднее многие полярные исследователи недоумевали: почему Толль и его спутники покинули остров в полярную ночь? Так, известный полярный путешественник Никифор Бегичев писал: «Если бы они вернулись в конце августа, то могли бы добраться на Новую Сибирь, где была для них устроена изба и имелся запас провизии. Но что их побудило идти в это время? Ни один путешественник в такое время года не пошел бы на верную гибель...» И последнее было весьма верно: все осмотренные поисковой группой Колчака склады с едой остались нетронутыми... Выходит, экспедиция погибла где-то в начале — середине декабря 1902 года.

Так как о Толле не было никаких известий, то в следующем году Академия наук отправила на его поиски 2 партии. Одна, под командованием лейтенанта Александра Колчака на вельботе с «Зари», пошла к островам Новая Сибирь и Беннета, а сухопутный отряд во главе с инженером Михаилом Брусневым направился к Ляховским островам. Наибольшие результаты принес морской поход.

На острове Беннета боцман с «Зари» и одновременно проводник Никифор Бегичев обнаружил недавнюю стоянку группы Толля, где на случай зимовки была сооружена поварня. Из найденных документов удалось узнать, что 21 июля она пришла на берег бухты Эмма и работала здесь практически 2 месяца. Со стоянки на судно доставили составленную Зеебергом карту острова Беннета, донесения Толля с общей характеристикой острова. Известный советский полярный исследователь академик Владимир Визе много работал с этими документами и в своей книге «Моря советской Арктики» дословно привел последнюю прижизненную записку Эдуарда Толля: «Прошу представить настоящий документ Президенту Академии Наук в Санкт-Петербурге. В сопровождении астронома Ф.Г. Зеберга и двух промышленников — тунгуса Николая Дьяконова и якута Василия Горохова — я отправился 23.V/5. из зимней гавани "Зари" (губы Нерпичьей о-ва Котельного). Мы шли по северным берегам островов Котельного и Фаддеевского к мысу Высокому острова Новой Сибири. 31.VI/13.VII взял курс на остров Беннетта. Лед был в довольно разрушенном состоянии. 12/25.VII в расстоянии 3 миль от мыса Высокого лед был окончательно разломан ветром. Приготовляясь к плаванию на байдарах, мы убили здесь последних собак. Отсюда нас понесло на льдине нашего лагеря в течение 4 ½ суток 48 миль по курсу. Заметив затем удаление нашей льдины на 10 миль к югу, оставили ее 18/31 июля. Проплыв благополучно на двух байдарах оставшиеся 23 мили до острова Беннетта, 21.VII/3 VIII высадились у мыса Эмма.

При съемке астронома Зеберга, определившего сверх того здесь, как и по пути, магнитные элементы — всего в 10 пунктах, остров Беннета не больше 200 квадратных верст. Остров Беннета представляет плоскогорье не выше 1500 футов. По геологическому строению остров Беннета является продолжением Среднесибирского плоскогорья, сложенного и здесь из древнейших осадочных пород (кембрийских), прорезанных извержениями базальтов. Местами сохранились под потоками базальтов флецы бурого угля с остатками древесной растительности, именно хвойных. В долинах острова изредка лежат вымытые кости мамонтов и других четвертичных животных.

Ныне живущим обитателем острова Беннета, кроме белого медведя и временного гостя — моржа, оказался олень: стадо в тридцать голов водилось по скалистым пастбищам острова. Мы питались его мясом и шили себе необходимую для зимнего обратного пути обувь и одежду... Мы оставили здесь следующие инструменты: круг Пистора с горизонтом, инклинатор Краузе, анемометр и фотографический аппарат "Нора" и мн. др.

Отправимся сегодня на юг. Провизии имеем на 14—20 дней. Все здоровы. Э. Толль. 76 гр. 38 мин. с.ш., 149 гр. 42 мин. вост.д., губа Павла Кёппена, остров Беннета, 26.X/8.XI. 1902». Здесь же, на острове Беннета, была найдена часть геологической коллекции. Другая ее часть, 4 ящика и корзина с образцами пород, была найдена партией доктора Л. Старокадомского 18 сентября 1913 года, когда у острова Беннета встали на якоря русские ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач», пытавшиеся пробиться с востока в Карское море.

В тот же день русские моряки обнаружили на острове остатки хижины, в которой некогда жил Эдуард Толль и его спутники. В память о погибших они поставили на острове Беннета деревянный крест с медной табличкой: «Памяти погибших в 1902 году начальника экспедиции барона Эдуарда Толля, астронома Фридриха Зеберг, проводников Василия Горохова и Николая Протодьяконова. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана 5 сентября 1913 года».

Осенью 1937 года к острову Беннетта пришло советское исследовательское судно «Садко» под командой капитана Н. Храмцова. В бухте Павла Кёппена с судна высадилась поисковая группа. Здесь были обнаружены остатки летовки Толля, парусиновая сумка, кожаная рукавица, напильник, магниты из инклинатора. Тут же лежала доска, на которой астроном экспедиции Зеберг вырезал свою фамилию.

Итак, 26 октября 1902 года путешественники под руководством Толля ушли на юг. Но на Ляховские острова не пришли. Очевидно, причиной их гибели стал несчастный случай. Трагическая судьба отважных русских исследователей потрясла современников. Но одновременно она же рассеяла надежды отыскать «призрачную

Землю Санникова», которую за несколько поисковых лет так ни разу и не удалось увидеть, какой бы ясной и тихой ни была погода. Так закончился земной путь отважного полярного исследователя... Дневник барона Толля, сохранившийся на яхте «Заря», был передан его вдове Эммелине, и она издала его в 1909 году в Берлине. Записи, дневники, научные выводы, изыскания Эдуарда Толля после его гибели были опубликованы. Целых тридцать два тома составили результаты экспедиций этого полярного исследователя. В СССР дневник в сильно урезанном виде вышел в переводе с немецкого только в 1959 году. И все же, нельзя не признать, туманы, полярные льды, шторма и вьюги скрыли тайну еще одной пропавшей экспедиции.

Рассказ Альбанова о судьбе команды «Святой Анны»: одни загадки

Потеряв при неудачном походе к Северному полюсу своего командира — старшего лейтенанта Георгия Седова, — шхуна «Святой Фока» медленно ползла вдоль безлюдных берегов Земли Франца-Иосифа. В ее топках уже давно сгорели последниее килограммы угля, теперь жгли судовые переборки, а когда везло с охотой — медвежьи и моржовые туши. «Святой Фока» пробивался к острову Нортбрук, чтобы здесь, на мысе Флора, разобрать на топливо оставленный 20 лет назад дом английского полярного исследователя Фредерика Джексона. Вдруг судовой наблюдатель, он же экспедиционный художник, Николай Пинегин увидел на пустынном берегу нечто похожее на одинокого человека. «В первую минуту решил, что мне почудилось. Невольным движением я отнял от глаз бинокль, чтобы протереть стекла, посмотреть снова. В это время кто-то крикнул: "Человек на берегу!"

Да, человек. Он движется. Кто это? Вся команда "Фоки" закричала "Ура!" ... Стоящий на берегу не похож был на человека, недавно явившегося из культурных стран. ... Человек что-то делал из камней. Минуту после того, как мы отдали якорь, неизвестный столкнул на воду каяк, ловко сел и поплыл к "Фоке", широко взма-

хивая веслом. Каяк подошел к борту. Незнакомец что-то крикнул нам несильным и слегка сиплым голосом. Мы не расслышали этого возгласа, тем более что в этот же момент к самому каяку подплыл морж, которого мы отогнали выстрелом.

Спустили с борта шторм-трап. Человек поднялся по нему. Он был среднего роста, плотен. Бледное усталое и слегка одуловатое лицо сильно заросло русой бородой. Одет он был в изрядно поношенный и выцветший морской китель.

— Альбанов, штурман шхуны "Святая Анна" экспедиции Брусилова, — были первые слова незнакомца на борту "Фоки". — Я прошу у вас помощи, у меня осталось четыре человека на мысе Гранта...» Так была получена первая весточка от пропавшей во льдах два года назад экспедиции лейтенанта Георгия Брусилова. Позже в Главном гидрографическом управлении будет получена выписка из судового журнала «Святой Анны», а еще через три года — увидит свет, как приложение к 41-му тому «Записок по гидрографии», книга Валериана Альбанова «На юг, к Земле Франца-Иосифа», в основу которой легла вторая часть походного дневника судового штурмана. Подчеркиваю, только вторая часть, а первая, где содержался рассказ о начале плавания и о дрейфе, была утрачена во время перехода к Земле Франца-Иосифа.

На всех, кто перед выходом в море видел шхуну «Святая Анна», судно производило весьма благоприятное впечатление. Материал корпуса первоклассный. Обшивка тройная, дубовая. Подводная часть обтянута листовой медью. Бывалые моряки в первую очередь отметили крепкий ее стоячий такелаж, способный нести большие паруса, бочку на грот-мачте, из которой зверобои в полярных водах высматривают добычу, прочный ледовый корпус, гарпунные пушки на носу. Скорее всего, китобойное судно идет в Арктику. И они практически не ошиблись. Только в море шли не китобои, а путешественники под командой лейтенанта Георгия Брусилова. В полярное плавание на «Святой Анне» с Брусиловым пошли 22 человека, но только двое из них — штурман Валериан Альбанов и матрос Александр Конрад — в 1914 году вернулись домой. Экспедицию искали два года подряд, но все поиски были безуспешными. О подготовке экспедиции и полярном плавании шхуны «Святая

Анна» рассказано в главе 1. А вот о судьбе отдельных ее участников, ушедших на Большую землю после зимовки, стало известно со слов Альбанова и Конрада.

Последние приготовления судна к полярному плаванию прошли в городе Александровск-на-Мурмане. Здесь общую предпоходовую эйфорию не испортило даже отсутствие нескольких членов экипажа: первого штурмана, доктора и гидролога. С хлопотными штурманскими обязанностями мог успешно справиться второй штурман Валериан Альбанов. Это был опытный моряк.

Он родился в 1881 году в городе Воронеже. В 1904 году после окончания Санкт-Петербургских морских классов он ушел в плавание по Балтике. В 1905 году он стал помощником капитана на пароходе «Обь» и четыре года ходил на нем по Енисею и Енисейскому заливу. В 1909 году он был назначен на пароход «Кильдин» и два года работал на международной морской линии Архангельск — Британские острова. В 1912 году, как один из лучших полярных штурманов, был приглашен на шхуну «Святая Анна», с удовольствием принял это предложение и ушел на ее борту в Арктику.

Много загадок оставила экспедиция лейтенанта Георгия Брусилова. До сих пор они остаются неразгаданными, хотя часть ответов на них могло оказаться в почте, которую привезли с собой Альбанов и Конрад. Сегодня считается, что эта почта за прошедшее столетие исчезла вместе с некоторыми важными экспедиционными документами. На то, что она действительно была отправлена с Альбановым, указывает счастливая находка, которую, по словам советских историков Дмитрия Алексеева и Павла Новокшонова, удалось найти в первом выпуске дневника штурмана со «Святой Анны».

Записка была написана на имя заведующего гидрометеорологической частью Главного гидрографического управления Леонида Брейтфуса, участника плаваний по поиску пропавших полярных экспедиций, ушедших в море в 1912 году. Вот как она выглядела: «Г-н Брейтфус. Сообщаю Вам, что Георгий Львович вручил мне на шхуне жестяную банку с почтой. В Архангельске я вскрыл банку и пакет отправил М.Е. Жданко. С уважением В. Альбанов». Записка очень важная.

Дело в том, что почта, доставленная Альбановым и отправленная Жданко, так и не дошла до адресатов. Об этом говорят обращения в Главное гидрографическое управление в 1915—1917 годах родственников пропавших участников Брусиловской экспедиции: родителей Игнатия Калмыкова, Якова Фрейберга и самого начальника Главного гидрографического управления генерала Корпуса гидрографов флота Михаила Жданко, жен Михаила Денисова и Вячеслава Шленского. Эта потеря лишила современников неофициальной информации от участников экспедиции и оставила им единственную возможность узнать о том, что происходило на «Святой Анне» во время плавания, только из вахтенного журнала, да по воспоминаниям двух ее участников, выживших в Арктике. И в этом случае удалось восстановить многие подробности этого смертельно опасного морского путешествия. Хотя, в свою очередь, эти подробности породили и много новых вопросов. Выходит, исчезла, возможно, самая ценная часть посылки, которую доставил Альбанов, — личные письма зимовщиков.

Вместе с тем известно, что пакет, содержавший рапорт Георгия Брусилова и выписку на 18 листах из вахтенного журнала «Святой Анны» с рассказом о полярном плавании, все же попал в Главное гидрографическое управление генералу М. Жданко. Получается, что здесь присутствует явная недоговоренность? И вряд ли со стороны генерала Жданко!

Меж тем известно, что из-за бытовой неустроенности зимой 1912/1913 года между командиром и штурманом словно возник некий барьер. В таких обстоятельствах дрейф продолжался весь 1913 год.

Вот как это событие объясняет в дневнике сам Валериан Альбанов:

«По выздоровлении лейтенанта Брусилова от его очень тяжкой и продолжительной болезни на судне сложился такой уклад судовой жизни и взаимных отношений всего состава экспедиции, который, по моему мнению, не мог быть ни на одном судне, а в особенности являлся опасным на судне, находящемся в тяжелом полярном плавании. Так как во взглядах на этот вопрос мы разошлись с начальником экспедиции лейтенантом Брусиловым, то я

и просил его освободить меня от исполнения обязанностей штурмана, на что лейтенант Брусилов после некоторого размышления и согласился, за что я ему благодарен». Меж тем далее в этом же дневнике просматриваются истинные взаимоотношения между офицерами «Святой Анны».

«Уже поздно вечером, Георгий Львович в третий раз позвал меня к себе в каюту и прочитал список предметов, которые мы брали с собой и которые по возможности мы должны были вернуть ему. Вот этот список, помещенный на копии Судовой Роли: 2 винтовки Ремингтон, 1 винтовка норвежская, 1 двуствольное дробовое ружье центрального боя, 2 магазинки шестизарядные, 1 механический лаг, из которого был сделан одометр, 2 гарпуна, 2 топора, 1 пила, 2 компаса, 14 пар лыж, 1 малица 1-го сорта, 12 малиц 2-го сорта, 1 совик, 1 хронометр, 1 секстан, 14 заспинных сумок, 1 бинокль малого размера.

Георгий Львович спросил меня, не забыл ли он чего-нибудь записать. По правде сказать, при чтении этого списка я уже начал чувствовать знакомое мне раздражение и спазмы стали подступать к моему горлу. Меня удивила эта мелочность. Георгий Львович словно забыл, какой путь ожидает нас. ... Я сдержал себя и напомнил Георгию Львовичу, что он забыл записать палатку, каяки, нарты, кружки, чашки и ведро оцинкованное...

Сильно возбужденный ушел я из каюты командира вниз. По дороге остановил меня Денисов вопросом, где я буду вскрывать почту: в России или в Норвегии? Это было для меня последней каплей и я уже не выдержал: наговорил ему целую кучу дерзостей и посулил за первыми ропаками побросать в полынью и почту, и сумки, и пилу, и чашки с кружками, так как далеко не уверен, доберусь ли я до почтового поезда в России или в Норвегии. Денисов удивленно вытаращил глаза на меня глаза и грустный ушел к себе». Весьма любопытный отрывок из дневника Альбанова, ясно характеризующий взаимоотношения среди командного состава и команды «Святой Анны» перед расставанием. Хотелось бы отметить, что эти строки были написаны по прошествии трех-четырех лет со дня расставания и, естественно, были «крепко приглажены».

Весной 1914 года, когда шхуна находилась уже севернее Земли Франца-Иосифа, штурман Альбанов, а с ним и часть команды решили покинуть вмерзшее судно. Начальник экспедиции не стал этому противиться, и 22 апреля 1914 года состоялся прощальный дружеский ужин. Здесь врач экспедиции Ерминия Жданко сделала все, чтобы Брусилов и Альбанов расстались дружески. Со слов судового штурмана, он не один надеялся, что через год «Святая Анна» выйдет на чистую воду где-нибудь в районе Шпицбергена. Но в этом случае тем более необычен уход единственного штурмана с корабля. Вот как, по словам Альбанова, звучало предписание лейтенанта Брусилова начальнику уходящей группы:

«10 апреля 1914 года. Штурману Вал. Ив. Альбанову.

Предлагаю Вам и всем нижепоименованным, согласно Вашего и их желания покинуть судно, с целью достижения обитаемой земли, сделать это 10-го сего апреля, следуя пешком по льду, везя за собой нарты с каяками и провизией, взяв таковой с расчетом на два месяца. Покинув судно, следовать на юг до тех пор, пока не увидите земли. Увидав же землю, действовать сообразно с обстоятельствами, но предпочтительно стараться достигнуть Британского канала, между островами Земли Франца-Иосифа, следовать им, как наиболее известным, к мысу "Флора", где я предполагаю, можно найти провизию и постройки. Далее, если время и обстоятельства позволят, направиться к Шпицбергену, не удаляясь из виду берегов Земли Франца-Иосифа. Достигнув Шпицбергена, представится Вам чрезвычайно трудная задача найти там людей, о месте пребывания которых мы не знаем, но надеюсь на южной части его — это Вам удастся, если не живущих на берегу, то застать где-нибудь промысловое судно. С Вами пойдут, согласно их желания, следующие тринадцать человек из команды. Капитан "Св. Анны" лейтенант Брусилов. 10 апреля 1914 г. в Северном Ледовитом океане. Широта 82 гр. 55 мин. 5 сек. северная, долгота 60 гр. 45 мин. восточная». Предписание было заверено судовой печатью. Здесь же был приложен список состава группы. Вместе с Валерианом Альбановым покинули судно: старший рулевой Петр Максимов, матросы Александр Конрад, Евгений Шпаковский, Ольгерд Нильсен, Иван Луняев, Прохор Баев, Александр Архиреев, Павел Смиренников,

машинист Владимир Губанов, стюард Ян Регальд. В составе этой же группы ушли матросы И. Пономарев и А. Шахнин, а также кочегар М. Шабатура, но через десять дней они вернулись на «Святую Анну».

Утром 10 (23) апреля группа, покидавшая судно, направилась к Земле Франца-Иосифа.

Трудный трехмесячный переход по дрейфующим льдам описан в ранее названной книге «На юг к Земле Франца-Иосифа».

Поход группы Альбанова к Земле Франца-Иосифа был полон необычайных трудностей и лишений. Ездовых собак не было, и тянуть нарты приходилось людям. Нартов и каяков в партии было семь, продовольствия имелось на два месяца. Этот груз оказался, однако, слишком тяжелым для ослабевших после трудной зимовки путников.

«Только что мы налегли на лямки, — записал позже в своем дневнике Альбанов, — как с троими из нас приключилась дурнота: сильное головокружение и слабость такая, что пришлось здесь же около нарт лечь на снег и полежать минут пятнадцать». Не осталось ничего другого, как перетаскивать нарты в несколько приемов. В среднем за сутки удавалось проходить около 3,5 километров. Одной из главных трудностей всего путешествия было отсутствие надежных навигационных карт Арктики. Перед походом их готовили вручную, основываясь на данных и карте из книги Фритьофа Нансена «Среди полярных льдов во мраке ночи» и на книге Александра Колчака «Льды Карского и Сибирского морей».

На первом участке похода — переходе по льду к Земле Франца-Иосифа — пропал без вести только матрос Баев. Он ушел на разведку и исчез, вероятно, где-то провалился в ледовую трещину или в полынью. Многие спутники Альбанова готовы вернуться на судно, но оно уже слишком далеко. Однажды на ночевке из партии сбежали 2 человека. Они выкрали запас продовольствия, бинокль с компасом, оружие и жестянку с почтой. И последнюю, скорее всего, — ради собственного оправдания. Сложно не заметить, что слишком уж разношерстная «публика» составляла команду «Святой Анны», а главное — что на ее поведение сильно влияли

напряженные отношения между лейтенантом Брусиловым и штурманом Альбановым.

8 июля ушедшие со «Святой Анны» добрались до Земли Александры. К этому времени все их запасы продовольствия состояли из 2 килограммов сухарей, 200 граммов сушеного мяса и 1 килограмма соли. Несказанно они обрадовались, когда нашли на мысе Мэри Гармсуорт множество птиц и гагачьих яиц.

Казалось, что теперь, когда группа Альбанова добралась до Земли Александры, все трудности остались позади. Но на самом деле именно здесь на путешественников и обрушились самые большие несчастья. Именно здесь удалось настигнуть беглецов. Штурман Альбанов — единственный, кто может сейчас решить их судьбу, и он решает: «Простить ради прихода на землю...» Главный из беглецов, матрос Конрад, после решения штурмана становится его должником: Альбанов спас его жизнь. А до мыса Флора на острове Нортбрук — конечной цели похода — еще 150 километров. На юг от Земли Александры было чистое море, и путешественники решили разделиться: часть из них отправилась вдоль ледника Земли Александры, а остальные, во главе с Альбановым, пошли морем на двух каяках (по 2—3 человека). Моржи неоднократно пытались атаковать каяки, и не раз смелые моряки были на краю гибели.

В партии, шедшей по берегу от мыса Ледлей к мысу Ниль, от крайнего истощения заболел матрос Архиреев. В конце концов у него отнялись ноги и он остался лежать на льду. Когда на следующий день группа вернулась за ним, то матрос уже был мертв. Он так и оставлен был на льду.

Позже береговая партия (боцман Максимов, матросы Губанов и Смиренников и стюард Регальд) отстала от каяков, и, добравшись до мыса Гранта, Альбанов напрасно ее ждал несколько суток. Скорее всего, они либо провалились в ледовые трещины, либо, подобно Архирееву, потеряв остатки сил, замерзли.

На каяках дело обстояло не лучше. Сначала обессилев, на острове Белл умер матрос Нильсен, затем в тумане, недалеко от острова, исчез каяк, на котором шли матросы Шпаковский и Луняев. Скорее всего, они были унесены в океан штормовыми волнами. Непонятно, но именно им Альбанов доверил везти первую часть своего днев-

ника, где он описывал плавание и дрейф «Святой Анны». Итак, до мыса Флора добрались лишь двое из одиннадцати шедших сюда.

Альбанов знал об этом месте крайне смутно. Его познания ограничивались информацией из вышеупомянутой книги Ф. Нансена, который 20 годами ранее соорудил здесь хижину, перезимовал в ней и весной следующего года встретил здесь английского исследователя Фредерика Джексона.

«Знали мы, — рассказал позднее Альбанов, — что почти двадцать лет тому назад берег этого архипелага прошли Нансен с Иогансеном, что они перезимовали в очень мрачной хижине на острове... Знали, что когда-то на этом этом мысе (мыс Флора. — *Авт.*) были хорошие постройки, но был ли там кто-нибудь после Джексона, уцелели ли там его постройки, был ли там оставлен склад провизии, этого мы ничего не знали. Помнили, что Нансен хвалит охоту на этом мысе и вообще на Земле Франца-Иосифа, ожидали там встретить таких моржей, которых хоть палкой бей по морде, а они и не проснутся».

Искали «Святую Анну» два года — 1914—1915 годы, а также периодически в 1916 году. После длительных и жарких дебатов в Государственной думе и Совете министров Главное гидрографическое управление снарядило поисковые экспедиции на судах «Герта», «Эклипс» и «Андромеда» в Карское море, к Земле Франца-Иосифа и к Шпицбергену. Их команды должны были осмотреть здешние берега и заложить в местах, где реальнее всего могли появиться моряки с пропавших судов, продовольственные склады. Но появление в Норвежском и Баренцевом морях германских вспомогательных крейсеров, а затем и подлодок остановило активное проведение поисков. Оставшиеся на борту «Святой Анны» во главе с лейтенантом Георгием Брусиловым были признаны «без вести пропавшими».

Меж тем, по словам вышеупомянутых советских историков Д. Алексеева и П. Новокшонова, и после окончания этих поисков появилось несколько непроверенных известий об этой экспедиции.

Так, в феврале 1915 года гидрограф Карягин сообщил начальнику охраны водного района Архангельского порта, что «во время командировки для исследования льдов в Белом море я видел в

Патракеевском волостном управлении бутылку со вложенной в нее запиской, найденную одним из крестьян во время рыбного промысла у мыса Куйского в первых числах января этого года... Содержание записки следующее: "В надежде больше не видать России мы с честью расстаемся с жизнью. Команда. Мой последний привет с полосы вечных льдов. Брусилов 13 февраля 1913 года"».

Другим любопытным фактом, приведенным вышеназванными советскими историками, является получение ими письма из Таллина от Нины Георгиевны Молчанюк, дальней родственницы Ерминии Жданко. На его страницах она сообщила, что за годполтора до начала Второй мировой войны «пропавшая без вести» Ерминия Брусилова приезжала в Ригу из Южной Франции. Факт совершенно невероятный. Выходит, шхуна «Святая Анна» не погибла в высоких широтах? Но тогда где же сам Георгий Брусилов и оставшаяся с ним команда?

По оценке Альбанова, на шхуне осталось достаточно продовольствия: года на полтора, то есть до октября 1915 года. Прочность судна, проверенная полуторагодовым дрейфом, позволяла выдержать натиск льдов. Сегодня известно, что судно, брошенное американской экспедицией Роберта Дж. Мак-Клюра, искавшей пропавшую экспедицию Джона Франклина, и вмерзшее в лед, успешно вышло на чистую воду через полвека. «Святую Анну» вполне могло вынести сначала в Гренландское море, а затем Восточно-Гренландским течением в Норвежское море. Здесь ее могли встретить германский рейдер или подлодка. А может, вынесло на восточный берег Гренландии или на Шпицберген. Но пока это лишь предположения. Загадка гибели экспедиции лейтенанта Георгия Брусилова еще ждет своего разрешения. Как ждет проверки и версия о появлении в Риге загадочной Ерминии Брусиловой.

Штурман Альбанов после возвращения из Брусиловской экспедиции всю Первую мировую войну работал на ледорезе «Литке» (бывшая «Канада»), а в 1918 году вернулся на Енисей и поступил на пароход «Енисей» (по другим данным, производителем работ на пароход «Север»). Все эти годы он очень уклончиво отвечал на вопросы о пропавших письмах. И никогда не рассказал, куда же они

делись. Осенью 1919 года он погиб при невыясненных обстоятельствах на станции Ачинск, возвращаясь из Омска в Красноярск.

Еще более скрытным был его спутник Александр Конрад. Даже в случае договоренности по телефону с родственниками Ерминии Жданко и Георгия Брусилова он всемерно уклонялся от встреч. Он пережил Альбанова на 20 лет.

Догадок о причинах их молчания было много, но никто не нашел правды. Похоже, что ближе всех к ней подошел экспедиционный художник со «Святого Фоки» Николай Пинегин, который до последних дней жизни искал, что же, прежде чем сесть в каяк и отправиться к спасительному судну, сделал из камней штурман Валериан Альбанов. Но и он ничего не нашел. В общем — одни загадки!

Самолет Буторина нашли через 10 лет

Чукотка всегда хранила множество тайн. В истории изучения ее суровых снежных пустынь много загадочного, порой — трагического. Ведь часто единоборство чукотской природы, с долгой полярной ночью, пургой и трескучими морозами с людьми заканчивалось гибелью последних. Особенно эти трагедии стали заметны в годы Великой Отечественной войны, когда через эти районы был проложен секретный транссибирский маршрут «Алсиб» (Аляска—Сибирь) по которому летчики советских перегоночных авиационных полков перегоняли американские самолеты, поставляемые в СССР по ленд-лизу.

Первый участок перегонки от американского города Фэрбанкс, через Берингов пролив и Чукотку, обеспечивали летчики 1-го перегоночного авиаполка 1-й перегоночной авиадивизии. Так как этот отрезок «Алсиба» был одним из самых сложных, то перегонщики 1-го полка были набраны среди опытнейших полярных летчиков и летчиков Гражданского воздушного флота (ГВФ) и фронтовиков. Но, несмотря на опыт советских перегонщиков в годы войны, только на чукотско-сибирском участке трассы «Алсиб» 1-я перегоночная авиадивизия потеряла 81 самолет и 115 летчиков.

Однако данный рассказ посвящен еще довоенной катастрофе, о которой удалось узнать только спустя десятилетие.

Солнечным днем 26 апреля 1946 года геолог Ю. Кремчуков вышел на берег скованной льдом реки Амгуэма, начинающейся где-то у Анадырского хребта и впадающей в Чукотское море. День был тихий-тихий, видимость — «на все 100». Неожиданно геолог заметил вдали черный предмет, неподвижно черневший среди снежной белизны. За двадцать минут он пришел в район находки и... остолбенел. Это был упавший на горный склон советский полярный самолет с выведенным на крыльях оранжевой краской номером «Н-43». Рядом под легким ветерком полоскалась лохмотья палатки.

Кремчуков сразу же вспомнил о телефонограмме, которую полгода назад получили все геологические партии Чукотки об исчезновении где-то здесь нашего самолета. Он осторожно заглянул в темноту палатки. Здесь он увидел заледеневшую фигуру погибшего летчика, из кармана меховой куртки которого торчала записная книжка. Тут же сиротливо валялась паяльная лампа. Первый же взгляд на страницы последнего дневника погибшего показал, что летчик пролежал в палатке более 10 лет.

22 декабря 1935 года радист радиостанции Анадыря принял обычную радиограмму с аэродрома в поселке Ванкарем: «Завтра девятнадцатого вылетаю Н-43 через хребет на Кресты. Волобуев». Это сообщение вызвало удивление.

Г. Волобуев был командиром Ванкаремского отряда полярной авиации и принимал решения на полеты самостоятельно, но для длительного полета на одномоторном Р-5 над безлюдной Чукоткой, да еще в разгар полярной ночи, ему были нужны серьезные основания. Кроме того, прошло уже трое суток с момента его вылета, а самолет с Волобуевым на борту так и не прилетел в Анадырь.

То, что радиограмма поступила в залив Креста лишь через трое суток — не удивительно. Северное и южное побережье Чукотки связывала сеть из маломощных радиостанций: мыс Северный — Ванкарем — Уэлен — бухта Провидения — Анадырь. Порой радиограмма, например, из Уэлена в Анадырь, проходила даже через... Петропавловск-Камчатский. Скорее всего, так же шла и

радиограмма Волобуева от 18 декабря. Но это же длительное прохождение радиограмм заставило Волобуева не дожидаться ответа из залива Креста, а, воспользовавшись ясной погодой в Ванкареме, полететь по выбранному маршруту. Конечно, он сильно рисковал, вылетая на самолете без радиостанции, но, вероятно, посчитал, что полет будет коротким и несложным, так как летчик Буторин, да и он сам, быстро отыщут залив Креста.

Анадырский хребет исконно разделял северную и южную части Чукотки и был непреодолимой преградой для жителей прибрежных поселков Чукотского моря и Анадырского залива. Только в 1933 году над его вершинами раздался шум авиационных двигателей: летчики Федор Куканов и Георгий Страубе впервые пролетели над этим «белым пятном» Чукотки на трехмоторном самолете ЮГ-1. Во время полета они уточнили высоты некоторых отрогов Анадырского хребта и внесли корректуру в данные, указанные на картах. Годом позже над хребтом пролетел известный полярный летчик Михаил Водопьянов, а в августе 1935 года — летчик Богданов. Меж тем Николай Каманнин, ведущий свой отряд на спасение команды и пассажиров раздавленного льдами парохода «Челюскин», предпочел пролететь лишнюю 1 тысячу километров, но не лететь через грозный хребет, все еще остающийся таинственным и пугающим.

Самолет Н-43 представлял собой полутороплан классического типа для ведения разведки и принадлежал к лучшим образцам самолетов подобного типа в 1928—1933 годах. Самолет обладал более чем достаточной общей и местной прочностью, отличался продуманностью и добротностью выполнения. Эти самолеты прожили долгую и насыщенную жизнь, в том числе — успели повоевать в Великой Отечественной войне. Использовался до 1944 года. Самолет Буторина отличался от своих собратьев тем, что имел заднюю кабину, разделенную на две части для размещения здесь двух наблюдателей.

В конце дня Н-43, пилотируемый Буториным, уверенно взлетел, набрал высоту и ушел в западном направлении. Радист Ванкарема отстучал: «Волобуев вылетел через хребет на Кресты, далее Анадырь. Подтвердите прибытие». Через полчаса самолет повернул на

юго-запад и полетел к реке Амгуэма. В соответствии с полетным заданием он должен был лететь вдоль реки, пока она не повернет строго на запад, а затем сразу же повернуть строго на юг и лететь так до выхода к заливу Креста.

Совершенно незаметно погода начала портиться, появились редкие облака. Облачность быстро нарастала, и вот уже тяжелые облака стали прижимать Н-43 к земле. Пришлось снижаться, очертания местности стали терять свою четкость. Внезапно исчез светлый просвет от восходящего солнца, пришлось еще сбросить высоту, но это мало помогло: видимость не улучшилась. Тогда Буторин повернул машину строго на юг. Неожиданно что-то ударило по правой лыже, самолет резко клюнул носом, затрещал пропеллер. Буторин инстинктивно взял ручку управления на себя и попытался поднять самолет, но было уже поздно — самолет скрежетал днищем по скале. В кабину влетел фонтан снега и мелких камешков. Через несколько секунд, завалившись на левое крыло, Н-43 замер на горном склоне. При посадке Буторин и Волобуев уцелели, но механик Богдашевский сломал ногу.

Летчики разбили палатку, занесли туда Богдашевского и стали дожидаться помощи. Палатку обогревали с помощью паяльной лампы, ведь керосина в баках самолета осталось достаточно. Неприкосновенный бортовой запас продовольствия спланировали растянуть на месяц. Однажды они даже заметили пролетавший поблизости поисковый самолет, но пока зажгли костер, то самолет улетел.

Наконец, 15 января 1936 года Волобуев принял решение вместе с Буториным пойти искать людей. Об этом он написал в дневнике, который он отдал остающемуся в палатке механику, и ушел в направлении на юг. Как показало время — навсегда! Вряд ли Волобуев и Буторин, ослабевшие от голода и в 40-градусный мороз, сумели далеко уйти. Скорее всего, они замерзли на льду Амгуэмы или в последнем своем лагере на ее берегу. Это осталось загадкой. Богдашевский еще около месяца ждал своих товарищей по несчастью, делая в дневнике короткие записи. 13 февраля он сделал последнюю запись и навеки уснул.

В заливе Креста Волобуева ждали несколько дней. Сначала жила надежда, что самолет сел на вынужденную посадку и после короткого ремонта прилетит. Потом во все стороны разослали собачьи упряжки, дали знать местным и кочующим оленеводам. Начали поиски с воздуха, правда, из-за отсутствия исправных самолетов в поисках участвовала только одна машина. Проходили дни, недели, месяцы, но поиски не принесли успеха. Правда, из различных районов (из поселка Амбарчик, с мыса Сердце-Камень, залива Лаврентия, и даже с побережья бухты Угольная) приходили сообщения о якобы замеченных сигнальных ракетах и звуках пролетавшего самолета. Но все они не получали подтверждения. Весной 1946 года самолет Буторина был найден, но Чукотка лишь приоткрыла завесу этой тайны.

Ведь знакомство с трудом известного полярного историка М.И. Белова показало, что впервые самолет Буторина и останки Богдашевского были найдены летом... 1936 года геологической партией из экспедиции В. Дитмара. Эти геологи работали на Чукотке все лето и начало осени. По непонятной причине дневник Богдашевского был потерян, а данные о находке не попали ни в Анадырь, ни в Ванкарем. Почему? Пока установить не удалось! Но, повторюсь, первую информацию о гибели Волобуева, Буторина и Богдашевского в Анадыре узнали только через 10 лет. А может, Арктика лишь приоткрыла пелену тайны над исчезнувшим осенью 1935 года самолетом Р-5?

Истинное лицо Витуса Беринга удалось восстановить

Вторая Камчатская экспедиция началась 4 июня 1741 года, когда пакетботы «Святой Петр» (флагманский корабль под командованием Витуса Беринга) и «Святой Павел» (под командованием Алексея Чирикова) вышли из Авачинской бухты к берегам Америки, и закончилась для капитан-командора Беринга 8 декабря 1741 года смертью от цинги. Более подробно о первой и второй

Камчатских экспедициях, возглавляемых бесстрашным датчанином, рассказано в главе 1.

Прошло более двух столетий. За эти годы крест, поставленный командой «Святого Петра», сгнил, а место захоронения бесстрашного русского офицера было утеряно. Более того — пропал его походный дневник, пропали письма к жене и детям, исчезли зарисовки художников, бывавших на Камчатке в XVIII веке и видевших место его погребения. Казалось, мы потеряли его навсегда? Но, к счастью — нет, не потеряли! России повезло, что на ее просторах еще не перевелись энтузиасты, знающие нашу национальную историю, помнящие о ней и делающие все для того, чтобы о ней знали и наши потомки. И в том, что новые «Иваны, не помнящие родства» составляют очень малую часть русского народа.

Так, в юбилейный год исторического плавания (1991) в московском клубе «Приключение» родилась идея найти могилу знаменитого капитан-командора. И замысел был весьма интересен: можно было не только найти могилу Витуса Беринга, но и сделать захоронение настоящим историческим памятником и восстановить его истинный облик. Интересно, что из почти 5 тысяч участников Великой Северной экспедиции, в том числе и обеих Камчатских экспедиций, в наши дни достоверно известны портретные изображения только... пяти! Это — Степан Крашенинников, Иоганн Гмелин, Витус Беринг, Василий и Татьяна Прончищевы. И самым спорным всегда оставался портрет самого Витуса Йонассена Беринга.

Имя Витуса Беринга увековечено на российских географических картах, в названиях наших судов и в истории России. Но судьба сыграла с ним крайне злую шутку: серьезные исторические исследования конца 1990-х годов показали, что со всех портретов в справочниках и энциклопедиях на нас смотрит совсем не тот Витус Беринг, который возглавлял обе Камчатские экспедиции XVIII века и нанес на карту все северные и восточные границы России (от Белого моря до Амура). На протяжении двух столетий Берингу приписывали разные лица. Первый портрет был опубликован в 1912 году и сразу вызвал недоумение у историков.

Как известно, Витус Беринг никогда не носил свои награды. И тем не менее на портрете красовался «некто» с орденом... Свя-

того Георгия IV степени, учрежденным... через 28 лет после смерти В. Беринга. Только уже в советское время удалось установить, что имя этого офицера — Христиан Беринг — старший инженер инженерных войск времен Павла I, награжденный этим орденом и крестом за штурм Измаила.

Другой широко известной ошибкой стал портрет, обнаруженный в 1945 году у проживающей в Москве праправнучки капитан-командора Е. Трегубовой. После его публикации в «Известиях Всесоюзного географического общества» появилось еще одно «лицо Беринга». Однако через 20 лет крупнейший советский историк Михаил Белов заявил: «Изображенная на портрете личность — вовсе не великий мореплаватель, а известный датский поэт и историк Витус Педерсен Беринг, в честь которого и был назван будущий мореплаватель». Но как же выглядел настоящий Витус Йонассен Беринг?

Итак, в 1991 году состоялась российско-датская археологическая экспедиция на Командорские острова. И ее участникам удалось найти утерянное захоронение! Детально о подготовке и проведении этой экспедиции можно прочесть в сборнике «Последняя экспедиция Витуса Беринга», которая увидела свет в московском издательстве АО «Издательская группа "Прогресс"» в 1992 году. Поэтому оставим подробности за рамками данной книги и приведем только ту информацию, которая здесь необходима.

Работа, проведенная в архивах, показала, что при захоронении могильный крест был установлен прямо у изголовья капитан-командора. Более того, это захоронение было непосредственно у последней землянки Витуса Беринга.

В 1979 и в 1981 годах на месте зимовки экспедиции Беринга работала первая за все годы научная археологическая экспедиция под руководством сотрудника Института истории археологии и этнографии народов Дальнего Востока В. Ленькова. Тогда впервые в полевых условиях был применен специальный биохимический метод. Дело в том, что в местах захоронений обычно наблюдается повышенное содержание фосфатов и белков. Здесь задача исследователей сводится к отбору проб грунта с определенных глубин, анализу и выявлению областей с повышенной концентрацией вы-

шеназванных соединений. И этот метод полностью себя оправдал: землянка Витуса Беринга была найдена.

Через десять лет, в 1991 году, к месту захоронения прибыла группа подводных археологов под руководством Андрея Станюковича, которые должны были уточнить состояние места захоронения и найти последние 4 пушки с пакетбота «Святой Петр». За ними прибыла вторая часть археологической экспедиции, вместе с которой прибыла и группа из Дании во главе с директором муниципального музея из города Хорсенса (родины Беринга) Оле Щеррингом.

Первые человеческие кости были найдены уже на второй день после прибытия основной исследовательской группы. Через несколько дней были найдены останки сразу четырех спутников Беринга. У одного из них был найден нательный крест, а у изголовья был заметен какой-то след, возможно — от вертикально стоящего деревянного предмета.

6 августа датчане отыскали останки 60-летнего мужчины, в своеобразном гробу, сделанном из корабельных досок, которые были заглублены в землю ниже иных. По всем признакам это и был сам капитан-командор. Рядом с ним предположительно находились ответственный за продовольствие экспедиции (комиссар) прапорщик Иван Лагунов, самый старший участник экспедиции — 70-летний штурман Андрис Эзельберг, подшкипер Никита Хотяинцев, морской гренадер Иван Третьяков, морской солдат Федор Панов или канонир 2-й статьи Прокофий Юфимцев. 13 августа все поисковые работы на острове были закончены.

За время экспедиции была найдена могила с шестью захоронениями примерно одного времени происхождения. По мнению доктора медицинских наук из Российского Федерального Центра судебной экспертизы, профессора Виктора Звягина через десяток-другой лет их скелеты могли бы совсем исчезнуть — раствориться, и уж точно никто бы и никогда их не нашел. На этой могиле Витуса Йонассена Беринга и его спутников был поставлен деревянный крест и возведена ограда из плавника и швартового каната.

Через год после успешного окончания экспедиции методом пластической реконструкции был восстановлен и истинный облик капитан-командора. Чтобы поставить точку в этом долгом и запутанном деле, участники экспедиции и эксперты искали самые убедительные доказательства. Ими могли стать черепа родителей В. Беринга или его детей. Но, к сожалению, и их захоронения были утерянны.

За восстановление истинного лица Беринга взялся все тот же профессор Виктор Звягин, который и придумал оригинальный способ сбора материалов, необходимых для идентификации. Была составлена родословная Берингов, как по мужской, так и по женской линии, в которой насчитывалось около 150 человек. В России и в Дании — везде, где только можно, — шли поиски портретов, гравюр, литографий, фотографий с изображением потомков мореплавателя. Так удалось получить иконографический (портретный) материал, который был сразу же передан в Институт судебной медицины. Здесь выявили основные черты, присущие роду Берингов. Вынесенный вердикт был однозначен — в 1991 году действительно была найдена могила Витуса Йонассена Беринга. Вероятность ошибки при этом была практически равна нулю. Так через два с половиной века великий мореплаватель обрел собственное лицо. Уже в наши дни эта история получила продолжение.

23 ноября 2009 года в московском Доме русского зарубежья, на Таганке, состоялся вечер из цикла «Встречи с Русской Америкой». Темой вечера стала легендарная и в некотором смысле противоречивая — для большинства соотечественников — фигура Витуса Беринга, точнее, капитан-командора российского флота Витуса Йонассена Беринга — начальника Первой и Второй Камчатских экспедиций, первооткрывателя северо-западного американского побережья — Аляски (Русской Америки), совершившего в жизни плавания по всем четырем океанам планеты.

Тема вечера звучала интригующе: «Витус Беринг. Очевидное и невероятное». На пригласительном билете участника встречи были изображены две головы Берингов — Витуса Педерсена Беринга, круглолицего упитанного бюргера, и широкой кости

мужественное, обветренное сибирскими морозами и солью океана лицо Витуса Йонассена Беринга. «Who is Who?» — Этот востребованный в современной российской действительности вопрос так и витал в аудитории... Результаты вышеприведенной российско-датской археологической экспедиции, состоявшейся на острове Беринга, были представлены общественности в Русском географическом обществе в том же 1992 году. Да, в бухте Командора были обнаружены и идентифицированы останки умершего Витуса Йонассена Беринга, а по сохранившемуся черепу было восстановлено его лицо. Реконструкция образа В.Й. Беринга проводилась по методу Герасимова в Российском центре судебно-медицинской экспертизы в Москве. Здесь были изучены и учтены особенности всех выявленных портретов, рисунков, а также привлеченных к исследованию потомков этого рода Берингов, проживающих в России и за рубежом.

Результаты экспертизы были одновременно признаны и в нашей стране и за ее пределами, опубликованы в десятках научных изданий и бесчисленном море «средств массовой информации». С учетом всех должных нюансов, требуемых экспертами, художники написали портрет командора, тщательно воспроизведя детали морского костюма того времени (1732), соответствующего чину капитан-командора. Один из портретов мореплавателя Беринга был преподнесен московскому градоначальнику Юрию Лужкову. Ведь один из потомков Беринга также был градоначальником Москвы. Два замечательных портрета В.Й. Беринга с клеймами работы Е. Богданова приобрел музей Беринга в городе Хорсенс. По инициативе и при содействии Общества «Русская Америка» выпущен почтовый конверт с портретом Беринга и внесены научные поправки в очередной том «Большой российской энциклопедии». На Аляске истинный Беринг также принят ученым сообществом и публикуется в музейных изданиях. И все же отечественная периодика до сих пор публикации о В.Й. Беринге сопровождает портретом круглолицего дядюшки мореплавателя — В.П. Беринга, к имени которого и статусу поэта XVII века автор статьи относится уважительно. Но, одновременно, считает, что пора уже исправить историческую ошибку.

Корабль Баренца был найден в расчетном месте, но родились новые тайны

Наиболее подробно о поисках и находке корабля Виллема Баренца в сборнике «Полярный круг» в 1982 году рассказал участник нескольких поисковых экспедиций Владлен Крючкин.

Поисковые экспедиции на северной оконечности Новой Земли проводились в 1977, 1979 и 1980 годах. Их целью было обнаружить захоронение Баренца и останки его корабля, и в случае удачи — произвести раскопки на месте зимовья голландцев. Возглавил эти экспедиции старший научный сотрудник одного из московских НИИ Дмитрий Кравченко.

Первая экспедиция состоялась летом 1977 года. В те августовские дни на полярную станцию «Мыс Желания» была высажена группа, куда кроме Кравченко вошли: художник-реставратор Владимир Бажанов, студент Андрей Широков, инженер Ирина Михайлова и научный сотрудник НИИ Вячеслав Ширшов. Поисковики поселились на мысе Лошкина, в старой промысловой избе, в 30 километрах от полярной станции. Ежедневно к месту раскопок им приходилось проходить до 30 километров. Удалось сделать несколько любопытных находок, но обнаружить захоронение Виллема Баренца тогда не удалось. Зато большую удачу принесло изучение карты, на которую были нанесены прежние и нынешние находки. В тот вечер Кравченко и Бажанов, разглядывая рабочую карту, пришли к интересной мысли, что голландцы тогда для измерения расстояний не использовали немецкую милю (как всегда считалось), а воспользовались неким географическим измерением, которое по своему значению было близко к длине современной географической мили. Этот успех позволил определить, что предположительное место захоронения Баренца — это современный мыс Карлсена. Уже на следующий день после открытия при осмотре мыса здесь был обнаружен квадрат, примерно два на два метра, обложенный крупными камнями. Взятая под камнями проба подтвердила, что там имеется насыпной грунт. Однако, как бывший археолог, Кравченко вскрывать могилу не разрешил, собираясь на следую-

щий год привезти специалиста. Но в следующем году экспедиция на Новую Землю не состоялась.

Летом 1979 года Кравченко привез на Новую Землю аквалангистов из клуба «Дельфин». Эти были готовы погружаться в любом районе: лишь бы была вода. При этом его оппоненты считали, что корабля Баренца уже нет и в помине — разобран на доски для строительства зимовья. Иначе считал Кравченко: он предполагал, что корабль Баренца был раздавлен льдом прямо в бухте, а вынести его из залива не позволила какая-то каменная гряда, то есть голландский корабль попал в своеобразную ледовую ловушку. А если это так, то корабль Баренца остался лежать в гавани.

В экспедиции 1979 года участвовали уже 11 человек. 18 августа они высадились на берег Ледяной гавани, которая в этот день, как и четыре века ранее, была забита льдом.

Первые же погружения подтвердили правильность выводов Кравченко. Аквалангисты быстро нашли несколько каменных гряд, способных воспрепятствовать выносу льда из Ледяной гавани. Судя по дневнику Геррита Де-Фера, именно здесь голландское судно и попало в ледяную ловушку. Поблизости очень скоро удалось найти и голландское зимовье. То есть — все совпадало!

Нижняя терасса берега была в основном ровная. И только в одном месте совершенно неестественно поднимался бугорок. Долго рыть траншею поперек бугорка не пришлось: через два часа лопаты глухо ударили в дерево. Под бугром, засыпанным галькой, находился борт старинного корабля. Точнее — часть его борта размером 1 на 4 метра. Дубовые доски, из которых был собран судовой борт, были сшиты встык коваными гвоздями. Изнутри еще сохранились массивные шпангоуты. Чуть дальше — в воде — было найдено еще несколько судовых частей: метровый брус, кусок шпангоута с деревянными втулками, обломок штевня с металлическим нагелем. Буквально перед отъездом удалось отыскать еще несколько бытовых вещей голландской экспедиции, но на этот раз — на берегу. Тогда были найдены: неколько оловянных тарелок, обломки керамического кувшина и осколки стеклянной посуды, приклад от мушкета и багор, ключ, клещи и

деталь от ножниц. И... множество кованых гвоздей, весьма похожих на гвозди, вбитые в судовой борт. Эта находка оказалась любопытной, и в первую очередь потому, что после экспертизы можно было подтвердить или опровергнуть, действительно ли был найден корабль Виллема Баренца. За сутки до отъезда из Ледяной гавани у западного венца зимовья неожиданно нашли... человеческую челюсть. Как позже показала экспертиза в Институте судебной экспертизы, это была... женская челюсть. Но ведь в составе голландской экспедиции не было женщин, тогда кем была эта несчастная?

Экспертиза гвоздей, проведенная в том же институте, подтвердила индентичность гвоздей, вбитых в борт найденного корабля и лежавших у зимовья голландцев.

В экспедицию 1980 года ехали уже 18 добровольцев. Среди них два гидроакустика, несколько опытных водолазов, механик, радист и специалист по вскрытию захоронений. Однако в тот год ледовая обстановка у северной части Новой Земли была очень тяжелой. По этой причине послать специальную группу на мыс Карлсена для вскрытия захоронения не удалось. Зато, отсчитав по Де-Феру 500 шагов, удалось найти место стоянки корабля в гавани.

И здесь поисковиков ждала удача. С помощью металлоискателей были найдены судовые бимсы, многочисленные гвозди в шпангоутах и кусках обшивки. У развалин зимовья также были проведены раскопки. Сначала сняли мох, а затем углубились в вечную мерзлоту сантиметров на двадцать. Находок оказалось так много, как будто после отъезда голландцев к зимовью вообще не прикасалась рука человека. Меж тем здесь неоднократно бывали русские, иностранные и советские экспедиции и во многих странах мира имелись музеи, где были выставлены вещи зимовщиков Виллема Баренца.

Больше всего нашлось инструмента: стамески, долота, буравы, клинья. Топор с широким лезвием и узким обухом. Потом пошли части оружия: железное ядро, мушкетные свинцовые пули, часть замка от мушкета, мушкетный граненый ствол, подставка от мушкета, обломки шпаг и пик. Когда принесли метал-

лоискатель, были найдены также: шомпол, плоскозубцы, ножи, пинцет, пороховницы, оловянные тарелки. Вокруг зимовья были найдены лапа от шлюпочного якоря, замок, свинцовые пломбы с купеческими оттисками. Всего — более 100 различных предметов. Итак, корабль Виллема Баренца и зимовье голландцев были найдены в расчетном месте. Но родились новые загадки. Чьи женские останки лежали у зимовья? И почему на ближней помойке были найдены ржавые и пустые консервные банки с германской символикой?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Русский народ, создавший одну из величайших держав в мире, внес выдающийся вклад в открытие и изучение Арктики: от Северного полярного круга до Северного полюса, от ледников Гренландии до пустынных тундр Русской Америки (Аляски). Этот подвиг длиною в целое тысячелетие являет собой величественную картину духовного и научного творчества нации, ее неиссякаемой силы и одаренности.

В нем участвовали многие поколения отважных русских людей — от древних приильменских славян, первыми проложивших пути к полярным отрогам Урала и берегам «Великой Оби», до наших современников. Столь же много было и иностранцев, правда, всемерно стремившихся пройти к богатствам Индии и Китая. Об их успешных походах и путешествиях сегодня знает каждый образованный россиянин, но сколько же «безымянных» воинов и исследователей навеки остались во льдах и снегах? Вспомнить о них и передать эту память новым поколениям — цель данной книги. Удалось ли достичь ее? Решайте сами!

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Малоизвестные случаи гибели в Арктике русских путешественников

Дата	Доступная информация
1184 г.	Из Новгорода в Заволочье, Печору и Югру были отправлены сборщики дани, но все они были перебиты чудью.
1222 г.	В Горле Белого моря из-за незнания течений погибло первое поморское судно.
1229 г.	Один из неудачных походов новгородцев. Тогда сборщики дани были побиты устюжанами на пути из Югры в Новгород.
1357 г.	Самым неудачным походом новгородского войска в Югорскую землю стал поход дружины под началом Самсона Колыванова. Тогда в походе погибла вся русская дружина.
Зимой 1364—1365 г.г.	Согласно Ростовской летописи (середина XIV в.), с Югры новгородцы приехали. Дети боярские и люди молодые воеводы Александра Абакумовича воевали по Оби реке и до моря, а другая половина выше по Оби, и двиняне против них полком, и побили двинян...
1389 г.	Побили тех новгородцев, которые пошли в Югру, устюжские князья.
XIV век	По преданию, в губе Строгановой, на юге Новой Земли, некогда жила новгородская семья Строгановых, покинувшая родину, как сегодня говорят, по политическим мотивам, полностью здесь погибла.
1580 г.	Во время плавания судов «Московской компании» («George» и «William») английские моряки высадились на один из ближних к Новой Земле небольших островов, чтобы пополнить здесь запасы воды и дров. И обнаружили, что «у подножия двух мысов стоял крест, а у подножия креста — могила».

Дата	Доступная информация
7 июля или в августе 1594 г.	К югу от новоземельского залива, названного Баренцем заливом Святого Лаврентия (возможно, губа Строганова) или у острова Вильгельма (Виллема) голландцы обнаружили обломки русского судна, развалины 3 домов, несколько кулей ржаной муки и несколько могил. Имена несчастных мореходов и сегодня установить не удалось.
1608 г.	На западном побережье Новой Земли, приблизительно в районе мыса Гусиный Нос, английский мореплаватель Генри Гудсон («Московская торговая компания») обнаружил остатки костра и могильный крест с русской надписью.
1637 г.	Енисейский казачий десятник Елисей Юрьев, по прозвищу Буза, в сопровождении 10 казаков и 40 промышленных людей спустился вниз по Лене и, выйдя в море, открыл устье Оленека. Затем отряд направился морем на восток, намереваясь дойти до устья Яны, но дошел только до Омолоя, где кочи «взял мороз». Сделав нарты, Буза отправился дальше сухим путем и через 8 недель прибыл в верховья Яны. Здесь в бою с якутами он потерял 2 служивых казаков.
1640 г.	Летом 1768 г. Гавриил Сарычев, участвовавший в экспедиции Иосифа Биллингса на судне «Ясашна», исследуя мыс Баранов Камень (на восток от мыса Колымы), обнаружил на берегу упавший и сгнивший могильный крест, на котором еще можно было различить, что он был поставлен в 1640 году.
1646 г.	Мезенский промышленник Исай Игнатьев сделал первую попытку пройти морем на восток от Колымы. Пользуясь прибрежной полыньей, он за двое суток прошел до «губы, обитаемой чукчами» — по-видимому, до Чаунской губы. Отсюда Игнатьев повернул обратно, но был убит чукчами.
1655 г,	Зверобойная артель казака Павла Кокоулина Заварзы попала в бурю и полностью погибла в Анадырском заливе.
1655 г.	В Карское море для ведения моржового промысла вышел большой корабль из Енисейска. Обратно зверобои не вернулись, вероятно, погибли от льдов и медведей.
До 11 апреля 1665 г.	После гибели коча в Омолоевой губе доставка ясашной соболиной казны была поручена служивым людям Степану и Петру Жегловым. Во время поездки оба казака погибли от голода.
До июня 1681 г.	Ясашный отряд Иванова Потапова, которого в Анадырском остроге сменил отряд якутского сотника Ивана Курбатова, шел вдоль Анюя-реки и был здесь перебит юкагирами.
Вторая половина XVII в.	Голландский ученый Николай-Корнелий Витзен рассказал о русском отряде, который вышел морем из Лены на Новую Землю. Здесь им пришлось зазимовать. После зимовки осталось в живых 4 путешественника.

Дата	Доступная информация
1710 г.	Данило Бусорманов пытался пройти морем из Индигирки на Колыму. Был убит чукчами в районе устья Большой реки.
1711 г.	Казачий сотник Владимир Атласов был убит взбунтовавшимися казаками на Камчатке, куда он был направлен московским правительством приказчиком с полномочиями. В 1697—1699 годы представил первое подробное описание («скаски») природы и населения Камчатки, некоторые сведения об островах и землях вблизи ее и Чукотского полуострова, а также о Японии, на реке Камчатке заложил Верхне-Камчатский острог.
Февраль 1712 г.	Казачий атаман Даниила Анциферов, открывший Курильские острова, вместе с 25 казаками был убит камчадалами (ительменами) на реке Авача. Ранее с казачьим отрядом есаула И. Козыревского подчинил России острова Шумшу и Парамушир.
1720—1725 г.г.	По рассказам поморского кормщика Амоса Корнилова, приглашенного в Санкт-Петербург для рассмотрения арктического проекта Михаила Ломоносова, после 1720 года пять лет подряд во льдах близ Шпицбергена гибло по 7—8 промышленных судов, «от которых и людей менее десятой доли осталось».
1725 г.	В устье реки Анадырь в стычке с луораветланами (чукчами) убит русский промышленник Прокопий Нагибин. В 1718—1719 годах участвовал в правительственной экспедиции («Большой Камчатский наряд»), исследовавшей западную часть Охотского моря и Шантарские острова.
1727 г.	В 1727 году во время Первой Камчатской экспедиции на пути в Охотск (в Юдомском зимовье) умер геодезист Федор Лужин, который ранее стал известен как исследователь Курильских островов.
1730 г.	В 1730 году купец Котин высадил на Колгуеве две ненецкие семьи, которые здесь и погибли.
1731 г.	Восставшими ительменами был сожжен острог Нижне-Камчатск (на ключах у Горелой сопки). Казачий гарнизон был почти полностью перебит.
До 1749 г.	Во время зимовки на острове Эдж или «Малый Брун» (юго-восточный остров архипелага Шпицберген) случайно попавших сюда 4 поморов во главе с кормщиком Федором Химковым умер матрос Федор Веригин. Остальные были вывезены в 1749 году кормщиком Амосом Корниловым.
После 1749 г.	Успешно отзимовав с отцом Федором Химковым, его сын Иван Химков и уцелевший матрос Степан Шарапов отправились зимовать на Новую Землю. Оба в этой зимовке погибли.

Дата	Доступная информация
Около 1750 г.	Казачий десятник Тархов пытался пройти морем из устья Лены в Индигирку, но ранние морозы не пропустили его. Все суда Тархова погибли в море, а служивые люди «поволочились» по берегу к устю Индигирки, причем почти все умерли от голоду.
1757 г.	Мезенский кормщик Афанасий Юшков в 1736—1737 годах был лоцманом в отряде Степана Малыгина во время Великой Северной экспедиции. В 1757 году был послан на Новую Землю для поиска серебряной руды, но в пути умер.
После 1759 г. до 1763 г.	Яренский посадский Степан Глотов в 1757 году вместе с другим исследователем Арктики Савином Пономаревым был послан на боте «Иулиан». Выйдя из Нижне-Камчатска, они перешли к Командорским островами. Бот потерпел аварию у острова Медный, но команда сумела добраться до острова Беринга и зимовала здесь 2 года. В дальнейшем открыл несколько островов из Лисьих островов Алеутской гряды: Уналашку, Акутан и Унимак. Вместе с Пономаревым составил описание этих островов. На острове Умнак или Уналашка от голода умер матрос Петр Строганов — уроженец Соли Вычегодской. Сам С. Глотов вместе с 36 зимовщиками умер здесь же во время новой зимовки (1768—1769).
После 1760 г.	В 1758 году артель из 39 человек во главе с Игнатием Студенцовым на шитике «Капитон» перешла от Камчатки к Алеутским островам и из-за крушения судна открыла остров Кыска (к востоку от Ближних островов). После 2-летней зимовки, испытывая крайнюю нужду в пище, большая часть зимовщиков погибла. Уцелели только 12 человек, которые построили из обломков шитика небольшое судно и вернулись в Нижне-Камчатск.
Лето 1762 г.	На Уналашке зимовала артель Петра Дружинина, которая построила на берегу безымянной речки (позже названа Убиенной. — *Авт.*) жилую казарму. Алеуты напали на казарму, сожгли ее, разгромили русский корабль, а все находившиеся здесь русские моряки были перебиты. Небольшой отряд под началом самого Дружинина тогда строил на острове Сиданак небольшой острог. Вероятно, и за этим отрядом велось наблюдение. Однажды Дружинин вышел за стену острога и был убит алеутами.
Зимой 1762 г.	На вмерзшее в лед русское судно в Иссанахском проливе (между материком Аляска и островом Унимак) произошло нападение алеутов. Судном командовал Яков Медведев. Вся русская команда была перебита.
1763 г.	Иногда на Новую Землю бежали старообрядцы. Так, в 1763 году в Черной губе (на юге Новой Земли) поселилась семья старообрядцев Пайкачевых из Кеми. Так как они строго соблюдали пост, то вскоре заболели цингой и все умерли.
1766 г.	Селенгинский купец Андреян Толстых в 1749—1752 годах совершил плавание и зимовал на острове Беринга и на Ближних Алеутских островах (остров Атту). В 1766 году погиб во время шторма практически со всей командой бота «Петр» у мыса Шипунский (юго-восточный берег Камчатки). Спаслись только 3 человека.

Дата	Доступная информация
1766 г.	Тобольский посадский Иван Соловьев в 1764 году плавал в качестве передовщика с отрядом в 55 человек на торговом судне «Святые апостолы Петр и Павел» к Лисьим Алеутским островам для сбора ясака. Провел два года на Уналашке и обследовал остров на байдарах. Потерял за это время 28 человек, но успешно вернулся на Камчатку.
1767—1768 г.г.	В 1767 году в бухте Гусиной (остров Колгуев) поселилось 40 раскольников; вследствии того, что они строго соблюдали пост, большинство из них погибло в течение первого года. Выжило только 4 человека.
1771 г.	В Кингс-Бее (на Шпицбергене) английский капитан Стюарт (Стюорд) обнаружил в брошенной избе трупы нескольких русских промышленников. Лицо одного из них было покрыто зеленой плесенью.
1772—1773 г.г.	На Шпицбергене в районе острова Чарльз Фореланд зимовало 15 русских промышленников. Десять из них скончалось от цинги.
1775 г.	Во время зимовки в Черной губе (Новая Земля) погибли 11 архангелогородских промышленников, направленных сюда купцом Никифорым Зыковым. В следующем году их опустевшее судно было прибуксировано мезенскими промышленниками в Архангельск.
1775 г.	Енисейский купец Лобанов построил в Енисейске два морских судна и отправил их к Архангельску. Большая часть команды погибла в плавании от цинги.
1780 г.	В 1780 году известный мезенский промышленник Федот Рахманин вышел из Енисейска, чтобы пройти через Карское море в Архангельск. Однако штормовая погода и льды заставили судно встать на зимовку у Зверева зимовья (в Енисейском заливе). Здесь судно потерпело крушение и многие моряки из судовой команды погибли. В память о погибших на высоком мысу Федот Рахманин установил высокий лиственничный крест, который еще в 1877 году видели участники плавания на судне «Утренняя звезда». Они же обнаружили здесь могилу моряков Рахманина.
Сентябрь 1783 г.	На берегу Чугацкого залива (Аляска) артель Потапа Зайкова (из отряда Григория Шелехова) соорудила лагерь. Местные индейцы — чугачи — ночью перебили 9 русских часовых и после боя заставили промышленников Зайкова покинуть свою территорию.
Осень 1788 г.	После прихода у острова Уналашка двух испанских фрегатов под командой Лопеса де Аро на Аляске начались убийства русских мореходов и промышленников. Было убито 10 шелеховцев и 4 работных людей компании Лебедева — Ласточкина.
Летом 1795 г.	Индейцы с берегов реки Медной убили 13 промышленников из компании Лебедева—Ласточкина во главе со старым шелеховцем Константином Самойловым.

Дата	Доступная информация
1798—1799 гг.	На берегу Хупновского пролива (Аляска) погибла большая артель из 115 русских промышленников, которые были отравлены индейцами.
XVIII век	Рядом со становищем Эбелтофтхамна (арх. Шпицберген) в середине 1960-х годов советские географы обнаружили 15 русских захоронений, которые, судя по надписям на крестах, были установлены в XVIII веке. По преданию, в то время здесь вымерла от цинги поморская зимовка. Подобные кресты были найдены и на берегу Английской бухты.
До 1800 г.	В 1800 году начальник промышленной артели Яков Санников обнаружил на острове Столбовом много старинных крестов, поставленных мореходами. Об этом он донес бумагой купцам Семену и Льву Сыромятниковым, в подчинении которых находился.
1801—1803 гг.	В 1801 году Беломорской компанией к западному берегу Новой Земли отправлено промысловое судно с экипажем в 15 человек. Через два года оно было найдено архангельским кормщиком Акимом Старостиным недалеко от новоземельского становища с мертвым экипажем, часть мертвых матросов лежала в избе.
Осенью 1805 г.	Индейское племя угалахмютов напало на крепость Якутат (Аляска). Здесь была перебито 12 русских промышленников под началом Степана Ларионова. Пришедшие сюда звероловы на промысловых байдарках из артели Демьяникова были вынуждены провести ночь, не выходя на берег. Разыгравшийся в эти часы шторм потопил много байдарок.
До 1810 г.	Русский полярный исследователь М. Геденштром во время исследования Новосибирских островов обнаружил на Котельном острове головы домашнего рогатого скота (в том числе — буйволиные и бараньи) и могилу неизвестного человека. Рядом лежали крест, стрелы, форма для литья пуль. Неподалеку лежало днище неизвестного судна. Предположительно покойник был архангельским промышленником, которого буря занесла во время похода на Шпицберген. Других могил поблизости не было найдено.
Январь 1813 г.	В январе 1813 года у острова Круза, при переходе от Чугацкого залива (Принс-Уильяма) к архипелагу Александра, погибло русское судно «Нева» (командир лейтенант Яков Подушкин) вместе с большинством команды и пассажиров. На судне погиб и участник первого русского кругосветного плавания (1803—1806 годы) штурман Даниил Калинин. Удалось спастись только 25 путешественникам.
1813 г.	На острове Эдж (Шпицберген) появилось несколько русских могил.
Август 1819 г.	Для подробной описи Новой Земли было снаряжен бриг «Новая Земля» под командой лейтенанта Лазарева. Во время перехода к Маточкину Шару проявились первые случаи заболевания команды брига цингой. После безуспешных попыток прорваться к проливу, 3 сентября бриг вернулся в Архангельск. Во время плавания 3 матроса умерли от цинги.

Дата	Доступная информация
1820 г.	В 1820 году в русском становище в Хорнзунде был найден ящик, в котором было 10 трупов, частью растерзанных медведями; в избе на койке лежали еще 2 трупа, а третий покойник, изъеденный песцами, лежал на скамье.
1823 г.	В 1823 году на Новой Земле умер архангельский кормщик Аким Старостин, который в 1803 году у новоземельского селения нашел русское промысловое судно с погибшей командой.
1828—1829 г.г.	Штурманский помощник Андрей Худобин, участник двух кругосветных путешествий (на шлюпе «Открытие» под командованием М. Васильева и на шлюпе «Моллер» под командой М. Станюковича) с заходом на Камчатку и через Берингов пролив — в Русскую Америку, умер при возвращении в Кронштадт в конце 1828 года или в начале 1829 года. Похоронен в море по флотскому обычаю.
1832 г.	С 21 по 23 августа подпоручик Пахтусов на карбасе «Новая земля» вошел в Логинову губу. Во время этой стоянки Пахтусов лично сходил на шлюпке на восток, до губы Каменки, где нашел промышленную избу и при ней крест, поставленный кормщиком Ивановым в 1759 году, и здесь же две могилы.
1835—1836 г.г.	Из Архангельска на Шпицберген вышла ладья «Федор» с командой в 18—22 человек. Зимовали они в становой избе на юго-западной оконечности острова Эдж. Возможно — на мысу Южный. Во время зимовки все поморы погибли, и были найдены норвежскими промышленниками на следующий год.
Весна — лето 1837 г.	9 июля в районе Трех островов шхуна «Кротов» под командой кондуктора корпуса флотских штурманов Августа Цивольки встретила карбас, на котором находились промышленник и 2 лопаря Лумбовского уезда. Промышленник возвращался с Новой Земли, где зимовал с 23 товарищами. За время зимовки все его товарищи умерли от цинги. Оставшись один, он пустился на карбасе в плавание и через 6 дней достиг Лумбовских островов, где и нанял лопарей.
1837 г.	В районе острова Баранова (Русская Америка, архипелаг Александра) потерпела крушение шхуна «Чилькат», которая под командой штабс-капитана корпуса флотских штурманов Воронковского шла от Курильских островов. Вместе с судном погибли вся команда и все промышленники, которые шли в Русскую Америку.
1837 г.	18 промышленников зимовали на мысу Южный (Шпицберген). Во время зимовки все поморы погибли.
1838 г.	На одном из Тысячи островов (район Шпицбергена) было найдено 18 трупов русских зимовщиков.

Дата	Доступная информация
1838 г.	Промышленник, крестьянин Мудьюгской волости Егор Бурков вместе с 7 другими промышленниками зазимовал в Кармакулах (Новая Земля). К 7 июля 1838 г. от цинги погибли 7 промышленников. Выжил только Бурков.
1838 г.	Во время посещения французской экспедицией на корвете «Решерш» залива Бельсунн на берегу одной из бухт обнаружена расснащенная и покрытая снегом русская лодья. Недалеко стояла рубленая изба и валялись обломки шлюпки. Вокруг избы стояло 12 крестов, на некоторых из них была указана дата 1836 г. Когда французские матросы расчистили вход в избу, то внутри был обнаружен скелет последнего из русских промышленников.
1840 г.	Данилова пустынь отправила лодью на Шпицберген. Не дойдя до архипелага, она была затерта льдами и вместе с 4 промышленниками погибла.
1840 г.	Во время зимовки на Шпицбергене из 23 зимовщиков артели Ивана Иглина от цинги погибло 18.
1842 г.	На переходе из Сан-Франциско к Русской Америке судно «Наследник Алексей» (Российско-американская компания, командир капитан-лейтенант Николай Кадников) погибло во время сильнейшего шторма.
1851 г.	Сущев И.Н. После окончания Морского корпуса служил на кораблях Балтийского флота. В 1850 году командовал корветом «Оливуца» и перевел его к берегам Камчатки. Через год утонул на Петропавловском рейде.
1851—1852 г.г.	Артель Козьмы Кузнецова из 18 человек на судне «Святой Николай» зазимовала в Ред-бае (северо-запад Шпицбергена). К 24 июля 1852 г. от цинги погибло 12 зимовщиков, в т.ч. и К. Кузнецов
К маю 1852 г.	В Литтлредбее (северная часть Шпицбергена) погибла русская промысловая экспедиция. Предыдущим летом она вышла из Архангельска к Рымбовской косе. На лодье было 18 человек. После 2-недельного блуждания вдоль шпицбергенских берегов лодью отнесло на северо-запад к безымянной бухте. Судно вытащили на берег, построили главный стан и начали зимовку. Из-за отсутствия свежей пищи в декабре среди зимовщиков началась цинга. К 19 мая, когда в бухту зашло промышленное судно, среди зимовщиков осталось в живых только 6 человек.
1870-е г.г.	Зверопромышленная экспедиция шуерецкого промышленника М. Галанина зазимовала на острове Большой Брун (Западный Шпицберген). Жили в старинной русской становой избе. Во время зимовки от цинги погибло 5 промышленников. Следующим летом норвежцы вывезли М. Галанина, Федора Семенова и Гридина.
1871 г.	Во время зимовки в Малых Кармакулах (Новая Земля) зверобойной экспедиции кольского мещанина И. Суля от цинги скончался 1 помор. Остальные 5 поморов были вывезены отсюда следующим летом на судне «Святой Николай».
1878 г.	На острове Моржовец в начале 1990-х годов был обнаружен могильный крест с надписью: «1878 года месяца... дня поставлен сей крест... и 21 человеком». Но каких-либо данных, кому и кем поставлен этот крест, неизвестно.

Дата	Доступная информация
1921 г.	Во время шторма у побережья острова Вайгач погиб палубный бот «Арктур».
1930 г.	В 1930 году на полярной станции «Мааре-Сале» погиб безымянный полярник, который в тот день дежурил на кухне. Во время пурги он вынес отходы и заблудился. Был найден только весной в 50 метрах от станции.
Июнь 1931 г.	На полярной станции «Матшар» от неизвестной болезни, возможно почечной недостаточности, умер служитель Павел Шелагин. На следующий день был похоронен рядом со станцией.
29 августа 1932 г.	В поселке Амбарчик поставлен памятник с пятиконечной звездой на вершине над могилой начальника Колымской этнографической экспедиции Карла Лукса. На памятнике надпись: «Карлу Яновичу Луксу, революционеру, борцу за установление Советской власти, члену ЦК народов Севера, начальнику научной экспедиции, трагически погибшему 29 августа 1932 года».
1932 г.	В 1932 году ледовую разведку в Карском море производил гидросамолет «СССР — Н3». Во время одного из полетов над Маточкиным Шаром сильным потоком воздуха с высоты в 1000 метров самолет был сброшен в пролив. При катастрофе погибли летчик Л. Порцель, его помощник Дальфонс, наблюдатель Ручьев.
1932 г.	Мария Белка. В 1925—1928 годах зимовала на полярной станции «Новый порт» в Обской губе. В 1929—1932 годах работала радисткой в селе Верхнее-Имбацкое на Енисее. В 1932 году вместе с мужем и сыном направлена на зимовку на остров Расторгуева (Карское море), где и была убита зимовавшим вместе с ними промышленником.
1934 г.	Во время экспедиции Главсевморпути на маленьком острове Зверобой, находящемся в южной части шхер Минина, от ударов штормовых волн погиб матрос Федор Казаринов. Он был похоронен на материке напротив места своей гибели. Над могилой был установлен пирамидальный деревянный столб высотой в 1 метр. В этой же экспедиции погиб еще один матрос — Саватеев. В память о них были названы два острова, открытые экспедицией.
1934 г.	Во время проведения экспедиции Главсевморпути погиб кочегар ледокольного парохода «Таймыр» В. Беляк.
23 октября 1935 г.	В Грин-Харборе из-за сильных морозов перемерз водопровод. Группа подрывников на небольшом боте была отправлена на ближайший глетчер. Однако налетел шторм и бот был выброшен на берег. Вместо ожидания окончания шторма 3 подрывников на шлюпке попытались вернуться на рудник и погибли.
23 января 1938 г.	Во время зимовки в западной части моря Лаптевых был раздавлен и затонул пароход «Рабочий» (75 градусов 16 минут северной широты, 122 градуса 09 минут восточной долготы). Были при этом погибшие или нет, установить не удалось.

Дата	Доступная информация
1942 г.	Виталий Маласай (1913—1942) после окончания Гидрографического института Главсевморпути (1940) работал в ГУ СМП. В 1941—1942 годах занимался гидрографическими работами в Анадырском лоцмейстерстве. Замерз во время санного похода вдоль реки Анабар. В его честь на Земле Франца-Иосифа назван остров.
3 марта 1943 г.	Могила И.И. Шенцова, моториста полярной станции на острове Домашний, который умер 3 марта 1943 года, расположена в 50—70 метрах от каменной пирамиды, куда вмонтирована урна с прахом первого исследователя архипелага Северная Земля Георгия Ушакова.
1947 г.	При высадке на берег восточного побережья Северного острова Новой Земли утонул инженер-гидрограф Ходжи Илаев.
3 июля 1949 г.	На мысе Вега, в 200 метрах от знака Норденшельда, установлен навигационный знак ледокола «Ермак», на котором вырезана надпись: «8/IX 1935 г. "Ермак". 3 июля 1949 г. в 5 км от этого знака в торосах погиб работник полярной станции М.М. Кожухов».
1950 г.	Советскими исследователями на берегах Кросс-фьорда (архипелаг Шпицберген) были найдены развалины 5—6 изб русских промышленников и 62 могилы.
1951 г.	Александр Полянский (1902—1951). В 1941—1951 годах возглавлял полярные станции на островах Белый, Андрея, «Мааре-Сале», в Амдерме.
14 января 1952 г.	На пути из бухты Русской, возвращаясь с лова рыбы и после сдачи улова на пароход «Капитан Чириков», пропал со всем экипажем РТ «Восток» (капитан Леонид Закхеев).
1953 г.	На берегу бухты Сомнительная (остров Врангеля) был похоронен умерший во время экспедиции геолог И. Евстифеев.
1954 г.	Иннокентий Добкин (1914—1954). Окончил Омский сельскохозяйственный институт. В 1940—1943 годах работал в Янском гидрографическом отряде ГУ СМП. В 1943—1946 годах занимался исследованиями арктических морей в составе экспедиции Главсевморпути. В 1954 году умер во время экспедиции на Землю Франца-Иосифа.
1954 г.	Зайцев П.И. По окончании Ленинградского гидротехнического техникума с 1934 года работал в Северной гидрографической экспедиции. В 1952 году был призван на военную службу и через 2 года погиб при проведении гидрографических работ у побережья Новой Земли.
1959 г.	Владимир Суворов (1912—1959). В 1934—1937 годах служил в Военно-Морском Флоте. С 1945 года работал в Арктическом и антарктическом научно-исследовательском институте. Участвовал в работе дрейфующей станции «Северный полюс-3», Второй Антарктической экспедиции и др. Погиб в 1959 году во время проведения ледовой разведки.

Дата	Доступная информация
1959 г.	Александр Гаудис (1916—1959). С 1943 года преподавал в Высшем военно-морском училище им. М.В. Фрунзе. С 1954 года работал во Всесоюзном арктическом институте, участвовал в нескольких экспедициях в Арктику. В 1959 году погиб в авиационной катастрофе у города Певек.
1 января 1962 г.	В восточной части Берингова моря в результате обледенения со всем экипажем погиб СРТ «Ключевский» (капитан Руднев).
1963 г.	Дмитрий Муратов (1938—1963). После окончания Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адм. С.О. Макарова с 1962 года работал на Диксоне. Погиб через год в авиационной катастрофе во время ледовой разведки.
1964 г.	К югу от полярной станции «Бухта Марии Прончищевой» стоит гладко выструганный сосновый столб с крестовиной, ориентированный на север-юг. На стальной пластине выгравировано: «Олегу Межову, 2-му механику д/э "Волховгэс", погибшему при рейдовой выгрузке в навигацию 1964 г. От экипажа д/э "Куйбышевгэс" 1931—1964».
19 февраля 1966 г.	В районе острова Уташуд в результате обледенения со всем экипажем погиб СРТ «Корага» (капитан Загорский).
До 1970-х годов	На мысе Блоссом (остров Врангеля) до 1970-х годов была заметна безымянная могила с деревянным крестом.
В начале 1970 г.	На Новой Земле погибли начальник полярной станции «Мыс Желания» и станционный механик. Они провалились в трещину, и река несла их к морю подо льдом более 20 километров.

Приложение 2

Малоизвестные случаи гибели в Арктике иностранных путешественников

Дата	Доступная информация
После 1484 г.	К 986 году Эрик Рыжий (Красный) организовал колонию на Гунибиарновых скалах (возможно, Естербюгден на западном берегу Гренландии). Примерно в это же время было основано поселение Вестербюгден. В 1126 году здесь были основаны епископства, которые существовали 300 лет. Но сообщение с ними прекратилось, когда в 1484 г. в Бергене были казнены последние из норвежцев, знавших путь в Гренландию. Когда сюда пришли новые норвежские корабли, то все колонисты уже погибли. Причины исчезновения норвежских поселений окончательно не установлены. Некоторые датские ученые, опираясь на исландские саги, предполагали, что их уничтожили эскимосы, спустившиеся с севера на юг Гренландии.

Дата	Доступная информация
1527 г.	Английская экспедиция под началом Джона Рута на 2 кораблях была направлена к «Новооткрытой земле» (Ньюфаундленду), но встретила здесь огромные ледяные горы. Один корабль погиб со всем экипажем, другой, достигнув северо-восточного берега Америки, повернул обратно к Британским островам.
1576 г.	Во время первой экспедиции Мартина Фробишера с целью отыскания Северо-западного прохода при стоянке у восточного берега Баффиновой земли с одного из судов исчезла лодка с 5 английскими матросами. Предположительно, они были похищены иннуитами. Через год они попытались выйти в море на своей лодке, но пропали без вести.
15 сентября 1595 г.	Два голландских матроса, сошедшие на берег острова Вайгач с одного из кораблей эскадры Корнелиса Ная, были растерзаны белым медведем.
Зимовка 1596/1597 г.г.	Голландское судно Якова Гемскерка (старший штурман Виллем Баренц) во время зимовки на мысе Желания (Доходы, Новая Земля) умер матрос от цинги. Во время перехода к мысу Ледяной умер В. Баренц и еще один матрос.
1612 г.	Датский исследователь Холл был убит эскимосами.
1619 г.	Датчанин Иене Мунк отправился на поиски Северо-западного прохода. Во время зимовки на севере Америки он потерял почти всех своих спутников и только с двумя уцелевшими вернулся в Европу.
1632 г.	В Норд-фьорде (северное ответвление Айс-фьорда, Шпицберген) «Московской компанией» специально были оставлены зимовать 7 английских добровольцев для проверки возможности проверки выживания. Когда на следующий год сюда прибыл голландский корабль, то из их дневника выяснилось, что еще в октябре все они заболели цингой. Все 7 человек погибли.
29 июня 1676 г.	Английское судно «Спидвел» под командой капитана Джона Вуда у Новой Земли потерпело аварию. При этом погибли два английских матроса, а судно вскоре было разрушено волнами.
XVII век	Какому-то голландскому судну удалось пройти до Тазовской губы. Свидетельство о том нашел известный полярный исследователь Владимир Визе, когда ему в руки попались записки пленного шведского офицера Ф. Страленберга, прожившего в Тобольске 13 лет. Другим источником, касавшемся этой катастрофы, стал рассказ 80-летнего жителя, в доме которого жил Ф. Страленберг, сообщившего, что у некоторых жителей Туруханска он видел ружья, шпаги, алебарды и снаряжение, вывезенные с потерпевшего крушение у Тазовской губы голландского корабля. Возможно, именно с этого корабля был снят голландский колокол, который был доставлен сначала в Старую Мангазею (река Таз), а затем был поднят на звонницу колокольни при туруханской церкви.

Дата	Доступная информация
1787 г.	По сообщению Герасима Измайлова, в Кенайском заливе (Аляска) туземцы сожгли неизвестный европейский корабль, а его команду перебили.
После 20 марта 1789 г.	Шведский арматор Кокс на корабле «Меркурий» с 14 пушками вышел для нападения на острова Берингова пролива. Его ждали также в Петропавловском порту и на островах Кадьяк или Уналашка, но пират умер в пути.
1795 г.	Форт у истока реки Мэкензи был разрушен эскимосами. Все население форта перебито.
1823 г.	Во время зимовки Эдварда Парри на полуострове Мельвиля, около поселка Ингулик, умер матрос Эльдер.
1849 г.	Вспомогательный корабль «Северная Земля» под командой капитана Соундерса вышел на поиски экспедиции Франклина в Баффинов залив. В следующем году, не доходя до пролива Джонса, англичане из экспедиции Джэмса К. Росса наткнулись на следы этой экспедиции и осмотрели тела погибших зимовщиков.
Весна 1851 г.	22 октября 1850 года в Новоархангельске Р. Коллинсоном при русском губернаторе был оставлен лейтенант Борнард, который должен был проверить ходившие среди эскимосов слухи о том, что у северных берегов Аляски разбились 2 неизвестных судна. Но во время этой проверки английский офицер был убит индейцами.
1851 г.	В Чукотском море погибла большая часть из 145 иностранных судов, охотившихся на китов.
1851 г.	В 1935 году в Арктике работал английский исследователь Фрэнсис Пиз. Во время работы близ реки Ша — Анн (250 миль к северу от форта Черчилля) он нашел могилу. На языке индейцев здесь было написано: «Здесь погребен в 1851 году белый человек». К северу от нее Пиз обнаружил остатки лодки, части морской одежды, парусину, несколько пушечных ядер и много гвоздей. Предположительно погибший был из состава судовых команд экспедиции Джона Франклина.
5 апреля 1853 г.	Во время третьей зимовки экспедиция Роберта Мак-Клюра, которая искала суда Джона Франклина, в бухте Милосердия (остров Банкс или Земля Бэнкса) потеряла первого моряка.
17 августа 1853 г.	Во время поисков экспедиции Джона Франклина у мыса Боуден (остров Бичи) погиб французский исследователь и командир экспедиционного судна «Бредалбэйн» Ренэ Ж. Белло.
Февраль 1861 г.	Во время экспедиции Чарлза Ф. Холла при стоянке судов в бухте Фробишера (восточный берег Баффиновой Земли) замерз вышедший на охоту английский матрос. Тело найдено только через месяц.

Дата	Доступная информация
31 июля 1868 г.	Находясь в зимовочном лагере на берегу бухты Таллун (Баффинова Земля), для наведения порядка среди матросов Чарльз Ф. Холл тяжело ранил из револьвера матроса Колемана. Матрос умер через две недели.
1879 г.	Во льдах Чукотского моря погибли три иностранных китобойных судна, из них два — со всей командой.
1880—1881 г.г.	Владелец газеты «Нью-Йорк геральд» Джеймс Гордон Беннет отправил на поиски шхуны «Жанетта» поисково-спасательное судно «Оскар Диксон». Но спасатель, так и не найдя шхуну Де-Лонга, был раздавлен льдами в устье реки Енисей. Половина его команды погибла.
1881—1884 г.г.	Из 26 участников американской экспедиции Грили, проведшей три года в арктической Америке (1881—1884), в живых осталось лишь 7 человек.
1919 г.	Раздавлена чукотскими льдами американская шхуна «Belvedere». Есть непроверенная информация о гибели нескольких зверобоев.
1922 г.	В Чукотском море была раздавлена льдами американская шхуна «Eagle». Есть непроверенная информация о гибели нескольких зверобоев.
1928 г.	При возвращении со Шпицбергена, после поиска экспедиции Нобиле, погибли летчики Пензо, Крозио и Дела Гатта.
1929 г.	В 7 милях к западу от мыса Биллингс потерпела аварию американская шхуна «Elisif». Вскоре она была здесь же выброшена на камни. Есть непроверенная информация о гибели нескольких зверобоев.
1930 г.	У мыса Шмидта погибла американская шхуна «Нанук». Есть непроверенная информация о гибели нескольких зверобоев, но с этого времени американцы прекратили самостоятельные плавания к Колыме.

ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

Агранат Г.А. Зарубежный Север. М.: издательство Академии наук СССР, 1957.

Аделунг Ф. Литературные известия о древнейших путешествиях иностранцев по России. 1843.

Алексеев Д.А., Новокшонов П.А. По следам таинственных путешествий. М.: Мысль, 1988.

Альбанов В.И. На юг, к Земле Франца. Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, Петроград, 1917.

Ануфриев И. Из истории мореходства на Севере. Губернская Типография, Архангельск, 1913.

Амундсен и Эльсворт. Перелет через Ледовитый океан. Государственное издательство, Москва-Ленинград, 1927.

Бахрушин С.В. Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII вв. М., 1927.

Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение советского Севера 1933—1945 гг. Гидрометеоиздат, Ленинград, 1969.

Белов М.И. По следам полярных экспедиций. Гидрометеоиздат, Ленинград, 1977.

Библиотека мужей знаменитых. Ч. 4, издано в Типографии Императорского Московского Театра, 1826.

Ле Руа. Приключения четырех русских матросов на Шпицбергене. Ленинград, 1933.

Берг Л.С. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга. М.—Л.: издательство академии наук СССР, 1946.

Болотников Н. Никифор Бегичев. М.—Л.: издательство Главсевморпути, 1949.

Брейтфус Л. Данные о плавании судов спасательной экспедиции пароходов «Андромеда» и «Кит» («Полярный») в 1915 году. Типография Морского Министерства, в Главном Адмиралтействе, Петроград, 1916.

Буйко П. Записки челюскинца. Молодая гвардия — Ленинградское отделение, 1934.

Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. Ленинград—Москва: Издательство Главсевморпути, 1940.

Визе В.Ю. История исследования советской Арктики. Севкрайгиз, Архангельск, 1934.

Визе В.Ю. Моря советской Арктики. Москва—Ленинград: Издательство Главсевморпути, 1948.

Визе В.Ю. Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служивых людей XVII—XIX вв. Москва—Ленинград: Издательство Главсевморпути, 1948.

Виттенбург П.В. В поисках Амундсена. Л.: издательство «Красная газета», 1928.

Ф. фон Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и Ледовитому морю. В типографии А. Бородина, Санкт-Петербург, 1841.

Гибель экспедиции Андрэ. На «Орле» к полюсу. Государственное издательство художественной литературы, Ленинград—Москва, 1931.

Гранстрем Э. Вдоль полярных окраин России. Типография А.В. Орлова, Санкт-Петербург, 1905.

Гауэрман А. На полюс. Л.: издательство «Вокруг света», 1928.

Геденштром М. Отрывки о Сибири. В типографии медицинского департамента министерства внутренних дел, Санкт-Петербург, 1850.

Гранстрем Э. Вдоль полярных окраин России. Типография А.В. Орлова, Санкт-Петербург, 1905.

К Северному полюсу на воздушном шаре. Проект Андре. Типография и Литография С.Л. Кинда, Санкт-Петербург, 1896.

Магидович И.П. Очерки по истории географических открытий. Т. 1. М.: Государственное Учебно-педагогическое издательство Министерства просвещения РСФСР, 1949.

Марков С. Летопись Аляски. Москва—Ленинград: Издательство Главсевморпути, 1945.

Менделеев Д.И. К познанию России (изд. 3). СПб., 1906.

Миронов А. Поход «Челюскина». Севкрайгиз, Архангельск, 1935.

Несчастная погибель промышленников на Новой Земле от цынготной болезни. Журнал «Отечественные записки», ч. 37, Санкт-Петербург, 1829.

Норденшельд А.Е. Шведская полярная экспедиция 1878—79 г. Открытие северо-восточного прохода. Типография и хромолитография А. Траншеля, Санкт-Петербург, 1880.

Носилов К.Д. На Новой Земле. Издание А.С. Суворина, 1903.

Окладников А.П. Древнерусские полярные мореходы у берегов Таймыра. Сборник докладов юбилейной сессии Арктического научно-исследовательского института, Москва — Ленинград, 1945.

Олеарий А. Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно. Издание А.С. Суворина, Санкт-Петербург, 1906.

Островский Б.Г. Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере. Северное краевое издательство, Архангельск, 1933.

Пасецкий В.М. Звездные мгновения Арктики. СПб.: издательство «Судостроение», 1995.

Пасецкий В.М. Русские открытия в Арктике. СПб.: издательство «Русина», 2008.

Первые русские исследователи Новой Земли. 10-я государственная типография, Петроград, 1922.

Путешествие в Московию барона Августина Майерберга, члена императорского придворного совета. Издано в Университетской Типографии, Москва, 1874.

Последняя экспедиция Альфреда Вегенара в Гренландию. Л.: издательство Главсевморпути, 1935.

Самойлович Р.Л. На дирижабле в Арктику. Журнал «Хочу все знать» № 17—18, 1931 г.

Самойлович Р.Л. На дирижабле в Арктику. Журнал «Хочу все знать» № 19—20, 1931 г.

Самойлович Р.Л. Путь к полюсу. Второе издание. Издательство Всесоюзного Арктического института, Ленинград, 1933.

Сендик И.М. Боевые действия флотов в Арктике. М.: Военное издательство МО СССР, 1966.

Сборник «Арктические походы Джона Франклина». Л.: издательство Главсевморпути, 1937.

Сборник «Арктические навигации». Ленинград—Москва: издательство Главсевморпути, 1941.

Сборник «Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах». Ленинград—Москва: издательство Главсевморпути, 1952.

Сборник «Русские мореплаватели». М.: Военное издательство, 1953.

Сборник документов «Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана во второй половине XVIII в.». М.: Наука, 1989.

Сборник документов «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии». М.: Государственное издательство «Географической литературы», 1951.

Сборник статей «Новая Земля. Экспедиция 1921—1927 гг. под началом Р.Л. Самойловича». М.: издание научно-технического управления ВСХН, 1929.

Ушаков И.Ф. Избранные произведения. Т. 1 («Кольская земля»), Мурманское книжное издательство, 1997.

Шевелева Т. Использование интервентами Северного морского пути. Журнал «Красный архив» № 1, М., 1941.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 3

Глава 1

Русские экспедиции, навеки оставшиеся на «северах»! 5

Глава 2

Иностранцы, которые не вернулись из арктических льдов 223

Глава 3

И Арктика открывает свои тайны 326

Заключение 364

Приложения 365

Используемая литература 379

Научно-популярное издание
Морская летопись

Ковалев Сергей Алексеевич

ТАЙНЫ ПРОПАВШИХ ЭКСПЕДИЦИЙ

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*
Корректор *Е.Ю. Таскон*
Верстка *И.В. Левченко*
Дизайн обложки *Д.В. Грушин*

ООО «Издательский дом «Вече»

Почтовый адрес:
129348, Москва, ул. Красной Сосны, 24.
Фактический адрес:
127549, Москва, Алтуфьевское шоссе, 48, корпус 1.

E-mail: veche@veche.ru
http://www.veche.ru

Подписано в печать 28.06.2011. Формат 84×108 $^{1}/_{32}$.
Гарнитура «LazurskiC». Печать офсетная. Бумага офсетная.
Печ. л. 12. Тираж 3000 экз. Заказ № 3686.

Отпечатано с электронного оригинал-макета,
предоставленного издательством,
в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.
e-mail: printing@yaroslavl.ru www.printing.yaroslavl.ru

Морская летопись

Суровая и холодная Арктика. Закованные в лед моря, острова, архипелаги и берега, не вернувшиеся в родной порт и вмерзшие во льды суда и корабли, занесенные метелями поселки. Бескрайняя ледяная стихия враждебная человеку. По всему Крайнему Северу — в тундре, на берегах Ледовитого океана, на покрытых льдом островах, на заброшенных стоянках стоят памятные знаки, кресты и надгробные камни — немые свидетели самоотверженности и мужества героев, которые шли покорять арктические моря и пустыни. Славные имена полярных исследователей — Руаля Амундсена, Виллема Баренца, Витуса Беринга, Фердинанда Врангеля, Семена Дежнева, Т. Де-Лонга, Дмитрия и Харитона Лаптевых, Петра Пахтусова, Федота Попова, Владимира Русанова, Георгия Седова, Эдуарда Толля, Джона Франклина, Семена Челюскина — навсегда вошли в историю изучения Севера.

О тайнах пропавших полярных экспедиций, о загадках суровой Арктики рассказывает новая книга писателя и журналиста, капитана 1-го ранга С. Ковалёва.

ISBN 978-5-9533-5772-2

Вече 20 лет