

ДМИТРИЙ КИСЕЛЁВ



БУХТА ТИХАЯ:
30 ЛЕТ НЕТИХОЙ ЖИЗНИ



Дмитрий Викторович Киселёв

Бухта Тихая. 30

лет нетихой жизни

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67675349

Бухта Тихая: 30 лет нетихой жизни: Буквально; Санкт-Петербург;

2021

ISBN 978-5-9965-0600-2

Аннотация

Дмитрий «Митя» Киселёв – полярный историк и профессиональный экспедиционный гид, чья новая книга представляет собой результат шестилетних исследовательских усилий. Специализируясь на советском периоде истории Земли Франца-Иосифа, автор дает широкую картину деятельности отечественных первопроходцев архипелага через призму жизни одной полярной станции.

Три десятилетия крошечный поселок в бухте Тихая острова Гукера был центром человеческого присутствия в одном из самых отдаленных уголков Арктики. Станции принадлежит приоритет во многих направлениях советских полярных исследований, таких как регулярное радиозондирование верхних слоев атмосферы, тестирование первых автоматических метеоприборов и использование ветровой энергии. Бухта Тихая стала одной

из первых полярных станций СССР, где женщины трудились наравне с мужчинами. В наши дни она является уникальным памятником российской полярной истории, служит сезонной базой национального парка «Русская Арктика» и активно посещается круизными судами.

При подготовке книги автором использовался большой объем источников, включая неопубликованные документы, хранящиеся в отечественных архивах от Санкт-Петербурга до Красноярска. Особое место среди привлеченных материалов занимают устные воспоминания и фамильные фотографии ветеранов станции – Н. Н. Казаковой, В. Г. Чумака, а также супругов Н.В. и З. С. Лебедевых.

Автор выражает глубокую признательность Александру Зисману и компании «Инфосистемы Джет» за помощь в издании книги.

В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Пролог	9
Глава 1	35
Конец ознакомительного фрагмента.	51

Дмитрий Кисилев

Бухта Тихая: 30 лет нетихой жизни

*«Преодолевая горечь житейскую,
труд являлся ДЕЛОМ ЧЕСТИ И ДОБЛЕСТИ»
Из отчета аэрологов полярной станции «Бухта
Тихая» за зимовку 1944—45 гг*

На первой странице обложки:

Атомный ледокол «50 Лет Победы» в б. Тихая. Фото автора, лето 2015 г.

Внизу:

ледокольный пароход «Г. Седов» в б. Тихая в 1929 г. С фотоснимка Б.В.Громова.

*Издание осуществлено при финансовой поддержке
Александра Зисмана и
компании «Инфосистемы Джет»*



© Дмитрий Киселёв, 2022

© ООО «Издательство «Буквально», 2021







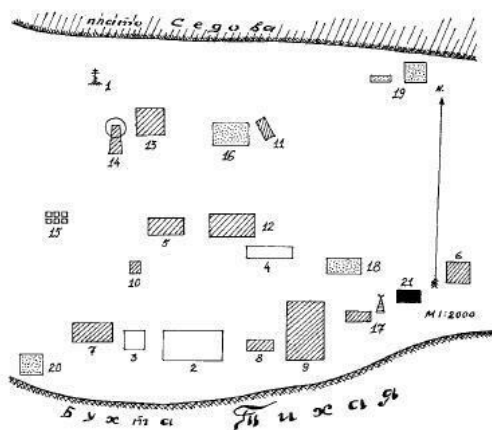
bukvalno-publishing.com

Полярная геофизическая обсерватория

«Бухта Тихая» (1929-1960)

Выполнено Д.В.Киселёвым на основе оригинального плана станции 1954 г.

-  – объекты, построенные в 1920-х гг.
-  – объекты, построенные в 1930-1940-х гг.
-  – объекты, построенные в 1950-х гг.
-  – объекты, построенные после 1960 г.



- 1 – Астропункт экспедиции Г.Я.Седова и могила И.Зандера (1913-1914)
- 2 – Дом № 1 («жаут-компания», 1929 г.)
- 3 – Бая (1929 г.)
- 4 – Продовольственный склад (1929 г., перестраивался)
- 5 – Радиорубка (1930 г., перестраивался)
- 6 – Магнитный павильон и столб абсолютных наблюдений (1931 г.)
- 7 – Дом № 2 («лабораторный корпус», 1932 г.)
- 8 – Скотник («салотопка», 1930 г., перестраивался)
- 9 – Ангар со слипом для подъема самолетов (1932-1940 гг.)
- 10 – Актинометрический павильон (1932 г.) и «собачья улица»
- 11 – Павильон атмосферного электричества (1932 г., перепланировка 1950-е г.)
- 12 – Дом № 3 («Дом семейных», 1937 г.)

- 13 – «Мехчасть» (эл.станция и мастерская, 1940-1941 гг.)
- 14 – Ветродвижитель Д-12 (основание и домик 1939 г., остальное 1954-1955 г.)
- 15 – Метеоплощадка (1929 г., перенесена в 1932 г.)
- 16 – Дом № 4 («Финский дом» или «Дом холостяков», 1951-1952 гг.)
- 17 – Аэрологическая лаборатория с наблюдательной вышкой (1930е-1942 г.)
- 18 – Аэрологический павильон (1954 г., с 2019 г. – центр информации)
- 19 – Руины «Объекта А» («космический павильон», 1951-1952 г., сгорел в 1955 г.) и угольного сарая
- 20 – Тракторный гараж (1953 г.)
- 21 – Жилой дом экспедиции Мурманского морского биологического ин-та (1990-е гг.)

Пролог

Первооткрыватели бухты Тихая

«Планеты ледяной венец» – так назвал Землю Франца-Иосифа советский полярник и писатель Вячеслав Маркин. Без малого двести островов формируют самый северный архипелаг Европы, большая часть которого покрыта льдом даже в эпоху пугающего всех глобального потепления. Менее 1000 километров отделяют Землю Франца Иосифа от географического Северного полюса – магической точки, более ста лет манившей к себе исследователей. Не имевшие возможности летать или плавать подо льдом, первопроходцы Арктики стремились занять стартовую позицию как можно ближе к полюсу – в разное время в этом качестве использовался Шпицберген, однако открытие Земли Франца-Иосифа обещало еще больше сократить дистанцию изнурительного перехода по восторженным паковым льдам. Архипелаг был случайно обнаружен 30 августа 1873 г. австро-венгерской экспедицией под руководством Карла Вайпрехта и Юлиуса фон Пайера. Их команда не ставила целью достижение полюса, да и развитие событий не предвещало участникам ничего героического: уже на начальном этапе экспедиции судно «Тегетхофф» намертво застряло во льдах у северо-восточного побережья Новой Земли. Более года неподвижный ко-

рабль выписывал замысловатые кривые по прихоти ветров и течений, пока не оказался в виду неизвестных островов. Следует отдать должное Пайеру, который не растерял энергии за время долгого ледового плена и в начале 1874 г. возглавил несколько походов, давших миру первую (пусть и несовершенную) карту новой полярной страны. В том же году участники австро-венгерской экспедиции успешно добрались на судовых шлюпках до Новой Земли, где нашли помощь в лице русского промысловика-судовладельца Федора Воронина. Уже в 1879 г. голландец Антониус Де-Брюйне доказал, что Земля Франца-Иосифа достижима судами в активном плавании. За ним последовали англичанин Бенджамин Ли-Смит, впервые перезимовавший на одном из островов архипелага в 1881–1882 гг., а затем и норвежские зверобои. Точное количество островов, равно как и очертания большинства из них, оставались неизвестны посетителям архипелага и всему остальному человечеству. Более того, с легкой руки Пайера предполагалось, что к северу от архипелага лежат еще два крупных массива суши – «Земля Петермана» и «Земля Короля Оскара».

Ситуация начала меняться осенью 1894 г., когда судно «Уиндворд» доставило на Землю Франца-Иосифа британскую экспедицию во главе с Фредериком Джорджем Джексоном. Щедро спонсируемое и солидно организованное предприятие ставило перед собой сугубо научные цели и в частности – первую планомерную картографическую съемку ар-

хипелага в ходе санных экскурсий и шлюпочных походов.¹ Вплоть до наступления полярной ночи 9 членов основного состава экспедиции и команда оставшегося на вынужденную зимовку судна строили и обживали базу «Элмвуд» на мысе Флора – крайнем юго-восточном выступе острова Нортбрука¹. Уже в марте 1895 г. началась закладка продовольственных складов по маршруту планируемого северного похода, а 16 апреля 1895 г. пять человек во главе с самим начальником экспедиции отправились в путь. Джексон был первым из британских полярников рубежа XIX–XX вв., кто пытался применять в своих полярных походах... лошадей. Уже в ходе своего первого путешествия к арктическому побережью Сибири, Джексон, по его собственным словам, влюбился в крепких и неприхотливых русских пони. Нужно сказать, что в отличие от Роберта Скотта и Эрнеста Шеклтона, Джексон довольно успешно использовал низкорослых сибирских лошадей в менее суровом по сравнению с антарктическим климате Земли Франца-Иосифа. В апреле 1895 г. четыре лошади тащили четверо саней и более тонны груза.

¹ В 1894–1895 гг. на мысе Флора находился плотник Максим Варакин, руководивший постройкой привезенного из Архангельска рубленого дома. Изба Джексона стала одной из первых капитальных построек в истории архипелага, а Варакин – первым русским подданным, перезимовавшим на самых северных островах России.



Фредерик Дж. Джексон в «самоедском» костюме, конец XIX в.

Из открытых источников

18 апреля партия Джексона пересекла скованный льдом пролив Де-Брюйне и вышла к мысу Данди – крайней западной точке острова Гукера. Мыс, где в марте 1895 г. спутники Джексона заложили первый походный склад провианта, был усмотрен и назван Бенджамином Ли-Смитом на заре изучения Земли Франца-Иосифа. Несмотря на то, что догадка о наличии крупной земли в северной части Баренцева моря, между 80 и 81° северной широты, была высказана М.В. Ломоносовым еще в 1763 г., иностранным исследователям удалось перехватить пальму первенства не только в открытии архипелага, но и в его изучении на начальном этапе. Бенджамин Ли-Смит занимает среди этих пионеров достойное место. Его паровая яхта «Эйра» стала третьим судном в истории, достигшим берегов Земли Франца-Иосифа. Случилось это в августе 1880 г., когда совершавший «исследовательский круиз» Ли-Смит первым посетил ее юго-западную оконечность и открыл шесть новых островов. Не углубляясь в лабиринт обширного архипелага, Ли-Смит не имел возможности точно установить природу суши, наблюдавшейся к северу от о. Нортбрука. Секретарь и будущий председатель Королевского географического общества сэр Клеменс Маркем в своем сообщении об открытиях Ли-Смита, опубли-

ликованном весной 1881 г., назвал ее «землей к западу от о. Мак-Клинтока, впоследствии названной в честь сэра Джозефа Гукера». Неуверенность не помешала Ли-Смиту окрестить мыс Данди. Несмотря на то, что честь первооткрытия о. Гукера бесспорно принадлежит английскому туристу-исследователю, в советской полярной историографии утвердилось мнение о том, что эту заслугу следует отнести на счет голландца Антониуса Де-Брюйне. Произошло это с легкой руки известного полярника Владимира Визе и журналиста Бориса Громова в 1930 г.² Скорее всего, Визе руководили политические соображения, отвечавшие сложному моменту утверждения суверенитета СССР над его полярными владениями. Щепетильные в вопросах своего национального приоритета британцы выглядели в глазах Визе менее привлекательно, нежели представитель нейтральной Голландии, который, к слову, даже не высаживался на берегах ЗФИ.

В апреле 1895 г. проблема первооткрытия острова вряд ли волновала Джексона, упорно продвигавшегося вдоль его западного побережья. Отряд пробивал путь на север по склону ледника, присыпанному свежим снегом. Утром 19 апреля англичане достигли гряды, за которой ледник понижался в западном направлении. С высоты несколько сот метров взорам исследователей открылся широкий пролив, протянувшийся с юго-запада на северо-восток – Джексон решил, что он ведет к устью пролива Маркема. Внизу был виден остров, отделенный от о. Гукера узким проходом и немедленно на-

реченный в честь шотландского географа сэра Джона Скотта Келти. На юге в виде низкой косы виднелся мыс Данди, к западу от которого лежал еще один небольшой остров – это был о. Итон, открытый Ли-Смитом в 1880 г. Дальнейший путь группы Джексона пролегал по припайному льду, куда англичане спустились с большим трудом, нащупывая безопасную дорогу между многочисленными ледниковыми трещинами. В конце трудного дня доктор Реджинальд Кётлиц и повар Джон Хэйуорд получили указание разбить лагерь в бухте между о. Скотт-Келти и о. Гукера. По всей видимости, это место, в котором экспедиция провела весь день 20 апреля, находилось сразу же к югу от бухты Тихая, у мыса Медвежий. Известно, что Джексон заложил у места стоянки еще один склад провизии – почти два десятилетия спустя участник седовской экспедиции художник Николай Пинегин обнаружил на мысе Медвежий гурий (каменную пирамиду) английской экспедиции, однако никаких продуктов под ним не оказалось.

Утром 21 апреля 1895 г. отряд Джексона вновь двинулся в северном направлении, осмотрев по дороге впечатляющий памятник природы – исполинский утес, сложенный тысячами базальтовых колонн правильной шестигранной формы. Среди снежного безмолвия ранней арктической весны черная громада могла вызвать у Джексона ассоциации с гигантским органом и музыкой. Как бы то ни было, исследователь назвал ее скалой Рубини в честь знаменитого в XIX в.,

а ныне преданного окончательному забвению итальянского тенора.³

Скала возвышалась у входа в широкую бухту, защищенную островом Скотт-Келти и одним из выступов западного побережья о. Гукера. Мог ли Фредерик Джексон знать, какая богатая событиями история уготована ей? Вряд ли, иначе заслуженный исследователь не отказал бы себе в удовольствии дать бухте приличествующее название. На деле англичане всего лишь миновали ее в ходе своей вылазки, приведшей их на берега другого острова. В том же году, но уже с другой стороны, туда пришел и зазимовал Фритъоф Нансен. Весенний поход Джексона благополучно завершился в середине мая 1895 г., а спустя год счастливая случайность свела его и Нансена неподалеку от английской базы на мысе Флора. Сводя воедино результаты своих исследований Земли Франца-Иосифа, норвежец и англичанин обменялись знаками уважения: каждый назвал по острову в честь своего визави. Так место зимовки Нансена и его спутника Ялмара Йохансена стало именоваться островом Джексона. По пути в южную часть архипелага Нансен и Йохансен двигались по державшемуся вдоль берегов припаю, что не дало им возможности отметить в будущей бухте Тихой.

Фредерик Джексон и его команда покинули Землю Франца-Иосифа в 1897 г., а менее чем через год, 29 июля 1898 г. к острову Скотт Келти подошло судно «Фридтъоф» американской полярной экспедиции под начальством Уолтера

Уэлманна. Ранним утром метеоролог и топограф Ивлин Болдуин забрался в «воронье гнездо» на мачте корабля чтобы зарисовать скалу Рубини и прочие примечательные пункты побережья островов Скотт Келти и Гукера. Впервые в истории будущая бухта Тихая и ее окрестности легли на бумагу из-под карандаша картографа.⁴ В то же время, это было последнее посещение бухты полярниками XIX века. Шесть лет спустя этот район архипелага неожиданно превратился в оживленное место – группы исследователей неоднократно проходили в окрестностях бухты, двигаясь в разных направлениях. Эти американцы и норвежцы были участниками экспедиции, организованной фабрикантом пекарского порошка Уильямом Циглером для достижения Северного полюса. Его предыдущая попытка покорить «макушку планеты» в рекламных целях провалилась: экспедиция, возглавляемая уже упоминавшимся выше И. Болдуином, не смогла хоть сколько-нибудь приблизиться к полюсу. Неудача не обескуражила спонсора, решившего тем не менее сменить руководителя предприятия. Новый начальник экспедиции участвовал в Испано-американской войне 1898 г., ходил к полюсу вместе Болдуином в 1901–1902 гг., отличался любовью к приключениям и организаторскими способностями. К сожалению, даже столь внушительный список достоинств не помог Энтони Фиале довести новую и еще более дорогостоящую экспедицию мистера Циглера до заветной цели. Уже первая зимовка в бухте Теплиц острова Рудольфа стоила экспедиции судна,

в то время как растущие разногласия между американским и норвежским «землячествами» последовательно сорвали все попытки начальника оторваться от островной базы и устремиться к полюсу. Думая только о спасении экспедиции, Фиала решил отправить часть личного состава на мыс Флора в надежде, что спасательное судно или случайный тюленебой пробьются хотя бы к южным островам архипелага.

С началом полярного дня 1904 г. Фиала выступил с о. Рудольфа во главе 25 человек при 16 (!) пони и 8 собачьих упряжках. В середине мая отряд достиг мыса Флора, где на покинутой базе Ф. Джексона сохранялись солидные запасы продовольствия, пополненные в 1899 г. итальянской экспедицией принца-герцога Луиджи Амедео Абрुццкого. В августе 1901 г. вице-адмирал С.О.Макаров, посетивший Землю Франца-Иосифа на борту нового ледокола «Ермак», добавил к сокровищам мыса Флора несколько тонн угля². Вдохнув новую жизнь в безлюдный «Элмвуд», Фиала провел там все лето, однако в сентябре вновь отправился на о. Рудольфа. Он намеревался проверить состояние своей основной базы, заодно посетив по дороге бывший лагерь Болдуина на небольшом острове Алджер в центральной части ЗФИ. В ходе этих перемещений Фиала и его люди дважды пересекали ледники о. Гукера, однако какие-либо сведения о посещении им бухты Тихая отсутствуют.⁵

Еще девять лет прошло, прежде чем бухта о. Гукера оказа-

² Первое посещение архипелага судном под российским флагом.

лась в эпицентре драматических событий, связанных с первой русской зимовкой на берегах Земли Франца-Иосифа. Идея национальной экспедиции к Северному полюсу посетила флотского гидрографа Георгия Яковлевича Седова на волне возросшего интереса к полярным исследованиям, наблюдавшегося в русском обществе в первом десятилетии XX в. Заслуженная слава Ф. Нансена и Р. Амундсена, равно как и сомнительное достижение Северного полюса американцами Фредериком Куком и Робертом Пири в 1908–1909 гг., заставили многих в России задуматься: «Почему обращенная к Арктике держава не имеет собственных Нансенов и Пири?» Ко дню отправления экспедиции Седова полярные плавания поморов и деяния Великой Северной экспедиции 1733–1743 гг. давно стали достоянием истории, а из близких по времени полярных предприятий лишь градусные измерения Российской Академии Наук на Шпицбергене (1899–1901 гг.) могли безоговорочно считаться успехом. Сам Седов был полон решимости исправить столь досадное для национального престижа недоразумение, тем более что личные знания и полярные навыки как будто делали его идеальным кандидатом на роль руководителя экспедиции. Рыбацкий сын и человек колоссальной воли, Седов добился звания поручика гидрографической службы русского флота к 1902 г. Почти все последующее десятилетие он провел в различных районах Арктики от о. Вайгач до устья Колымы. В то же время его представления о дрейфующих

льдах Центрального Арктического бассейна были весьма поверхностными: заслушав проект седовской экспедиции, комиссия Главного гидрографического управления обнаружила, что его автор даже не был знаком с опытом итальянской экспедиции 1899–1900 гг. Между тем из всех иностранцев, пытавшихся добраться до полюса с Земли Франца-Иосифа, итальянцы показали наилучший результат. Как и они, Седов планировал использовать архипелаг в качестве базы, однако именно в части финального броска к полюсу его план был намечен лишь в самых общих чертах. Более того, Седов принимал за отправную точку своего ледового похода... несуществующую часть ЗФИ, а именно пайеровскую «Землю Петермана»!⁶



Г.Я.Седов в начале 1910-х гг. Из открытых источников

Комиссия, в состав которой входили такие ветераны поллярных исследований, как доктор Александр фон Бунге и будущий «Верховный правитель России» капитан 2 ранга Александр Колчак, признала предложенный Седовым план достижения полюса неосуществимым.⁷ Тем не менее, в распоряжении последнего были два мощных рычага – подогреваемый приближающимся 300-летием династии Романовых общественный энтузиазм и лоббистские усилия влиятельных членов

Государственной Думы III созыва. Сам император вошел в число донаторов экспедиции, пожертвовав 10000 рублей из личных средств. Поначалу Седов рассчитывал, что его организационные расходы не превысят 70000 рублей, однако смета росла, а собранные средства так и не смогли покрыть ее полностью. Седов, в 1903 г. наблюдавший отправление из Архангельска прекрасно оснащенного Энтони Фиалы, был весьма удручен своим собственным положением. В дополнение к финансовым проблемам, корпус приобретенной для экспедиции промысловой шхуны «Святой Фока» пропускал воду, места для всего экспедиционного снаряжения на борту не хватало, а шкипер и несколько членов экипажа покинули команду уже после старта. Хотя отправление «Святого Фоки» задержалось более чем на месяц и лучшее время для плавания к ЗФИ было упущено, Седов уже не мог испытывать терпения спонсоров и покинул Архангельск.⁸ В то вре-

мя сентябрьское плавание в северную часть Баренцева моря по прямой казалось немыслимым делом. Седов проложил курс вдоль западного побережья Новой Земли, однако его надеждам на прибрежную полынью не суждено было оправдаться. В конце сентября 1912 г., на 76° северной широты, экспедиция встретила непреодолимый лед и встала на вынужденную зимовку у полуострова Панкратьева – почти в 600 милях от места назначения.⁹

Одиннадцать месяцев минуло, прежде чем «Святой Фок» (к тому времени ставший «Михаилом Сувориным» в честь главного спонсора экспедиции) смог продолжить плавание. Когда в сентябре 1913 г. экспедиция наконец достигла Земли Франца-Иосифа, отставание от первоначального графика составляло ровно год, а в угольных ямах судна почти не оставалось топлива. Ища способ обеспечить работу машины, седовцы высадились на мысе Флора, однако от макаровского угля не осталось и следа: бедствующая экспедиция Фиалы, а следом за ней и случайные зверобои опустошили склад подчистую. Сжигая в топке запасной рангоут, парусину и жир добытых моржей, «Суворин» прошел проливом Британский Канал до широты мыса Чадс-Хед на о. Земля Георга (80°47' с.ш.), где встретил сплошной ранний лед. Попытка пробиться в восточную часть архипелага провалилась по той же причине, после чего Седов вернулся к о. Гукера. Погожим днем 19 сентября 1913 г. шхуна обогнула о. Скотт-Келти и вошла в бухту, за 18 лет до того откры-

тую Фредериком Джексоном³. Высадившись, Седов поднялся на высокую береговую террасу и определил координаты астрономического пункта: $80^{\circ}19' \text{с.ш.}$ и $52^{\circ}48' \text{в. д.}$ Позднее эта точка была отмечена 3-метровым деревянным крестом – старейшим из сохранившихся вещественных памятников российского присутствия на Земле Франца-Иосифа.



«Михаил Суворин» в б. Тихая, зима 1913–1914 гг. Фото Н. В. Пинегина (из открытых источников)

Место стоянки экспедиционного судна у берегов Новой Земли было названо Седовым бухтой Святого Фоки. В сен-

³ Здесь и далее на страницах пролога все даты событий экспедиции Г.Я.Седова приведены по новому календарному стилю.

тябрь 1913 г. ясные дни уходящего полярного лета подсказали ему имя нового зимовочного пункта – бухта Тихая. Новый план исследователя был прост: пережить в Тихой полярную ночь и на собаках добраться до острова Рудольфа. Вопреки всему, Седов продолжал надеяться, что оставленные итальянцами и американцами припасы помогут ему хотя бы выступить в направлении полюса. Между тем солнце окончательно скрылось за горизонтом и на борту «Суворина» потянулась однообразная и весьма тяжелая жизнь.¹⁰

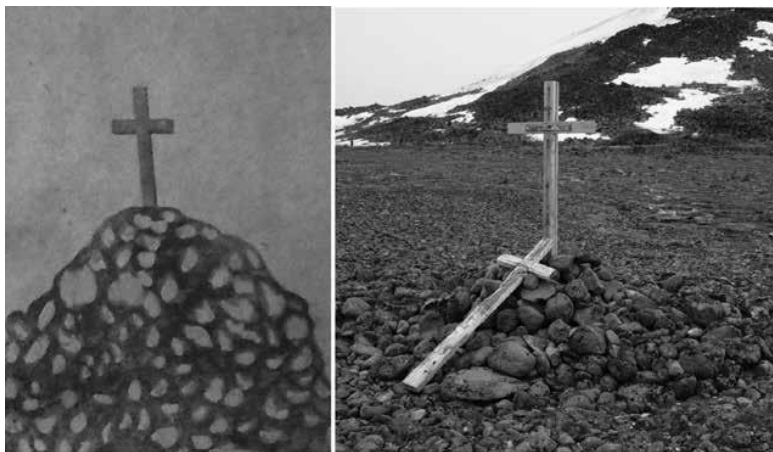
Если во время первой зимовки на Новой Земле члены экспедиции активно исследовали ее северный остров, то во время второй полярной ночи недостаток продовольствия, снаряжения и топлива запер команду в холодных помещениях судна. Для экономии тепла всех перевели в кормовую часть «Суворина», где в железной печи дважды в день сжигалось все, что можно было снять со шхуны без ущерба для ее плавучести. Положение усугублялось тем, что рано установившийся снежный покров надежно укрыл и без того редкий на островах плавник. Скучный рацион питания старались дополнить охотничьими трофеями, для этого самые сильные и активные зимовщики – Седов, Пинегин, ветеринар Павел Кушаков и физик Владимир Визе – делали регулярные вылазки в окрестности Тихой. В течение зимы 1913–1914 гг. Седов и Пинегин совершили несколько дальних походов по островам Гукера и Скотт-Келти. Отвечавший за научную программу Визе по несколько часов в день снимал показа-

ния метеоприборов и производил магнитные наблюдения в небольшом иглу на берегу бухты. Большинство членов экспедиции, даже больные, сохраняли бодрое расположение духа.

В октябре 1913 г. седовцам удалось добыть трех белых медведей, однако в дальнейшем наученные горьким опытом звери начали обходить людскую стоянку. На охоту приходилось уходить все дальше и дальше. Седов приказал увеличить выдачу сушеных овощей, что сразу же помогло большинству его наиболее ослабевших подчиненных. Сам Седов упорно отказывался употреблять такое проверенное антицинготное средство, как кровь добытых животных. Результат не заставил себя ждать: начальник стал обнаруживать все более явственные симптомы заболевания. Преодолевая слабость, кровоточивость десен и ломоту в ногах, он продолжал упорно готовиться к весеннему переходу на о. Рудольфа. Гидрограф поставил на кон завоеванную годами упорного труда репутацию и не желал отступить. В конце января 1914 г. Седов попросил Пинегина сопровождать его до бухты Теплиц с дополнительным провиантом на случай отсутствия такового на стоянках иностранцев. Когда художник, знавший Седова с 1909 г., попытался мягко указать на самоубийственный характер планируемого похода, начальник оборвал его словами: «Я верю в свою звезду!» Не только Пинегин, но и прочие члены комсостава экспедиции не разделяли этой веры.¹¹

15 февраля 1914 г. Седов покинул судно, сопровождаемый матросами Александром Пустошным и Григорием Линником. Как выяснилось накануне, составить вспомогательную партию было невозможно – для этого просто не было здоровых людей. Рано утром Пинегин вручил Седову письмо, в котором просил начальника отложить поход до выздоровления. Седов отменил это предложение, сославшись на свою ответственность перед памятью предшественников и указав на крепость своих спутников-матросов. Тем не менее, в своей прощальной речи Седов дал выход наполнявшей его горечи: «Совсем не состояние здоровья беспокоит меня больше всего, а другое: выступление без тех средств, на какие я рассчитывал. Сегодня для нас и для России великий день. Разве с таким снаряжением нужно идти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо восьмидесяти собак у нас только двадцать, одежда изнасилась, провиант истощен работами на Новой Земле, и сами мы не так крепки здоровьем, как нужно». Вскоре после этого Седов навсегда покинул корабль, оставив бразды правления экспедицией в руках доктора Павла Кушакова. В его отсутствие команда понесла первую тяжелую утрату: 14 марта скончался болевший с Нового года машинист «Суворина», латыш Иван (Янис) Зандер. Товарищи похоронили его рядом с астропунктом Седова, с трудом выкопав могилу глубиной около 70 см и завалив тело грудой тяжелых камней. Строгий лютеранский крест высотой 120 см увенчал первую

могилу в истории бухты Тихая.



Слева: могила И. Зандера в б. Тихая в 1931 г. Из кн. М. И.Иваньчука «14 месяцев на Земле Франца-Иосифа» (Харьков: 1934). Справа: то же захоронение летом 2012 г.

Новодел заменяет исторический крест 1914 г., лежащий рядом. Фото автора

В середине марта 1914 г. на скале Рубини появились первые птицы. В течение трех дней седовцы настреляли 230 люриков и кайр, однако самым важным трофеем стала нерпа, добытая штурманом Сахаровым. Свежее мясо и кровь сотворили чудо, быстро подняв с коек даже безнадежных с виду цинготников. Однако уже 18 марта всеобщая радость усту-

пила место скорби, когда две изможденные фигуры вышли к кораблю из снежной пустыни. Обмороженные и бредущие на последних остатках сил, Линник и Пустошный вернулись из своего похода, принеся весть о смерти Седова. По их словам, «полюсная партия» прошла всего около двухсот километров из почти двух тысяч. В первые дни им приходилось преодолевать сильный встречный ветер при сорокаградусном морозе. На седьмой день пути Седов уже не мог идти, однако продолжал упорно отвергать просьбы спутников о возвращении. Когда маленький отряд проходил мыс Норвегия на о. Джексона, Седова уже приходилось везти на нартах. 26 февраля температура поднялась до -16°C , внушив начальнику оптимизм. Он пытался охотиться на бродившего вокруг медведя и не переставая твердил о том, что остров Рудольфа должен лежать неподалеку. На последних переходах он часто впадал в кратковременное забытие, но тут же проверял направление движения нарт по компасу, который не выпускал из рук. Седов уже не мог принимать пищу и умер в два часа пополудни 5 марта 1914 г. Все происходившее после этого по сей день окутано тайной. Со слов матросов, они решили добраться до бухты Теплиц, чтобы пополнить запасы продуктов и керосина. Отдохнув и выбросив все ненужное снаряжение, они намеревались вернуться в бухту Тихая вместе с телом начальника. Выполнению плана помешала широкая полынья, якобы преградившая им путь у западного побережья о. Рудольфа. По утверждению Пустошного и Линника, они похоро-

нили Седова в месте, которое оба отождествляли с мысом Бророк. Хотя матросы были не слишком сильны в навигации и вполне могли ошибиться, подавляющее большинство седовцев не стали подвергать их слова сомнению. Исключением был доктор Кушаков, пригрозивший Пустошному и Линнику судебным преследованием и по возвращении действительно инициировавший дознание по делу о смерти Седова. В ходе следственных мероприятий матросы были освобождены от каких-либо подозрений, однако захоронение исследователя с тех пор так и не было найдено.¹²

После гибели Седова личный состав сосредоточился на завершении научной программы экспедиции и собственном спасении. 21 марта офицерский совет постановил распространить изыскания на близлежащие острова архипелага. В конце того же месяца Пинегин и матрос Андрей Инютин совершили 13-дневную экскурсию на мыс Флора и остров Белл, оставив сообщения для потенциальных спасателей. В то же время Владимир Визе завершил опись бухты и острова Скотт-Келти, едва избежав нападения белого медведя – мыс Медвежий к югу от скалы Рубини был назван в память об этом инциденте. В апреле-мае 1914 г. Визе и его друг Михаил Павлов обошли весь о. Гукера, впервые выполнив его топографическую и геологическую съемку. В ходе этих работ Визе были проведены первые гляциологические исследования, давшие последующим поколениям полярников точку отсчета в наблюдениях за движением местных ледников.

Лето вступало в свои права и 23 июля «Суворин» впервые за многие месяцы закачался на волнах. Еще через три дня шторм окончательно очистил бухту ото льда. 13 30 июля 1914 г., приспустив флаг в память о Седове и Зандере, шхуна отправилась в обратный путь на родину. По пути седовцы еще раз зашли за топливом на мыс Флора, пустив на дрова последние остатки «Элмвуда» и с изумлением обнаружив на джексоновских руинах двоих членов полярной экспедиции Георгия Брусилова – штурмана Валериана Альбанова и матроса Александра Конрада. В апреле 1914 г. штурман покинул дрейфующую шхуну «Святая Анна» во главе отряда из 13 человек. Потеряв при разных обстоятельствах почти всех своих спутников, Альбанов добрался до мыса Флора после трехмесячных скитаний среди дрейфующих льдов и каменистых пустынь архипелага. Штурман и матрос уже готовились к новой зимовке, когда появление «Суворина» положило конец их мытарствам. Оставив на мысе Флора небольшой запас провианта, экспедиция подошла к южному побережью о. Земля Георга и, убедившись в отсутствии там людей Альбанова, взяла курс на Архангельск.¹⁴

Тем временем в России общественное мнение сподвигло правительство на поиски трех (!) числящихся пропавшими полярных экспедиций. По иронии судьбы, сочувствовавший Седову, но отвергший его план морской министр Иван Григорович был вынужден потратить 500000 рублей на поиски упрямого гидрографа. Помимо Седова искать предстояло

команды Георгия Брусилова и геолога Владимира Русанова, также сгинувших без следа в 1912 г. В марте 1914 г. руководство спасательной операцией было поручено капитану 1 ранга Исхаку Ислямову. Помимо военного транспорта «Печора» под его общим командованием оказалось три промысловых судна, зафрахтованных в Норвегии. Барк «Эклипс» был отдан в руки прославленного ледового капитана Отто Свердруп, шхуна «Андромеда» досталась шкиперу Григорию

Поспелову, а сам Ислямов поднял свой флаг на борту тюленеловного барка «Герта»⁴. В историю отечественных полярных исследований эта экспедиция вошла главным образом благодаря летчику Яну Нагурскому, прикомандированному к спасателям и в августе-сентябре 1914 г. совершившему ряд полетов на гидроплане Farman MF.11 вдоль западного побережья Новой Земли. Нагурский положил начало истории отечественной полярной авиации, однако не менее важной была работа радистов. Все спасательные суда были оснащены радиостанциями дальнего действия, что позволило Ислямову своевременно реагировать на изменения оперативной обстановки. Так, направляясь к Новой Земле, он получил сообщение с «Андромеды» о том, что следы стоянки «Суворина» и послания Седова обнаружены у полуострова Панкратьева. В соответствии с полученной информацией, «Герта» повернула к Земле Франца-Иосифа, разминувшись

⁴ Построенная в 1884 г., 250-тонная «Герта» участвовала в первой норвежской экспедиции к берегам Антарктиды в 1893–1894 гг.

с идущим домой «Сувориным» где-то между 75 и 76° северной широты. 22 августа 1914 г. Ислямов высадился на мысе Флора, где узнал о событиях седовской и брусиловской экспедиций из ожидавших его писем. Каперанг также тщетно пытался отыскать хоть какие-то следы пропавших спутников Альбанова на Земле Георга, однако главными его подвигами стали торжественный подъем национального флага на мысе Флора и... переименование архипелага в «Землю Романовых». За тринадцать лет до того российский триколор уже взвивался над мысом Флора благодаря адмиралу С.О.Макарову, однако инициатива последнего осталась незамеченной. В условиях разразившейся мировой войны все обстояло по-другому: поступок Ислямова был благосклонно воспринят нацией как молодецкий выпад в сторону враждебной Австро-Венгрии, хотя новое название островов не прижилось. В 1915 г. «Андромеда» последней из кораблей Российской Империи пыталась посетить ЗФИ, однако льды не дали капитану Поспелову подойти к ее южным островам ближе, чем на 70 морских миль.¹⁵

Патриотическая акция Ислямова имела далеко идущие последствия для установления российского суверенитета над самыми северными островами Европейской Арктики. Однако еще большая заслуга в этом принадлежит седовской экспедиции, с честью вынесшей десятимесячное испытание холодом, голодом и цингой в бухте Тихая. Ее начальник стал для россиян тем же, кем капитан Роберт Скотт является

для британцев – трагическим, но непобежденным героем полярной истории. Скрупулезные и разносторонние наблюдения Владимира Визе и Михаила Павлова явились прекрасным дополнением к работам иностранных ученых и заложили основу изучения архипелага отечественными полярниками. Материальные памятники и документы экспедиции послужили весомым подтверждением русского присутствия на Земле Франца-Иосифа. Воспользоваться этим было суждено новой власти, в 1920-х годах обратившей пристальное внимание на северные окраины страны.¹⁶

Глава 1

«Живите по-братски, работайте дружно!»

Первые годы работы станции (1929–1931)

К концу Гражданской войны оголодавшее население Советской России мечтало о сибирском хлебе, тогда как возрождавшаяся помалу экономика нуждалась в ресурсных инъекциях. Недра европейских губерний уже не могли удовлетворить растущий индустриальный аппетит. Как назло, именно к началу 1920-х гг. состояние железнодорожного транспорта республики перестало отвечать запросам промышленной логистики. Ситуация потребовала от правительства срочно заняться налаживанием арктического судоходства.

Уже к середине XVII в. северное побережье Евразии было обследовано русскими землепроходцами практически на всем своем протяжении. Тем не менее, даже 260 лет спустя попытки наладить регулярное морское сообщение с устьями сибирских рек разбивались об отсутствие в Арктике сети метеорологических станций и службы ледового мониторинга.¹⁷

Первым шагом на пути развития северной периферии стала «советизация» Комитета Северного морского пути (Комсеверпуть), созданного еще колчаковским правительством в 1919 г.⁵ Постепенно расширяя свои полномочия, Комсеверпуть координировал общие усилия государственных органов и двух исследовательских организаций, одновременно учрежденных для содействия освоению Крайнего Севера.

Первая именовалась Северной научно-промысловой экспедицией (Севэкспедиция) и отвечала за развертывание комплексных научных изысканий в самых труднодоступных районах Арктики. Вторая носила оригинальное имя в духе советского новояза – Плавморнин, что означало Плавающий морской научный институт. Как и следовало из названия, институт базировался главным образом на приданных судах, занимаясь оценкой и изучением рыбных богатств Баренцева моря. Обе организации активно взаимодействовали с Академией наук при посредстве ее Арктической комиссии, учрежденной в 1914 г. и возобновившей свою деятельность при ленинском правительстве. В 1923 г. одна из экспедиций Плавморнина на борту исследовательского судна «Персей» впервые в советской истории приблизилась к берегам Земли Франца-Иосифа. Два года спустя Севэкспедиция была преобразована в Институт по изучению Севера

⁵ В 1916 г. правительство Российской Империи также предприняло запоздалую попытку заняться Арктикой, учредив Особое межведомственное совещание по устройению и развитию Русского Севера

во главе с 44-летним геологом Рудольфом Самойловичем. Под его энергичным руководством институт распространил свою деятельность на акваторию Белого, Баренцева и Карского морей, а также острова, в этих морях расположенные. От Севэкспедиции институту достался маленький флот в составе моторной шхуны «Шарлотта» и бота «Зарница». Летом 1927 г. шхуна доставила на Землю Франца-Иосифа первую советскую научную группу, совершившую две высадки на о. Нортбрука, в том числе и на мысе Флора.¹⁸

В 1920 г. наблюдения за погодой на территории от западного побережья Таймыра до западного побережья Новой Земли вели всего 4 метеостанции, организованные в 1882–1915 гг. Берега ЗФИ не видели ученых с 1914 г. и спорадические визиты специалистов Плавморнина не могли дать полное представление о природных процессах, происходящих на островах. Расширение метеорологической сети в северном направлении становилось одной из важнейших задач, решение которой имело и политическую окраску. Постоянно действующие форпосты науки на Крайнем Севере автоматически становились признаками эффективного суверенитета.¹⁹ Начиная с 1920 г. Главное гидрографическое управление ВМС республики требовало установить «радио-метеорологические станции» в двух ключевых пунктах архипелага Новая Земля – на мысе Желания и в проливе Маточкин Шар. Летом 1922 г. на Новой Земле побывал уполномоченный Совета Труда и Оборона РСФСР по вопросам Север-

ного морского пути Георгий Красинский. По итогам поездки он представил на имя Наркомвоенмора РСФСР записку, копии которой получили Управление делами Совнаркома и Наркоминдел республики. В документе, датированном 15 ноября 1922 г., Красинский сделал упор на «продолжающийся незаконный промысел норвежцев» у берегов Новой Земли и высказал мнение, что «формально-фактическое закрепление» этих островов за Советской Россией невозможно без строительства на них радиостанции, одновременно являющейся местом постоянного пребывания представителей власти. Представление Красинского нашло полное сочувствие у управделами Совнаркома Н. П. Горбунова, а уже на следующий день было принято постановление Госплана РСФСР «О колонизации Новой Земли». В начале декабря того же года с доводами Красинского согласились участники совместного совещания представителей вышеуказанных органов и ученых. К тому времени норвежский промысел морского зверя в советских водах начал переход на концессионные рельсы и хотя бы формально перестал быть незаконным. В связи с этим совещание нашло возможным ограничиться на Новой Земле одной полярной станцией. Последняя была успешно построена в августе-октябре 1923 г. на северном берегу пролива Маточкин Шар близ выхода в Карское море.²⁰

Норвежские зверобои с 1867 г. вели промысел на Новой Земле, а спустя двадцать лет появились и на Земле Франца-Иосифа.²¹ На Новой Земле это уже в конце XIX в. при-

вело к установлению русского военно-морского присутствия и началу весьма ограниченного заселения островов большеземельскими ненцами. Разумеется, в период революционного лихолетья какой-либо контроль над островами Арктики был утрачен и западное побережье Новой Земли оказалось фактически открыто для любой деятельности иностранцев. Враждебность между Россией и Норвегией не наблюдалась и в этих условиях, хотя вопрос о статусе Шпицбергена продолжал служить камнем преткновения в отношениях двух стран. Российская Империя последовательно декларировала особый интерес к этому архипелагу на международных конференциях в 1910 и 1912 годах. В 1920 г. статья 10 Договора о Шпицбергене гарантировала русским подданным те же права, что и гражданам прочих «Высоких Договаривающихся Сторон». Тем не менее, Советское правительство поначалу отказалось признавать договор, заключенный без участия его представителей. В действительности вопрос о Шпицбергене воспринимался большевиками как часть более важной проблемы, а именно международной изоляции Советской России. Для ленинского правительства Шпицберген был шансом добиться признания своей легитимности норвежцами.

В 1921 г. две нации сделали первый шаг к восстановлению официальных отношений, заключив Предварительное соглашение. В мае 1923 г. советское правительство предоставило норвежскому предпринимателю Кристиану Кристиансе-

ну концессию на ведение китобойного промысла на Крайнем Севере и Дальнем Востоке страны. В сентябре того же года *Aalesunds Rederiforenings Saelfaugruppe* (Группа судовладельцев г. Олесун) также получила право на добычу тюленей и китов в водах между Кольским полуостровом и западными берегами Новой Земли. Кульминацией сближения стало официальное признание Советской России норвежской короной, за которым немедленно последовало советское признание норвежского суверенитета над Шпицбергом и островом Медвежий.²² С другой стороны, официальное включение Свальбарда-Шпицбергена в состав Норвежского королевства 17 июля 1925 г., равно как и усиление контроля Канады над Северо-Западными Территориями в июне того же года, ускорили принятие Советским Союзом «секторальной стратегии» в его арктической политике.²³ 15 апреля 1926 г. Президиум ЦИК СССР особым декретом объявил территорией Советского государства «все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова..., расположенные в Северном Ледовитом океане, к северу от побережья Союза ССР до северного полюса в пределах между меридианом 32°04'35» восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-губы через триангуляционный знак на мысу Кекурском, и меридианом 168°49'30» западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна группы островов Диомида в Беринговом проли-

ве».

Постановление сделало Землю Франца-Иосифа частью арктических владений СССР, на что норвежское правительство поначалу никак не отреагировало⁶. Сам архипелаг оставался вне всякого контроля со стороны СССР и события, изменившие эту ситуацию, лишь частично имели отношение к Норвегии.²⁴ В начале 1928 г. генерал Умберто Нобиле анонсировал план новой воздушной экспедиции в Арктику. Во советских властных структурах с большим удивлением обнаружили, что итальянец собирается лететь к ЗФИ и даже к «Земле Николая II» – ныне Северная Земля. Последняя была впервые замечена русскими гидрографами к северу от Таймыра в 1913 г. и с тех пор оставалась совершенно необследованной.²⁵ 15–18 мая 1928 г. дирижабль «Италия» под командованием Нобиле совершил 60-часовой полет из Кингс-Бея (ныне Нью-Олесун) на Шпицбергене к западному побережью Северной Земли через Землю Франца-Иосифа. По пути экипаж дирижабля активно занимался аэрофотосъемкой и собирал научную информацию. После крушения «Италии» 25 мая 1928 г. Советский Союз сыграл ключевую роль в международной спасательной операции, послав в Арктику четыре судна, два самолета и 138 человек личного состава. Большинство уцелевших при аварии дирижабля бы-

⁶ Норвежцы были уведомлены о новом статусе Арктики в пределах советского сектора 6 мая 1926 г., однако протест с их стороны последовал лишь 19 декабря 1928 г.

ло подобрано ледоколом «Красин», однако судьба 6 итальянцев оставалась неизвестной, что побудило советскую экспедицию распространить поиски на Землю Франца-Иосифа. Основную работу по осмотру островов архипелага выполнила команда ледокольного парохода «Г. Седов». В конце сентября 1928 г. ледокол «Красин» также посетил западные острова ЗФИ. 21 сентября руководитель экспедиции Рудольф Самойлович организовал высадку на мысе Ниля (о. Земля Георга), где был поднят советский флаг и устроен склад продовольствия. За полтора месяца до этого, в начале августа 1928 г., капитан «Седова» Владимир Воронин с подчиненными высаживался на мысе Лофли в южной части Земли Александры и мысе Иохансена на западном берегу Земли Георга.²⁶

Арктические амбиции Италии не могли не привлечь пристальное внимание Москвы. В 1899 г. итальянская экспедиция герцога Аббруцко в числе первых исследовала архипелаг и даже за четверть века до этого, в 1873–1874 гг., разноречивые первооткрыватели островов – австрийцы, чехи и хорваты – объяснялись между собой на итальянском! Все эти обстоятельства были учтены Совнаркомом СССР при подготовке постановления «Об усилении научно-исследовательской работы в арктических владениях Союза ССР», обнародованного 31 июля 1928 г. Так называемая Арктическая комиссия Совнаркома под председательством известного военного деятеля Советской России Сергея Каменева

была сформирована для контроля за выполнением научных планов. В августе 1928 г. советская активность в Арктике получила освещение на страницах ведущей норвежской газеты *Aftenposten*.²⁷ В начале декабря того же года Арктическая комиссия признала строительство постоянной «аэрогидрометеорологической и радиостанции» на Земле Франца-Иосифа делом «вполне своевременным, подлежащим обязательному и безотлагательному осуществлению». Уже в феврале 1929 г. С. Каменев представил проект станции на утверждение СНК, Наркомата финансов и Наркомата иностранных дел. Проект был подготовлен Институтом Севера в сотрудничестве с Академией Наук СССР, а в сопровождавшей его записке говорилось:

«Земля Франца Иосифа представляет собой наиболее северное из известных человечеству пространств суши, расположенных в европейско-азиатском секторе арктической части земного шара. Положение этой земли обуславливает ее значение, как опорного и контрольного пункта на будущих трансарктических воздушных путях... Для нас же важно: 1) чтобы грядущие трансарктические пути не строились помимо или, тем паче, против СССР и 2) чтобы данные пути содействовали вовлечению в сферу полезной эксплуатации потенциально богатых областей Советского Севера... Одной из форм нашей активности является сохранение и закрепление за СССР тех отдельных участков суши, которые смогут служить опорными пунктами на намечающихся арктических путях».

тических воздушных линиях. В последнем отношении существеннейшее значение приобретает закрепление наше на Франц Иосифе. Располагая контрольными базами на этой земле и на острове Врангеля, мы как бы замыкаем фронт на евразийском участке трансарктических воздушных путей».

С точки зрения предсказания погоды ЗФИ обладала преимуществом архипелага, расположенного «по северную сторону полярного климатологического фронта, в Баренцевом море, в районе которого... циклоническая деятельность развита чрезвычайно сильно».

Общие расходы на строительство и круглогодичное содержание новой станции Комиссия оценила в 207000 рублей. Организации, занимающиеся изучением Севера, даже совместными усилиями не могли предоставить столь внушительную сумму. На помощь пришел Совнарком СССР, постановивший выделить необходимые средства из своего резервного фонда. Штат будущей станции должен был состоять из 8 человек – начальника (он же аэролог или метеоролог), гидрометеоролога, врача, радиооператора, механика, повара-«служителя» и «собачника» (т. е. каюра, ответственного за содержание, подготовку и использование собачьей упряжки). Планировалось, что начальник зимовки будет параллельно выполнять обязанности одного из метеорологов, а врач возьмет на себя программу исследований в области биологии. Хотя станция проектировалась, как комплексная научная база с обширной программой наблюдений,

начать решили с малого. Смене первого года вменялись в обязанность обычные метеорологические и шаропилотные наблюдения, тогда как освоение новых научных дисциплин должно было происходить по мере оборудования новых лабораторий и увеличения личного состава.²⁸

5 марта 1929 г. план предстоящей экспедиции на ЗФИ был утвержден в Совнаркомом СССР. На первую годовичную вахту на островах отправлялись семеро:

Петр Илляшевич – начальник станции, гидрометеоролог
Георгий Шашковский – геофизик, гидрометеоролог
Борис Георгиевский – врач-хирург и натуралист
Эрнест Кренкель – радист
Михаил Муров – механик
Владимир Знахарев – повар
Алексей Алексин – «служитель» и каюр

В 1920-х гг. пресловутая «политическая бдительность» еще не играла особой роли при отборе полярных кадров, поэтому первая смена полярников ЗФИ включала представителей разных социальных групп, от крестьянина до бывшего аристократа. Механик Муров, первым зачисленный в команду благодаря своему давнему знакомству с В. Визе, участвовал в Гражданской войне в рядах красной кавалерии, ходил матросом на торговых судах и обожал то, что сейчас принято называть экстремальным туризмом.²⁹ Тридцатилетний Петр Илляшевич являл собой еще более колоритную фигуру. Он был сыном известного петербургского правоведа и религиозного писателя Якова Илляшевича, принадлежавшего к древнему польскому шляхетскому роду. Как и его старший брат

Валериан, Петр готовился к военной карьере и окончил Пажеский корпус в составе его последнего царского выпуска в феврале 1917 г. Революция резко изменила жизненные планы семьи: уже в 1918 г. Петр вместе с отцом участвовали в экспедиции Академии наук в Карелию. Вскоре после этого родители и большинство родственников П. Илляшевича покинули Советскую Россию, а сам он работал в сфере строительства вместе с двоюродным братом, инженером Евгением Илляшевичем. В середине 1920-х гг. один из друзей детства, назначенный начальником станции «Маточкин Шар», предложил П. Илляшевичу попробовать себя в полярных исследованиях.³⁰ На «Матшаре» начинали свою полярную карьеру и двое подчиненных Илляшевича – геофизик Г. Шашковский и радист Э. Кренкель. В своей любви к Арктике последний был подстать будущему начальнику: после первой же зимовки на Новой Земле Кренкель даже вытатуировал на предплечье очертания этого архипелага. Позднее радист так описывал Илляшевича в своих воспоминаниях:

«По внешнему облику он выпадал из нашей компании: был маленького роста, изящен, с грациозной походкой... Он одевался довольно необычно для того времени. Костюм, белая рубашка, галстук бабочкой, шляпа и тросточка. Был Илляшевич чрезмерно вежлив, чрезмерно интеллигентен в обращении, но мы его слушались. Несмотря на то, что он был немножечко смешной, у нас сложились отличные взаимоотношения. Мы его не обижали, и он нас не обижал. Одним

Немец по происхождению, Кренкель вырос в культовую фигуру советских полярных исследований и принадлежал к верхушке советской арктической элиты. Что касается Илляшевича, он участвовал в Великой Отечественной войне в звании инженер-капитана и отличился при обороне Ленинграда. Геофизик Г. Шашковский и врач Б. Георгиевский отдали многие годы жизни и работе за Полярным кругом, не добившись, впрочем, столь громкой славы, как Кренкель.

Подготовка экспедиции двигалась медленно. В конце февраля 1929 г. директор Института Севера находился в командировке в Германии, а его заместитель Семен Миттельман совершенно не знал о каких-либо планах правительства относительно ЗФИ. В процессе завязавшейся переписки Ефим Воронов – глава Отдела научных учреждений СНК СССР и один из правительственных кураторов экспедиции – сумел сдвинуть дело с мертвой точки. Находившийся в Милане Р. Самойлович также держал руку на пульсе, подыскивая необходимые для будущей станции научные приборы. Тема предстоящей экспедиции была затронута Самойловичем в беседе с председателем Миланского автоклуба Артуро Мерканти. Будучи влиятельным человеком в мире итальянской авиации, последний выразил надежду, что советские полярники продолжат попытки отыскать следы пропавших в 1928 г. аэронавтов «Италии» и гарантировал предоставление экспедиции двух легких аэропланов. Самойлович рекомендовал

Воронову принять предложение, однако, по политическим соображениям, оно было отвергнуто. Тем временем ученый совет Института Севера сделал Владимира Визе ответственным за организацию экспедиции в отсутствие Самойловича.³² Даже заручившись поддержкой Осоавиахима – мощной общественной организации, в 1928 г. оплатившей советское участие в поисках Нобиле, – институт был вынужден обращаться за помощью направо и налево.

9 марта 1929 г. первые слухи о готовящемся десанте на ЗФИ всплыли на страницах советской прессы: «Красная Газета» опубликовала заметку, утверждавшую что ледокольный пароход «Малыгин» вскоре отправится к островам с тремя сотнями колонистов на борту! Так как реальный план не относился к секретам правительства, достоверная информация о нем вскоре также стала достоянием гласности. Институт рассчитывал, что экспедиции будет предоставлен «Красин», однако летом 1929 г. ледокол был занят проводкой судов 9-й Карской экспедиции к устью Енисея. В феврале было окончательно решено, что строителей и зимовщиков будущей станции доставит на ЗФИ ледокольный пароход «Г. Седов». Его капитан В. Воронин принадлежал к потомственным поморским судоводителям и приходился племянником тому самому Федору Воронину, который в 1874 г. вырубил на Новой Земле австрийских первооткрывателей Земли Франца-Иосифа.³³

«Седов» был вполне подстать Воронину – крепкий паро-

ход водоизмещением 3000 т, построенный в 1909 г. по заказу тюленеловов Ньюфаундленда. Ледокольные обводы носа, ледовый пояс обшивки толщиной в дюйм и компаунд-машина мощностью 2360 л.с. позволяли

«Седову» уверенно работать среди самых сплоченных ледовых полей весеннего Беломорья. Пароход был приобретен царским правительством в разгар Первой мировой войны для обеспечения ледовой навигации на подступах к Архангельску – одному из немногих портов Российской Империи, открытых для военных поставок союзников. В конце 1920-х гг. имя, данное судну в честь первого русского исследователя ЗФИ, делало выбор «Седова» идеальным для экспедиции.³⁴ Опасение специалистов вызывало только одно, а именно реальное состояние ледокола. Ежегодная работа на тюленьих промыслах в северной части Белого моря привела к сильному износу корпуса, особенно в носовой части. Сотни заклепок и несколько листов обшивки подлежали срочной замене, однако плановый ремонт в 1929 г. был выполнен крайне некачественно. Размещение строительных материалов и прочего имущества экспедиции, равно как и ее личного состава, стало еще одно геркулесовой задачей. Твиндеки были разделены деревянными перегородками на «каюты», рассчитанные на 4–5 человек, обреченных на постоянную жару в силу близости котельного отделения. Часть экспедиционных грузов предстояло разместить на открытых палубах, однако их доставка в Архангельск сильно запаздывала. По-

нукая поставщиков, штаб экспедиции одновременно разбирался со строителями, не гарантировавшими своевременное изготовление сборных каркасных зданий станции. В конце концов, проект был изменен в пользу традиционных рубленых домов русского типа – как выяснилось в дальнейшие годы, это было наилучшее решение.³⁵

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.