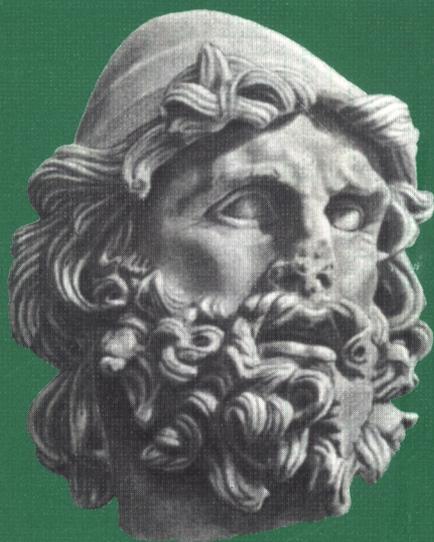


ОДИССЕЙ



2009

Путешествие как историко-культурный феномен

Время и exempla

**Средневековые визионеры
и визионерская литература**

**Террор Ивана Грозного
в культурно-символической
интерпретации**

НАУКА

УДК 94
ББК 63.3(0)
ОЕ-42

Издание основано в 1989 году

Главный редактор
А.О. ЧУБАРЬЯН

Редакционная коллегия:

Л.М. БАТКИН, Г.В. БОНДАРЕНКО, И.Г. ГАЛКОВА,
И.Н. ДАНИЛЕВСКИЙ, Б.С. КАГАНОВИЧ, О.Е. КОШЕЛЕВА,
К.А. ЛЕВИНСОН, С.И. ЛУЧИЦКАЯ (составитель и зам. главного редактора),
С.В. ОБОЛЕНСКАЯ, А.А. ПАНЧЕНКО, М.Ю. ПАРАМОНОВА, Л.П. РЕПИНА,
А.В. ТОЛСТИКОВ (ответственный секретарь), П.Ю. УВАРОВ,
Д.Э. ХАРИТОНОВИЧ, А.Л. ЯСТРЕБИЦКАЯ

Редакционный совет:

Ю.Н. АФАНАСЬЕВ, ВОЙЦЕХ ВЖОЗЕК, НАТЛИ ЗЕМОН ДЭВИС,
Вяч. Вс. ИВАНОВ,
Жак Ле ГОФФ, Ж.-К. ШМИТТ,
О.Г. ЭКСЛЕ, М. ЭМАР

Рецензенты:

доктор исторических наук И.Г. КОНОВАЛОВА,
доктор исторических наук С.И. ДАНЧЕНКО

Одиссей : человек в истории / Ин-т всеобщ. истории. – М. : Наука, 1989–.

2009 : Путешествие как историко-культурный феномен / [гл. ред. А.О. Чубарьян]. – 2010. – 000 с. – ISBN 978-5-02-037586-4.

Главная тема выпуска – феномен путешествий в разных культурах, его роль в социальной, интеллектуальной, религиозной и других сферах жизни. Представлены материалы о разных типах путешествий (паломничество, миссия, исследовательское путешествие), охватывающие период от античности до XX века. Обсуждаются вопросы межкультурных коммуникаций в ходе путешествия, статуса и образа путешественника в разных культурах, семантики и поэтики рассказов о путешествиях. Также в сборнике представлены статьи о времени в средневековых проповеднических притчах (exempla). Для историков, историков культуры, студентов, специалистов-гуманитариев и более широкого круга читателей. О средневековых представлениях о страшном суде и другие материалы. Публикуются рецензии на новые издания по истории, вышедшие в России и за рубежом.

Для историков, историков культуры, студентов, специалистов в области гуманитарного знания и более широкой аудитории.

По сети “Академкнига”

ISBN 978-5-02-037586-4

- © Институт всеобщей истории РАН, 2010
- © Лучицкая С.И., составление, 2010
- © Коллектив авторов, 2010
- © Российская академия наук и издательство “Наука”, продолжающееся издание “Одиссей. Человек в истории” (разработка, оформление), 1989 (год основания, 2010)
- © Редакционно-издательское оформление. Издательство “Наука”, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

ПУТЕШЕСТВИЕ КАК ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ ФЕНОМЕР

А.В. Толстиков, О.Е. Кошелева

НОМО VIATOR.....

А.В. Подосинов

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО АНТИЧНОЙ ОЙКУМЕНЕ: О ПРИНЦИПАХ ОРГАНИЗАЦИИ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОПИСАНИЯ В “ХОРОГРАФИИ” ПОМПОНИЯ МЕЛЫ

Ф.Д. Прокофьев

PEREGRINATIO В ОКЕАНЕ: АЛЛЕГОРИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ В “ПЛАВАНИИ СВЯТОГО БРЕНДАНА”

Т.Н. Джаксон

ХОЛЬМГАРДСФАРИ, ИЛИ ТУДА И ОБРАТНО

С.И. Лучичкая

ПУТЕШЕСТВИЕ В СВЯТУЮ ЗЕМЛЮ В XII–XIII вв.: ОЧЕРК ИСТОРИИ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ

О.И. Тогоева

ПУТЕШЕСТВИЕ КАК МИССИЯ В ЭПОПЕЕ ЖАННЫХ Д’АРК.....

А.А. Пименова

ПУТЕШЕСТВЕННИК, “ФИЛОСОФЫ” И “ДОБРЫЕ ДИКАРИ”: ЭКСПЕДИЦИЯ Ж.-Ф. ДЕ ЛАПЕРУЗА, 1785–1788 гг.

С.Е. Федоров

“УВИДЕТЬ ПАРИЖ И...”: ПУТЕВВЫЕ ЗАМЕТКИ ЮНОГО АНГЛИЧАНИНА

А.В. Лазарев

ПАРИЖ ИНОСТРАНЦЕВ ЭПОХИ ARS ARODEMICA (1570–1670).....

М.В. Лескинен

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО РОДНОЙ СТРАНЕ: ОПИСАНИЕ КАК СПОСОБ НАЦИОНАЛЬНОЙ РЕПРЕЗЕНТАЦИИ. ФИНЛЯНДИЯ И ФИННЫ В ИЗОБРАЖЕНИИ З. ТОПЕЛИУСА

Г.П. Мельников

“ИЗ ЧЕХИИ АЖ НА КРАЙ СВЕТА”: ГЛОБАЛЬНЫЕ ИНТЕНЦИИ МАЛОГО НАРОДА

К.А. Левинсон

ОБ ОДНОЙ ВЫПАВШЕЙ СТРАНИЦЕ ЧЕЛЮСКИНСКОЙ ЭПОПЕИ..

А.В. Толстиков

ИСПЫТАНИЕ ТЕРПЕНИЯ: ПОЭТИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ЗЛОКЛЮЧЕ-
НИЙ ШВЕДСКОГО ПОСОЛЬСТВА В РОССИИ СЕРЕДИНЫ XVI в...

ИСТОРИК И ВРЕМЯ

ПИСЬМО В.Я. ПРОППА И.П. ЕРЕМИНУ О “ПОВЕСТИ ВРЕМЕН-
НЫХ ЛЕТ” (*Предисловие и публикация Б.С. Кагановича*).....

О ТРАДИЦИОНАЛИЗМЕ. ДОКЛАД Н.А. СИДОРОВОЙ НА ЗАСЕ-
ДАНИИ СЕКТОРА ИСТОРИИ СРЕДНИХ ВЕКОВ В ИНСТИТУТЕ
ИСТОРИИ АН СССР, 1949 г. (*Предисловие и публикация А.Р. Горяинова*) ..

И.Г. Галкова

СОН РАЗУМА.....

Ю.П. Зарецкий

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ТУЗЕМЦА

К.А. Левинсон

ПОЧЕМУ Я НЕ КОММЕНТАТОР.....

И.Г. Галкова

О ТУЗЕМНОМ НАСЛЕДСТВЕ.....

О.Е. Кошелева

ДОКЛАД Н.А. СИДОРОВОЙ И ИСТОРИЯ ГОСУДАРСТВА РОССИЙ-
СКОГО.....

РЕЛИГИОЗНАЯ КУЛЬТУРА СРЕДНЕВЕКОВЬЯ

Ж.-К. Шмитт

ЕХЕМРЛА И ВРЕМЯ (*перевод с французского И.Г. Галковой*).....

М.РН Майзульс

РЕАЛЬНОСТЬ СИМВОЛА И СИМВОЛ РЕАЛЬНОСТИ В ВИЗИОНЕР-
СКОМ ОПЫТЕ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ

РЕЦЕНЗИИ

К.Ю. Ерусалимский

МЕЖДУ КАНОНИЗИРОВАННЫМИ И ДЕМОНИЗИРОВАННЫМИ:
ТЕРРОР ИВАНА ГРОЗНОГО В КУЛЬТУРНО-СИМВОЛИЧЕСКОЙ
ИНТЕРПРЕТАЦИИ (*рассуждения над книгой А.А. Булычева*)

<i>Булычёв А.А.</i> Между святыми и демонами. Заметки о посмертной судьбе опальных царя Ивана Грозного. М., 2005.....	
<i>С.И. Лучицкая</i>	
“ОЧИСТИТЕЛЬНЫЙ ОГОНЬ” В СРЕДНЕВЕКОВОМ НЕМЕЦКОМ ИСКУССТВЕ.....	
<i>Вегман С.</i> На пути к небу. “Очистительный огонь” в немецком средневековом искусстве. Кёльн; Веймар; Вена, 2003.....	
<i>С.И. Лучицкая</i>	
СЛОВО-ОБРАЗ-ТЕКСТ В СРЕДНЕВЕКОВОЙ КУЛЬТУРЕ	
<i>Кургиманн М.</i> Слово-образ-текст. Исследования о медиальности в высокое Средневековье и раннее Новое время. Баден-Баден, 2006–2007. Т. 1–2	
<i>М.Ю. Парамонова</i>	
НОВАЯ ИСТОРИЯ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ, НАПИСАННАЯ ИСТОРИКОМ ЭПОХИ ГЛОБАЛИЗАЦИИ	
<i>Боргольте М.</i> Христиане, иудеи и мусульмане. Наследие Античности и подъем Запада. 300–1400 гг. Мюнхен, 2006.....	
SUMMARIES.....	
ИСТОЧНИКИ ИЛЛЮСТРАЦИЙ	

CONTENTS

TRAVEL AS CULTURAL AND HISTORICAL PHENOMENON

A.V. Tolstikov, O.Ye. Kosheleva

HOMO VIATOR

A.V. Podossinov

TRAVELLING THE ANCIENT ECUMENE: THE STRUCTURE
PRINCIPLES OF GEOGRAPHICAL DESCRIPTION IN POMPONIOUS
MELA'S *DE CHOROGRAPHIA*.....

F.V. Prokofiev

ALLEGORY AND REALITY IN *NAVIGATIO SANCTI BRENDANI*.....

T.N. Jackson

THE TRAVEL FORMULA' OF ICELANDIC SAGAS.....

S.I. Luchitskaya

TRAVELLING TO THE HOLY LAND IN THE TWELFTH AND
THIRTEENTH CENTURIES: A STUDY IN THE HISTORY
OF EVERYDAY LIFE

C.I. Togoeva

TRAVEL AS MISSION IN THE JOAN OF ARC EPIC

L.A. Pimenova

THE TRAVELER, THE 'PHILOSOPHERS' AND THE 'GOOD SAVAGES':
JEAN-FRANÇOIS DE LA PÉROUSE'S EXPEDITION OF 1785–1788....

S.Ye. Fyodorov

"TO SEE PARIS AND...": A YOUNG ENGLISHMAN'S TRAVEL
DIARY.....

A.B. Lazarev

PARIS AS VIEWED BY FOREIGNERS IN THE TIME OF *ARS*
APODEMICA (1570–1640)

M.V. Leskinen

TRAVELLING THROUGH ONE'S OWN HOME COUNTRY:
DESCRIPTION AS A MEANS OF REPRESENTING THE NATION.
FINLAND AND THE FINNS AS DEPICTED BY ZACHARIAS
TOPELIUS

G.P. Melnikov

'FROM BOHEMIA TO THE ENDS OF THE EARTH'? A SMALL
NATION'S GLOBAL INTENTIONS.....

K.A. Levinson

A LOST PAGE OF THE *CHELYUSKIN* EPIC

A.V. Tolstikov

A TEST OF PATIENCE: A POETICAL DESCRIPTION OF THE
TRIBULATIONS SUFFERED BY A MID-SEVENTEENTH CENTURY
SWEDISH EMBASSY TO RUSSIA

HISTORIAN AND TIME

VLADIMIR PROPP'S LETTER TO IGOR YEREMIN (*B.S. Kaganovich's
publication*)

ON TRADITIONALISM. PAPER PRESENTED BY NINA SIDOROVA
AT A MEETING OF THE DEPARTMENT OF THE HISTORY OF THE
MIDDLE AGES, INSTITUTE OF HISTORY, ACADEMY OF SCIENCES
OF THE USSR, IN 1949 (*Publication and introduction by A.N. Gorvainov*)

I.G. Galkova

THE SLEEP OF REASON

Yu.P. Zaretskiy

FROM THE NATIVE POINT OF VIEW.....

K.A. Levinson

WHY I AM NOT TO COMMENT ON THIS

I.G. Galkova

ON NATIVE HERITAGE

O.Ye. Kosheleva

NINA SIDOROVA'S PAPER AND THE HISTORY OF THE RUSSIAN
STATE.....

THE RELIGIOUS CULTURE OF THE MIDDLE AGES

J.-C. Schmitt

EXEMPLA AND TIME.....

M.R. Maizuls

THE REALITY OF SYMBOL AND THE SYMBOL OF REALITY
IN THE VISIONARY EXPERIENCE OF THE MIDDLE AGES

REVIEWS

K.Yu. Yerusalimskiy

CANONIZED OR DEMONIZED: IVAN THE TERRIBLE'S TERROR
AS INTERPRETED IN TERMS OF CULTURAL SYMBOLS

Bulychov A.A. Between saints and demons. Notes on the postmortem fate
of persons persecuted by Ivan the Terrible. Moscow, 2005.....

S.I. Luchitskaya

'THE PURIFYING FIRE' IN GERMAN ART

Wegmann S. Auf dem Wee zum Himmel. Das Fegefeuer in der deutschen Kunst
des Mittelalters. Köln – Weimar; Wien, 2003

S.I. Luchitskaya

WORD–IMAGE–TEXT IN THE MEDIEVAL CULTURE

Curschmann M. Wort–Bild–Text. Studien zur Medialität des Literarischen
in Hochmittelalter und früher Neuzeit. 2. Bde. Baden-Baden, 2006–2007

M.Yu. Paramonova

A HISTORY OF THE MIDDLE AGES WRITTEN BY A GLOBALIZATION
ERA HISTORIAN

Borgolte M. Christen, Juden, Muselmanen. Die Erben der Antike und
der Aufstieg des Abendlandes 300 bis 1400 nach Christus. München, 2006

SUMMARIES.....

SOURCES OF ILLUSTRATIONS.....

К.А. Левинсон

ОБ ОДНОЙ ВЫПАВШЕЙ СТРАНИЦЕ ЧЕЛЮСКИНСКОЙ ЭПОПЕИ¹

Поскольку наша конференция посвящена “Путешествию как историко-культурному феномену”, для начала хотелось бы прояснить вопрос, что же такое “путешествие”². Я предложил бы говорить о путешествии как об ограниченном обозримыми временными рамками значительном перемещении человека (или группы людей) в пространстве. “Обозримые временные рамки” – это такие, когда участники и/или окружающие более или менее отчетливо знают, когда их путь начался (“отправились”) и когда закончился (“прибыли” или “возвратились”). А значительным – в отличие от рутинного, незаметного, неважного – перемещение может быть по разным измерениям: по расстоянию, по приобретаемому опыту, по цели, причине, по способу или каким-то еще особенностям передвижения; оно может быть значительным для самих путешественников и/или для других, и значительность эта может быть с разным знаком: путь может восприниматься как особенно интересный или трудный, или страшный, или удачный и т.д. по сравнению с пребыванием “на месте”. В этом смысле путешествие – сугубо субъективный феномен. В зависимости от опыта (как прежнего, так и приобретаемого в пути), каждому из участников и сторонних наблюдателей одно и то же перемещение может представляться в разном смысле и в разной степени значительным, вплоть до того, что кто-то может вовсе не воспринимать его как путешествие.

Дрейф на льдине – интересный в этом смысле пример. Перемещение при нем парадоксально: люди могут не замечать, как льдина движется относительно дна океана, они вообще могут жить стационарно в палатке или на судне, никуда далеко не отходя, и изо дня в день наблюдать один и тот же пейзаж, словно бы никуда и не перемещаясь. Значительность происходящего с ними они (и сторонние наблюдатели) могут в большей или меньшей степени осознавать и опыт могут приобретать самый разнообразный, но это не обязательно связано именно с перемещением их лагеря в пространстве: так, челюскинская эпопея в целом воспринималась, я думаю, большинством участников³ и наблюдателей как путешествие, но во время пребывания на льдине челюскинцы в своем понимании, наверное, не путешествовали в обозначенном выше смысле этого слова. Даже осознавая, что их льдина дрейфует, они субъективно “сидели на месте” – поставили лагерь, работали в нем, строили аэродромы и ждали, пока их оттуда заберут. В отличие от них, папанинцы на дрейфующей станции “Северный

полюс – 1” субъективно именно путешествовали: уделяли сугубое внимание движению своей льдины, используемой как средство транспорта, и отдавали себе отчет (вместе со всей страной) в том, что их дрейф – весьма значительное в научном, политическом, экономическом и многих других смыслах перемещение.

Заговорив о челюскинцах, я подхожу к разговору о том, как не дрейф, а одно из других их перемещений – на взгляд многих участников и на мой взгляд, довольно значительное по расстоянию и трудоемкости и наверное сопряженное с эмоционально и физически значительным опытом, – весьма удивительным для меня образом вошло в личный и коллективный опыт. Можем ли мы говорить здесь о путешествии, как я его определил выше? И нет – потому что скорее можно говорить о части большего путешествия, и да – потому что налицо и хронологически ограниченное, едва ли не по всем статьям очень отличное от “до” и “после” перемещение, и субъективная значительность. Тут-то и скрыта интересная (пусть и не уникальная) проблема: судя по перипетиям, которые выпали на долю *рассказа* об этом пути, консенсуса относительно уровня и характера его значительности нет и не было. Причем отсутствие консенсуса в данном случае удивляет меня не потому, что речь идет о Советском Союзе 1930-х и последующих годов – времени, как принято считать, наибольших успехов в насаждении единомыслия (и в биографическом опыте многих людей, и в историографии имеется достаточное число опровержений этого стереотипа). Удивился я потому, что именно в тех условиях консенсус по этому поводу – пусть официозный – был бы, как мне кажется, столь же легко достижим для властей и столь же идеологически плодотворен, как и консенсус по поводу значения челюскинской эпопеи в целом и других отдельных ее эпизодов. Попыткам разобраться в этом и посвящена данная статья.

* * *

Итак, из чего состояла челюскинская эпопея? Большинство людей в СССР знали и многие знают до сих пор основные ее темы: плавание ледокольного парохода “Челюскин” по Северному морскому пути в попытке пройти его за одну навигацию на обычном судне; гибель “Челюскина”; жизнь 104 челюскинцев в так называемом лагере Шмидта на льдине; их спасение с помощью самолетов; триумфальная поездка на поезде через всю страну; торжественный прием в Москве и награждение летчиков специально учрежденным по этому случаю званием Героя Советского Союза. Такая версия событий, с бóльшим или меньшим числом подроб-

ностей, растиражирована в прессе 1934-го и позднейших годов: “Правда”, “Известия”, “Комсомольская правда” и другие газеты ежедневно публиковали многочисленные материалы о челюскинцах и их спасении, а потом возвращались к этой теме в годовщины ледовой одиссеи⁴. Повторяют эту версию и публицистика, и мемуарная литература советских лет: в качестве примера можно процитировать воспоминания двух летчиков. Вот что говорится в мемуарах челюскинца пилота М.С. Бабушкина, опубликованных перед войной:

Челюскинцы – сто четыре человека – находились на твердой земле. Все научные материалы, все имущество также были спасены. Мы ничего не бросили во льдах Чукотского моря. Гордый советский стяг развевался над остатками лагеря.

“Все спасены! Все спасены! Все спасены!” – неслось в эфир с советской Чукотки. Эта весть мгновенно распространилась по всему земному шару. [...]⁵ Счастливыми возвращались челюскинцы и советские летчики домой. Родина встречала их с распростертыми объятиями.

Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов и Доронин первыми в стране получили высокое звание Героя Советского Союза.

Подвиг советских летчиков, спасших челюскинцев, навеки сохранится в истории и будет служить блестящим примером организованности советских людей.

Стойкость и храбрость были отличительными чертами коллектива челюскинцев. Эту стойкость, спокойствие и уверенность дали нам наша партия, наше правительство, наш советский народ.

Вот с какими мыслями и чувствами мы возвращались из Арктики домой, с Чукотки в Москву, где нас ждала незабываемая встреча с Иосифом Виссарионовичем Сталиным”⁶.

Сорок лет спустя почти то же самое опубликовано в интервью с А.В. Ляпидевским, вывозившим челюскинцев со льдины:

...в конце концов все кончилось благополучно. 13 апреля⁷ операция по спасению челюскинцев была закончена.

16 апреля Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР принял постановление об установлении высшей степени отличия – звания Героя Советского Союза. А 20 апреля 1934 г. звание Героя было присвоено Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову и Доронину⁸.

Операция по спасению челюскинцев, которой руководила специальная правительственная комиссия, стала символом заботы партии и правительства о советских людях, а поведение обитателей ледового лагеря – символом коллективизма и дисциплины, позволявших советским людям преодолевать такие невзгоды, в которых не выживали индивидуалисты и авантюристы – арктические путешественники из капиталистических стран. Эти два мотива –

забота властей и жизнестойкость коллектива – стали главными в официозной версии эпопеи, растиражированной в публицистике.

Гораздо менее широко известно то, что происходило с челюскинцами после доставки их самолетами на берег. Как они попали в Москву? Поездом из Владивостока. Как они попали во Владивосток? Пароходом “Смоленск”. А как они попали на пароход? Он ведь пришел за ними не в Ванкарем – там были непроходимые для него льды. “Смоленск” сумел приблизиться, и то на расстоянии нескольких километров, лишь к юго-восточному побережью Чукотки, к поселкам в бухтах Провидения и Лаврентия. От места посадки самолетов до этих точек на берегу Берингова моря половину бывших обитателей лагеря Шмидта доставили по воздуху, но 53 человека проделали этот путь до поселка Уэлен⁹ (более 500 км по прямой), а частично и до Культбазы в бухте Лаврентия (еще почти 200 км по прямой), двое даже до бухты Провидения (еще около 300 км по прямой) по земле – точнее, по прибрежному льду и по зимней тундре, в основном пешком, малыми группами, в сопровождении чукчей-каюров и собачьих упряжек, транспортировавших главным образом вещи. Учитывая неровности льда, изгибы береговой линии и блуждания в буране, фактическая длина пути была гораздо больше, чем расстояние по прямой. Дорога заняла у групп от семи до пятнадцати дней. Температура воздуха была около -30°C , несколько раз случались сильные и долгие метели.

В принципе пешие переходы по льду и по зимней тундре на сотни километров не были в то время чем-то неслыханным. О таких случаях было известно. Например, с того же “Челюскина”, когда стало ясно, что ему предстоит зимовка во льдах, ушла на берег группа из восьми человек – так называемая группа Муханова, – благополучно добравшаяся потом до Москвы. Эти люди, один из которых был серьезно болен, прошли по торосистому льду более 60 километров, а потом около 300 км по еще не полностью покрытому снегом берегу – правда, не только пешком, но частично на нартах. Об этом писали в газетах и книгах¹⁰. Позже пеший поход на берег рассматривался в качестве одного из первых вариантов спасения после того, как корабль затонул и люди оказались на льдине в 130–170 км от берега. Этот вариант был руководством очень скоро отвергнут, ибо среди потерпевших кораблекрушение были и женщины, и двое маленьких детей, и пожилые или физически не очень крепкие люди¹¹, так что движение с грузом вещей и провианта было бы, как сочли руководители коллектива челюскинцев, слишком трудным и опасным¹², но это мнение разделяли не все 104 обитателя лагеря Шмидта (хотя в итоге все ему подчи-

нились¹³). Или вот еще два примера, не только непосредственно связанные с челюскинцами, но и опубликованные в центральной прессе в дни их спасения. Газета “Правда” 10 апреля 1934 г. опубликовала очерк о старшем радисте парохода Владимире Иванюке, где сообщалось, что в 1930 г. после гибели шхуны “Полярная звезда” он вместе с товарищами прошел пешком в полярных условиях 350 км за 7 дней. И это притом, что правая рука у него в результате ранения не действовала. В номере “Правды” от 13 апреля в статье “Авиация плюс радио” начальник радиослужбы ГУСМП А.В. Воробьев рассказывал, что на подмогу радисту мыса Северный Хаполайнену, долгое время работавшему круглосуточно в одиночку (его станция была важнейшим передаточным пунктом на пути радиосообщений с Чукотки в Москву, поэтому дежурить нужно было постоянно), пришел радист Непряхин с зимовавшего во льдах парохода “Хабаровск”. Ему пришлось для этого проделать в одиночку пешком путь по торосам длиной около ста километров.

Неоднократно рассказывается в публицистике и о том, как при строительстве аэродромов в лагере Шмидта людям с инструментами приходилось проходить по многу километров до подходящей льдины, преодолевая торосы и трещины. Кто-то даже подсчитал, что эти ходки в сумме составили расстояние большее, чем то, которое отделяло лагерь от берега.

Одним словом, о пеших походах по льду и тундре сообщали как об одной из составляющих повседневного героического труда людей в Арктике. В принципе рассказ о том, как челюскинцы добирались из Ванкарема к побережью Берингова моря, мог бы стать одной из самых героических страниц эпопеи. Но, как ни странно, не стал. О пешем переходе челюскинцев не узнал почти никто (знали, я думаю, несколько тысяч человек, но в масштабах страны с двухсотмиллионным населением – это почти никто), и вскоре словно позабыли те, кто знал.

Из этого эпизода вроде бы не делали специально тайны, но о нем почти не упоминали ни тогда, ни впоследствии, ни в газетных и журнальных статьях, ни в книгах, ни в фильмах, ни в телепередачах. События и переживания тех дней и километров не оформились в устойчивые отдельные рассказы, готовые для выдачи на публику, подобно, например, рассказам о лекциях Шмидта на льдине, о перевозке людей в парашютных ящиках или о собаках, вывезенных из лагеря с последним самолетом. Не только в интервью, мемуарах и выступлениях, но и в приватном кругу¹⁴, похоже, эта тема не пользовалась популярностью. Что-то помешало? Что-то лишало эти воспоминания то ли права на публичность,

то ли даже и субъективной значимости “для внутреннего употребления”.

Однако это не всегда было так, точнее – в свое время было не только так. Челюскинцам было что вспомнить о тех днях, и поначалу они вспоминали о них как о чем-то значимом наряду со всеми остальными днями эпопеи. Пусть пресса и книги десятилетиями хранили почти полное молчание о событиях второй половины апреля 1934 г.¹⁵, но достаточно подробно было рассказано о них в вышедших в конце того же года книгах¹⁶, которые были составлены из воспоминаний участников ледовой одиссеи, записанных по свежим следам: работу над ним челюскинцы начали еще в бухте Лаврентия, даже до того, как все они собрались на борту парохода “Смоленск”, чтобы двинуться во Владивосток¹⁷. В опубликованной много позже книге челюскинца А. Миронова “Ледовая Одиссея”¹⁸ тоже есть страницы, посвященные этому эпизоду. Но, повторю, в подавляющем большинстве других публикаций и фильмов – как в то время, так и до сих пор – спасение челюскинцев завершается их доставкой со льдины на материк 13 апреля 1934 г., а потом следует эпилог о награждении героев.

Почему же эти пешие переходы, которые сыграли важнейшую роль в спасении половины челюскинцев, а по драматизму во многом не уступали жизни на льдине, не вошли в героическую эпопею?

В исторической науке вопрос “**почему** это произошло?” очень часто ведет к спекулятивным объяснениям, а вопрос “почему это **не** произошло?” – тем более. И все же, помня о том, что мы “подгоняем решение под ответ”, попытаюсь высказать некоторые предположения. Одной-единственной причины я не знаю, да и редко она бывает. Скорее, можно искать вероятные факторы, под действием которых рассказ (или, точнее, закрепившаяся расхожая версия рассказа) об этом путешествии получился таким, а не иным. А исходя из этого уже строить предположения относительно того, какое значение придавали этой информации участники событий и их комментаторы.

Последовательность, в которой я буду говорить о предполагаемых факторах, можно рассматривать как случайную: я не выстраивал их в порядке значимости, ибо о том, какую роль какой фактор сыграл, у меня нет сколько-нибудь надежных сведений.

1) Можно с уверенностью предположить, что сыграла свою роль интерпретация событий руководством. Эта интерпретация по мере восхождения вверх по ступеням власти все больше изменялась в сторону, так сказать, окончательности. Так, 13 апреля

и.о. начальника экспедиции Бобров и парторг Задоров отправили в Москву Сталину, Калинин, Молотову, Куйбышеву и в РОСТА радиogramму, в которой говорилось только об окончании “эвакуации челюскинцев с дрейфующего льда”. Естественно, еще долго не считали законченным спасение капитан и помполит парохода “Смоленск”, пробивавшегося с юга к Чукотке, чтобы забрать челюскинцев: почти месяц спустя они сообщали, что, “выполняя задания партии и правительства по спасению челюскинцев [...] 7 мая прибыли в бухту Провидения. [...] Мы еще раз заверяем ЦК ВКП(б) и правительство, что дело спасения челюскинцев доведем до конца”¹⁹. А вот председатель чрезвычайной тройки по оказанию помощи челюскинцам Петров и член тройки Небольсин уже рапортовали Сталину, Молотову, Калинин, Ворошилову, Куйбышеву и Ягоде: “Доставкой последних шести человек спасение челюскинцев считаем **выполненным**”²⁰. Форсируем переброску людей в Уэллен и бухту Провидения для посадки на пароход”²¹. Председатель комиссии Куйбышев и ее члены Каменев, Уншлихт, Янсон и Иоффе направили Сталину и Молотову телеграмму-рапорт, завершавшуюся словами: “Лагеря челюскинцев в Ледовитом океане больше не существует. Операция по спасению челюскинцев **закончена**”²². Даже о “переброске” уже ничего не говорилось.

Понятно то гигантское облегчение, которое, по рассказам современников, и сами челюскинцы, и руководство страны, и народ, следивший за ледовой эпопеей по прессе, испытали после того, как последняя группа из шести человек и восьми собак была вывезена со льдины на материк. Все последующие передвижения, возможно, казались в тот момент заведомо менее опасными и как бы более комфортабельными, так как люди находились на твердой земле²³, и к тому же на советской земле, где им, как рапортовали в опубликованных телеграммах члены чрезвычайной тройки и правительственной комиссии по оказанию помощи челюскинцам, был по всему пути следования подготовлен прием²⁴. О том, что происходило после прибытия в Ванкарем, в те дни еще мало кто знал (по причине, которой я коснусь ниже). Все были спасены со льдины, а значит самое страшное, трудное и героическое осталось позади – таково, вероятно, было почти всеобщее впечатление в тот день. В следующие дни газеты выходили с триумфальными заголовками “Усилиями партии и правительства все челюскинцы спасены”²⁵, с поздравительными и благодарственными телеграммами, с сообщениями о наградах.

Таким образом, на нескольких уровнях, в том числе и на самом высоком, была подведена символическая черта под героичес-

кой частью эпопеи, после которой все остальное было уже как бы техническими мелочами. Потом у кого-то могли быть и другие впечатления, но им было, наверное, трудно перебороть эти первые, мощно зафиксированные в прессе, в текстах от имени Сталина, в орденских книжках.

Подкрепляют это предположение такие пассажи из воспоминаний: летчик Пивенштейн, участвовавший в переброске части челюскинцев из Ванкарема в Уэлен и в бухту Провидения, писал о настроениях пилотов: «Со льдины перевезли, “героическая часть” окончилась, остается черновая работа... Молоков руководил этими последними перелетами, всячески борясь с “почивающими на лаврах”»²⁶. А челюскинец Александр Миронов в своей книге “Ледовая Одиссея”, опубликованной примерно через 30 лет после событий, приводит свои дневниковые записи тех дней, согласно которым “путь был труден, но не изнурителен, хотя и пришлось топтать всю дорогу пешком”²⁷. Он всего “три дня с большой ногой провалялся в Джинретлене”, потом “один кое-как доковылял” до следующего стойбища. Мы не знаем, действительно ли в то время Миронову все представлялось именно так или какие-то пассажи из дневника потом были отредактированы. Но факт тот, что по прошествии времени волей или неволей он, хоть и не скрывая факта пешего перехода, изображал его как нечто вполне будничное, не придавал ему значительности экстремального опыта, подчеркивая скорее туристическую составляющую: впечатления от чукотского быта и т.п.

2) Эти группы во время почти всего перехода были лишены радиосвязи, фото- и киноаппаратов и прочих средств, которые бы позволяли тому, что с ними происходило, легко и быстро стать достоянием широкой общественности. После того, как они уходили из Ванкарема²⁸, следующий раз информацию о них могла передать только радиостанция в Уэлене, а она была перегружена и передавала только самые краткие общие сведения (количественные данные о том, сколько человек отправлено и сколько где находится). В те дни Москва не получала ни *от* этих партий, ни *о* них известий, сравнимых по регулярности и подробности с донесениями из ледового лагеря, из поселка в бухте Провидения или с пути следования поезда Владивосток–Москва. А впоследствии было очень мало визуального материала: кинооператор А. Шафран летел из Ванкарема самолетом²⁹ и заснял, если судить по воспоминаниям одного из челюскинцев, только отправление одной из партий. Соответственно, в средства массовой информации материала попало ничтожное количество. Так что шансы стать “медиа-событи-

ями” у этих пеших переходов были гораздо хуже, чем, например, у перехода группы Муханова. В той группе был кинооператор М. Трояновский. Он заснял поход на пленку, и после его возвращения в Москву эти кадры, где люди едут на нартах, вошли в документальный фильм “Челюскин”, вышедший на экраны страны в середине марта 1934 г. и тут же “раздерганный на цитаты” печатными изданиями. Кроме того, в те самые апрельские дни, когда спасенные со льдины челюскинцы перебирались из Ванкарема в Уэлен, в “Красной газете” – одном из главных партийных и советских печатных органов Ленинграда – под рубрикой “Из дневника челюскинца” публиковались с продолжением записки Н. Стромилова о переходе группы Муханова, где речь тоже идет о передвижении на собаках, хотя периодически и проскакивают “пешие” моменты³⁰. В сумме эти визуальные и текстовые материалы достигли, я думаю, достаточно большой аудитории и сформировали у многих людей представление о том, как происходила доставка челюскинцев в Уэлен: на нартах.

Вообще в газетах после середины апреля (и особенно в дни майских праздников) сообщений о челюскинцах стало меньше, они сделались короче и стали порой перемещаться с первых полос на вторые, четвертые или даже шестые. Почти ежедневно публиковались теперь сведения о пребывании О.Ю. Шмидта и Г.А. Ушакова в США, а также о продвижении ледокола “Красин” и пароходов “Смоленск” и “Сталинград”, шедших за челюскинцами на Чукотку и преодолевавших трудности, сравнимые с теми, которые преодолевали суда в Северном Ледовитом океане: возможно, в Чукотском море наклеывалась новая героическая ледовая эпопея! О челюскинцах же, помимо числа доставленных “на нартах”, публиковались либо сообщения в триумфальном тоне (о том, как все они подписываются на заем или как празднуют 1 мая), либо изъясления восхищения и благодарности спасителям со всей страны и из-за рубежа. И только один-два раза прозвучали нотки озабоченности спасенных: например, тем, что им не сообщают ничего о здоровье О.Ю. Шмидт³¹ (а он, лежа с воспалением легких и плевритом в больнице на Аляске, тоже, в свою очередь, жаловался на отсутствие у него информации³²). В опубликованных³³ телеграммах руководящих лиц экспедиции (например, и.о. начальника экспедиции Боброва, его заместителя Баевского, Копусова) и председателя чрезвычайной тройки по оказанию помощи челюскинцам Петрова ничего не говорилось о том, что нарт на всех не хватало (по утверждению современного историка С.А. Ларькова, произошло это, в частности, потому, что Ванкаремская фактория загрузила нарты своей пушниной³⁴), что фактически на них ехали

вещи и наиболее уставшие люди, а остальные шли большую часть пешком³⁵. Только один раз, 23 апреля, сведения о пеших переходах попали на страницы центральных газет: была опубликована телеграмма от 22 числа, в которой Бобров сообщал в Москву председателю комиссии Куйбышеву и заместителю начальника Главсевморпути Иоффе, что “несмотря на трудности пешего пути, общее состояние здоровья прибывающих в Уэллен вполне хорошее”³⁶. В “Комсомольской правде” (но не в “Правде” и не в “Известиях”!) рядом с нею, под заголовком “580 километров на нартах” была опубликована еще одна телеграмма Боброва от 22 апреля, адресованная редакции этой газеты. Там сказано о партии, состоявшей “в большинстве из крепких, закаленных комсомольцев”, которой предстояло совершить путь до Уэлена “в особо трудных условиях. Вследствие крайнего недостатка в собаках на каждую нарту приходится четыре человека. Весь путь придется проделать почти пешком при устойчивых морозах до 30 градусов”³⁷.

В целом можно сказать, что страна, узнававшая о доставке челюскинцев в бухты Лаврентия и Провидения по радио и из газет, узнавала почти исключительно про самолеты и собачьи упряжки. Про пешие переходы могли в 1930-х годах узнать только читатели трехтомника, а его тираж – 100 тыс. экз. – был во много раз меньше, чем совокупный тираж центральных и местных газет, цена же – примерно в 100 раз выше. О соперничестве с радио и вовсе говорить не приходится. Другие публикации, в которых хотя бы упоминаются пешие переходы, появились десятилетия спустя и не имели сравнимого общественного резонанса.

3) Можно предположить, что пеший этап замалчивали потому, что он не вписывался в общую картину эпопеи, ибо, во-первых, изменился сам структурный принцип организации челюскинцев: вместо единого коллектива, возглавляемого высокопоставленным³⁸ и известным всей стране³⁹ человеком, которого назначило правительство, теперь мы видим разрозненные небольшие группы численностью от 2 до 15 человек, растянувшиеся по берегу и возглавляемые более или менее случайными людьми. Ими не руководили уже ни московская правительственная комиссия (ни напрямую, ни хотя бы в лице своего уполномоченного на Чукотке Г.А. Ушакова), ни начальники экспедиции, так как О.Ю. Шмидт в это время был болен пневмонией и сначала лежал в лагере на льдине с температурой 40°, большую часть времени проводя в полубессознательном состоянии, а потом находился в сопровождении Г.А. Ушакова на лечении в США; он не только не руководил, но, скорее всего, даже не мог следить за происходящим на чукотском

побережье⁴⁰. Принявший у него полномочия А.Н. Бобров сначала был тоже на льдине, т.е. первые три пешие партии ушли 10, 11 и 12 апреля в его отсутствие. С 13 по 19 апреля он находился в Ванкареме, отправил две партии, а сам улетел в Уэлен самолетом⁴¹, но неделю спустя оказался с острым аппендицитом в больнице в бухте Лаврентия⁴². График движения групп и их “бригадиров” назначали по обстоятельствам заместитель начальника экспедиции И. Баевский или другие руководители второго–третьего уровня, а контролировать их движение можно было только в самых общих чертах: Бобров знал, сколько человек в каком пункте находятся и когда отправятся⁴³, но такого непосредственного руководства ими в пути, какое существовало на льдине, он осуществлять, конечно, не мог. Эти люди были разбросаны по огромным просторам и предоставлены сами себе, превратностям погоды и гостеприимству местного населения.

Во-вторых, упомянутые выше лейтмотивы – “забота руководства страны” и “коллективизм” – на этом этапе если и проявились, то... скажем так: совсем иначе, нежели прежде. Что касается заботы властей, то, во-первых, выяснилось, что никакого специально “приготовленного жилья”⁴⁴ на мысе Ванкарем нет, а имевшихся там небольшого двухкомнатного домика фактории и 13 яранг местных жителей совершенно недостаточно для размещения челюскинцев плюс летчиков и механиков. Об этом открыто написали в своих воспоминаниях не только участники пеших переходов, но и, например, радист “Челюскина” Эрнст Кренкель, летевший самолетом. Вот как у него описана ситуация на момент прибытия со льдины последней партии спасенных:

Все на берегу! Ура! [...] Возникает сложная проблема расселения всей оравы. Единственный дом среди чукотских яранг – фактория Ванкарем не мог похвастать большими размерами. Не знаю его происхождения, но, судя по предельной разнокалиберности дерева, построили его явно из обломков какого-то судна. В домике всего две комнаты, одна из которых к тому же исполняет по совместительству еще и обязанности кухни. Помимо хозяев, здесь размещаются два члена Чрезвычайной тройки (обладатель квадратной белокурой бородки председатель тройки Г.Г. Петров и пограничник А. Небольсин), а также двадцать человек летчиков и челюскинцев.

Плотность населения в Ванкареме была так велика, что спали в три смены, а питались за единственным кухонным столом в четыре. Даже при самом жгучем желании воткнуться в эту чашобу человеческих тел не было ни малейшей возможности. Нас троих определили на постой в одну из яранг около фактории⁴⁵.

Далее автор переключается на другие сюжеты – рассказывает о быте чукчей, о Леваневском – и только значительно ниже лако-

нично пишет: “Из Ванкарема мы добрались до бухты Провидения”.

В процитированном отрывке есть два момента, способных запутать или смутить исследователя. С одной стороны, после слов “**все** на берегу” сообщается, что в здании фактории находилось только 20 человек, еще несколько были расселены по ярангам, а когда и куда делись остальные – не говорится. Собственно, “сложной проблемой” с помещениями и была в значительной мере обусловлена необходимость челюскинцам двигаться дальше почти сразу после того, как их привозили со льдины. Но об этом сказано только в одной из статей трехтомника 1934 г.⁴⁶, а в изданной в 1973 г. книге Кренкеля о таком решении проблемы нет ни слова⁴⁷.

Во-вторых, опять же вопреки победным репортажам, заготовленного специально для челюскинцев продовольствия, равно как и корма для собак, на промежуточных базах оказалось слишком мало⁴⁸. В-третьих, нарт тоже не хватало на всех: только первая партия была ими обеспечена в достаточной степени, а в дальнейшем на одну нарту приходилось по несколько человек⁴⁹. К тому же упряжки после дальних переходов были уставшие – некоторые собаки даже умерли в пути. Поэтому людям и приходилось от половины до двух третей пути идти, а не ехать⁵⁰. Но на всем пути следования в прибрежных поселках идущим оказывали радушное гостеприимство и помощь как чукчи, так и работники советских учреждений – учителя, заведующие базами, пограничники. Они, самостоятельно принимая решения, выделяли продукты из подведомственных им запасов⁵¹, предоставляли упряжки, а пограничники в бухте Лаврентия – еще и уголь для отопления больницы, в которую слегли шестнадцать челюскинцев, в том числе шестеро с тяжелыми заболеваниями⁵². Помогавшие челюскинцам должностные лица не просто действовали без прямых указаний из Москвы, на свой страх и риск. Фактически они компенсировали своими действиями недостатки в организации берегового этапа спасательной операции.

А если говорить о коллективизме, то и он в разных группах проявлялся по-разному. Одни участники переходов описывают свои группы как маленькие, но сплоченные коллективы, другие же рассказывают иное, например:

Впереди на расстоянии километра ото всех [...] маячила [...] фигура Саши Миронова. За ним ходко и хорошо шли Паршинский и Бутаков. Я (т.е. Буйко. – *К.Л.*) и Саша Ульев замыкали шествие: надо было смотреть, чтоб никто не отстал. В конце дня [...] Громов, шедший в кожаных сапогах, натер ногу. Он прихрамывал, качался из стороны в сторону. Наконец он не выдержал боли в ноге и сел на снег. Мы остановились, ждали, пока он передохнет и

приблизится. Возвращаться к нему не имело смысла. Я верил в силы Громова и знал, что он не отстанет. Но Вася Бармин резко прервал ожидание:

– Ты, начальник, чего ты смотришь? Видишь, народ падает!.. Так что ж мер не принимаешь? – заорал он, обращаясь ко мне.

– Давай-ка, милый, поспокойнее. Громов отлежится и пойдет, ничего страшного нет.

Бармин не успокаивался:

– Что ж, по-твоему, народ будет падать, а мы плевать на это будем?

Я не отвечал ему.

– Братва, давайте двигаться. Я присмотрю за Громовым. В случае чего – вернем нарту и захватим его.

Ребята пошли. Через несколько минут поднялся и Громов. С искаженными болью губами, покачиваясь, он все же напористо заковылял вперед.

В одной из попутных яранг я оставил Петю Петрова, наказав ему предупредить Громова, чтобы он взял мои пимы с нарты и надел их вместо сапог⁵³.

Для верного понимания последней фразы надо иметь в виду, что попутные яранги встречались с интервалами в несколько десятков километров. В другой день у Александра Миронова случилось растяжение ноги и его оставили в той яранге, где группа ночевала.

Как видим, группы могли распадаться на более сильных и более слабых или травмированных, между их членами и бригадирами могли возникать открытые конфликты, не способных идти людей могли оставлять далеко позади и не возвращаться за ними, не посылать нарты. Все это никакой трагедией не кончилось, Громов и Миронов отлежавшись добрались до Уэлена, и второй, как мы видели выше, даже описывал потом этот эпизод без всякого драматизма. Но нельзя не заметить разительного контраста с описанием жизни на льдине, где – в значительной мере благодаря целенаправленным усилиям О.Ю. Шмидта – коллектив челюскинцев сплачивался, а не раздроблялся, дисциплина и коллективистская мораль крепились⁵⁴, и нравственный авторитет руководителя был непререкаем⁵⁵.

Я понимаю, что этот тезис хромает: в официозной версии не обязательно было бы говорить неприятную правду. Факты, как говорится, не должны портить хорошую историю. Могли быть придуманы более красивые варианты. Но, видимо, умолчание почему-то показалось предпочтительнее.

4) Могло иметь место вытеснение пережитого в связи с тем, что опыт вступал в конфликт с усвоенным авторитетным мнением и проигрывал в этой борьбе за право на память. Дело в том, что условия, в которых оказались участники пеших переходов, во многом совпадали с теми, на которые в свое время указывали руко-

водители экспедиции, выдвигая аргументы против пешего похода со льдины на материк. Шмидт, Баевский, Буйко и некоторые другие, после гибели “Челюскина” рассчитали, что пеший поход по льдам был бы слишком опасен и труден. Трещины, разводья, торосы, пурга, тяжелый груз и неодинаковая физическая кондиция членов коллектива, говорили они, привели бы к тому, что дорогу осилили бы только самые крепкие, а слабые либо не смогли бы ее преодолеть, либо должны были бы остаться в лагере, где они тоже не справились бы со строительством аэродрома⁵⁶. Вот как П. Буйко описал это воображаемое несчастье: при взгляде с самолета на разводья и трещины “перед глазами проплывает возможная картина перехода по льду. Усталые, полуголодные люди карабкаются по ропакам, проваливаются среди торосов, утопают в снегу и в обманчивых, присыпанных снегом майнах... Все тело ноет... Выбившись из сил, люди в поту падают на снег... Мы не сумели бы протащить за собой нужное на весь этот неимоверно долгий путь количество продовольствия. Мы физически не смогли бы тащить за собой теплую меховую одежду и палатки. Ночуя на льду под открытым небом в пургу и холод, питаюсь впроголодь, изможденные, мы поневоле рассыпались бы на мелкие группы отстающих, заболевших в пути, и только 20-30% людей с железным здоровьем увидели бы солнце на берегу.

Прочь от „пешего ужаса“! Лучше не думать. Ясно: переход был бы кошмарным концом всей трагедии”⁵⁷.

А вот как он же буквально через несколько страниц описывает тот реальный пеший переход, в который отправился почти сразу по прибытии на берег:

Ветер проникает до костей. Люди жмутся, но идут, идут упорно... Мы продвигаемся вперед, точно лунатики. Чувство времени и пространства потеряно. Мы не знаем, по льду или по косе мы идем. Кругом бело. Не знаем, полдень или вечер. Солнце давно не светит. Мы бредем уже 14 часов, а конца пути не видно.

Изможденные, голодные, мы еле передвигаем ноги. Сон подступает к самому центру мозга, но ропаки под ногами гонят сон. Надо быть осторожнее. Поздно! Нога срывается в трещину ропака, ступня подламывается. Я приостановился, вытащил ногу... Ступать на нее больно до крика. Но надо идти и идти. Зубы стиснуты...⁵⁸.

Можно привести и более душераздирающие описания, но я привел именно это потому, что оно почти непосредственно соседствует в воспоминаниях Буйко с описанием воображаемого “пешего ужаса” и так поразительно его напоминает.

Конечно, реальные переходы были несколько легче: шли только мужчины⁵⁹, и притом самые крепкие, и им не приходилось не-

сти на себе вещи, и время от времени они могли проехать некоторое расстояние на нартах, а ночевали они почти каждую ночь в теплых ярангах (хотя и спать в снегу, без палаток, тоже кое-кому пришлось). Им не приходилось обходить разводья, им не грозили ночные подвижки льдов, но все же им неоднократно приходилось то карабкаться на четвереньках на крутой берег, то идти по льду, проваливаясь в трещины и глубокий снег, и еды было недостаточно, и чукчи-каюры сбивались с дороги, и в пути идущих неоднократно застигала пурга, они натирали, подворачивали и растягивали ноги, делая переходы до 70 км в сутки... одним словом – понятно, почему кочегар Бутаков сказал по свежим следам: “Расстояние в 500 километров мы прошли за 12 дней. Эти 12 дней перехода из Ванкарема в Уэллен останутся навсегда у меня в памяти”⁶⁰.

Таким образом, мы можем предположить, что если бы в публицистическую версию эпопеи, где не фигурирует ни одного неверного или не оптимального решения руководства, было включено подробное описание этих пеших переходов, то могли бы возникнуть вопросы, способные поставить под сомнение авторитет руководителей: если идти было так тяжело, то почему руководство не перебросило всех более легким и безопасным способом на самолетах? А если все же не очень тяжело, то, может быть, и со льдины смогли бы пешком выбраться? На каждый из этих вопросов Шмидту, Боброву, Куйбышеву, Петрову и другим руководителям наверняка было бы что ответить, но официальную эпопею выстраивали не они, а тем, кто это делал, наверное, легче было не допустить возникновения этих вопросов.

Хочу подчеркнуть: я не обсуждаю здесь правильность принятых тогда решений. Вообще, по моему убеждению, не в том задача историка, чтобы судить, что было правильно, а что неправильно сделано в прошлом. Я только предполагаю, что информация о том, как проходили пешие переходы, могла скомпрометировать эти решения, и, возможно, исходя из таких соображений, на ней не акцентировали внимание.

5) Молчание по поводу пеших переходов может, далее, объясняться тем, что челюскинцы шли, оказывается, не одни. Как писал начальник чукотских пограничников Небольсин, “на мысе Северном были рабочие Дальстроя – народ такой, что без дела сидеть не привык. Они слышали, что подходят пароходы забрать челюскинцев, и сейчас же двинулись в путь (1200 километров!). Собралось их человек двадцать пять. Они пришли в Ванкарем, отдохнули и с челюскинцами пошли дальше”⁶¹. Современный историк

С.А. Ларьков пишет⁶², что речь идет о группе заключенных с кораблей, зимовавших во льдах, т.е. герои Арктики проделали свой пеший путь отчасти в сопровождении “врагов народа”. Если это было в самом деле так, по понятно, что впоследствии об этом лучше было помалкивать.

б) Как установил тот же С.А. Ларьков, главные лица в экспедиции на этом этапе – Бобров и Баевский – в 1938 г. были расстреляны⁶³, хоть и не в связи со своей деятельностью весной 1934 г., но, так или иначе, упоминать о событиях, связанных с ними, не упоминая при этом их имен, было в течение долгого времени (именно того времени, когда складывалась каноническая официальная версия эпопеи) невозможно. Поэтому весь период руководства Боброва было удобнее выкинуть, и сразу после вывоза со льдины наступал в упрощенном варианте официальной версии тот этап – прибытие в Москву, встреча и награждение, – в котором снова руководителем челюскинцев выступал Шмидт, никогда не подвергавшийся репрессиям или большой опале и потому не портивший своим участием историю.

7) О передвижении пешком могли не говорить потому, что огромное пропагандистское значение ледовой эпопеи было связано с ролью авиации в спасении челюскинцев. Не случайно из всех именно летчики получили звание Героев Советского Союза, и основная масса поздравлений и восторженных откликов в прессе была посвящена именно триумфу советской авиации и авиаторов. На этом фоне завершение спасения таким архаическим способом – на собаках и пешком – смотрелось бы, наверное, крайне невыигрышно, да и странно. Мог возникнуть вопрос, почему самолетами перевезли из Ванкарема дальше, к пароходу, только половину спасенных. Ответы на него мне встречались разные: где-то говорилось, что “самолеты вылетали норму”⁶⁴, причем не очень понятно, почему какие-то самолеты продолжали при этом летать над головами идущих, перевоза, как нам известно, не только больных⁶⁵. Где-то сказано, что не хватало горючего. Мешала летать и погода: те самые бураны, застигшие несколько пеших партий в пути. Если во время поиска лагеря Шмидта и эвакуации людей со льдины председатель правительственной комиссии В. Куйбышев требовал возобновлять полеты “при малейшей возможности”, невзирая на неизбежный в Арктике “известный риск”, то потом, когда челюскинцы уже находились на берегу, он предписывал летчикам “ни в коем случае не вылетать в пургу и при отсутствии видимости. Было бы нелепо, – писал он в телеграмме, – проводя

блестящую операцию по спасению на берег, создавать на берегу новые точки, которым придется оказывать помощь. Не спешите. Операцию по перевозке спасенных челюскинцев надо провести без единой жертвы, без единой поломки самолетов”⁶⁶. Про четвертую партию известно, что она пошла пешком добровольно, отказавшись от перелета: “Вышли сверх плана, отказавшись от переброски на самолетах, чтобы освободить их для больных, чтобы посмотреть берега Чукотки и поближе познакомиться с бытом чукчей, наконец чтобы просто „проверить свои ноги“, как говорит Саша Погосов”⁶⁷. Одним словом, версии разные, но все они плохо стыкуются с тезисом о самолетах как главном или единственном сработавшем – и блестяще сработавшем – способе спасения.

* * *

Не исключены и другие объяснения, связанные как с характером событий, так и с обстановкой в стране⁶⁸. Но остановимся. Я думаю, вывод можно сформулировать такой: под воздействием неких факторов – я надеюсь, что приведенные мною факторы правдоподобны, – значение путешествия пятидесяти трех челюскинцев из Ванкарема через Уэлен в бухту Лаврентия и бухту Провидения оказалось уже вскоре после событий и даже уже во время переходов под вопросом. Отрицалась ли значимость этого опыта вовсе или же рассматривалась как в некотором смысле “отрицательная” – мы не знаем, но похоже, что новая интерпретация вытеснила изначальную быстро и основательно. А между тем обращение к ранним рассказам об этом путешествии показывает, что челюскинская эпопея в том виде, как участники рассказали ее по свежим следам, была, как это ни удивительно, богаче героическими деяниями, нежели официальная ее версия. И поскольку сегодня большая часть описанных выше факторов утратила актуальность, то мы можем поставить вопрос о том, чтобы вернуть в рассказ страницу, незаслуженно выпавшую из него.

¹ За многочисленные рассказы о челюскинской эпопее и за предоставленную возможность познакомиться с уникальными источниками по ее истории я благодарен прежде всего Владимиру Оттовичу Шмидту (1920–2008) – старшему сыну руководителя экспедиции на “Челюскине” и хранителю большой коллекции архивных материалов, публикаций и реликвий, связанных с полярными путешествиями О.Ю. Шмидта. Владимир Оттович успел ознакомиться с первым вариантом этой статьи и сделать некоторые замечания с позиции современника описываемых событий. К сожалению, он не дождался выхода этого номера “Одиссея” в свет. Мне хотелось бы посвятить эту публикацию его светлой памяти.

² Дискуссия эта, начавшись во время конференции, разгорелась и продолжилась в кулуарах и затем в виртуальном пространстве – см. http://community.livejournal.com/hist_anthrop/.

- ³ Резонно предположить, что Алла Буйко, которой было чуть больше года, еще не воспринимала ни перемещения, ни его значимости, равно как и Карина Васильева, родившаяся на борту “Челюскина”, которая, к тому же, строго говоря, никуда не отлучалась из родного дома, пока корабль не затонул.
- ⁴ Количество книг, газетных и журнальных публикаций разных лет, более или менее подробно рассказывающих о челюскинской эпопее, мне не известно, но оно явно исчисляется сотнями, если судить хотя бы по подборкам, хранящимся в домашних архивах сыновей начальника экспедиции – Владимира Оттовича и Сигурда Оттовича Шмидтов. Давать здесь библиографию этих текстов не представляется осмысленным ввиду их почти полной однотипности (с интересующей нас здесь точки зрения) на протяжении семи десятилетий. Проработав этот материал, смею заверить читателя: те цитаты, что приведены ниже в тексте, дают исчерпывающее представление о довольно гомогенной и статичной официозной версии ледовой одиссеи. Отклонения от этой версии будут отмечены особо.
- ⁵ Здесь я опускаю текст благодарственной телеграммы руководителям партии и правительства, о которой см. ниже.
- ⁶ *Бабушкин М.С.* Записки летчика М.С. Бабушкина. 1893–1938. М.; Л., 1941. Цит. по: <http://bookz.ru/authors/mihail-babu6kin/zapiski-168/page-7-zapiski-168.html>.
- ⁷ В этот день последняя партия челюскинцев была вывезена со льдины на мыс Ванкарем.
- ⁸ *Жадан О.* 30-й полет. Встреча с Героем Советского Союза А.В. Ляпидевским // Комсомольская правда. 1978. 23 марта. С. 2.
- ⁹ Сейчас принято написание с одним *л*, но в цитатах я сохраняю написание с двумя, более распространенное в 1930-е годы.
- ¹⁰ Вот лишь один пример из многих: “3 октября на этих нартах была отправлена партия в составе восьми человек. Партия через 32 часа благополучно прошла 65 км по сплошному торосистому льду и достигла мыса Джинретлен” (Челюскинцы спасены! М., 1934. С. 27). О газетном отчете Н. Стромиллина об этом переходе см. ниже.
- ¹¹ Дело в том, что кроме экипажа судна на “Челюскине” находились члены научной экспедиции, зимовщики, направлявшиеся на остров Врангеля, и строители, которые должны были построить для них дом.
- ¹² См.: *Баевский И.* Почему мы не пошли пешком // Поход “Челюскина” / Под общ. ред. О.Ю. Шмидта, И.Л. Баевского, Л.З. Мехлиса: В 3-х тт. М., 1934. Т. 2. С. 201–210. Не исключено, что среди прочих факторов, заставивших О.Ю. Шмидта решительно отменить план спасения пешком, был и личный опыт. Перед отправкой группы Муханова он вместе с чукчами и еще одним челюскинцем лично сходил на берег, чтобы проверить дорогу. По возвращении на судно он сказал: “Путь до берега очень тяжел. Но дойти можно. Имейте в виду, что тем, кто уйдет, придется сделать не 12 километров, а 50... По берегу путь легче. Снега мало. Надеюсь, что первая отправленная партия успешно завершит свой путь. Еще раз имейте в виду, что он нелегок...” (*Стромиллов Н.* Шмидт ушел в разведку // Красная газета. 1934. 16 апреля). Но был у Отто Юльевича и худший опыт передвижения по льду. Во время экспедиции на “Седове” (1929) с ним имел место случай, о котором он впоследствии (в устном выступлении 1937 г.) рассказывал как о довольно опасном и в конечном итоге бессмысленном предприятии: “Я решил [...] через лед пешком вывести плотников со станции (имеется в виду свежестроенная полярная станция на Земле Франца-Иосифа. – *К.Л.*) на судно. Казалось бы, 25 км – расстояние небольшое, но для передвижения по льду на это нужно два дня. Нагрузившись продовольствием, лодкой, отправились в путь. К концу первого дня мы сильно

устали. Поднялся туман, и не успели мы отдохнуть, как слышим треск от передвижки льдов. Ветер переменялся, и лед начало взламывать. Между льдинами образовались разводья. Подошли мы к краю льдины, видим, что нам нужно спускаться на воду, а лодка у нас маленькая, может взять только двух человек. И вышло так, что пока один другого перевозил на другую сторону, канал все расширялся и расширялся. Лед уже раздвинулся настолько, что Иванов попал на одну льдину, Громов оказался на маленьком острове, а пока вернулся обратно, то льдину затерло и нас куда-то унесло. Мы оказались отделенными друг от друга. Нас постепенно несло в океан, и если бы вынесло из бухты окончательно, то тогда никакой ледокол не нашел бы. Значит, надо было выбирать хотя бы на самый последний островок перед океаном. Оставалось одно – прыгать со льдины на льдину. Надо было перебрасывать еще и наши вещи. Вот так передвигаясь, в самую последнюю минуту мы выбрались на самую крайнюю точку последнего острова. С ледокола заметили наше отсутствие, начали искать и нашли. Через несколько дней мы добрались к станции уже на ледоколе” (Отто Юльевич Шмидт // Юный техник. 1972. № 6. С. 43–47, здесь 45 сл.). Мне не встречалось упоминаний о том, чтобы Шмидт ссылался на эти два эпизода, когда на совещании после гибели “Челюскина” выступал против идеи похода со льдины пешком, но можно предположить, что он имел их в виду.

¹³ На кого-то подействовали рациональные доводы и расчеты, а кое-кто до самого конца не изменил своего мнения и от попыток спастись пешком воздерживался лишь в силу прямого запрета Шмидта и его угрозы стрелять в того, кто его нарушит. Например, печник Дмитрий Березин во время пребывания на льдине оставался активным сторонником похода к материку, хотя и подчинился решению начальства ждать самолеты. См.: *Ларьков С.А.* Челюскинская эпопея – историческая мифология и объективность истории (попытка фрагментарного сравнения) // <http://www.ihst.ru/projects/library/Lib_4.pdf>.

¹⁴ И сами челюскинцы, выступления которых мне довелось слышать в 1980-х гг., и их потомки, с которыми мне удалось побеседовать позже, почти никогда не заговаривали о том, что было после доставки в Ванкарем. В личных беседах родственники нескольких участников экспедиции, в том числе современники событий (я сознательно не называю имен этих людей; конечно, это снижает убедительность доказательной базы моих построений, но мне важнее соблюсти приватный характер наших разговоров: я не говорил собеседникам, что собираюсь предавать их слова широкой огласке, и мое исследование не претендует на принадлежность к жанру “устной истории”), не отказывались говорить на эту тему, однако поначалу даже не могли понять причин моего интереса к теме, вспоминали с трудом, очень мало и почти исключительно то же самое, что опубликовано в газетах.

¹⁵ Назовем несколько редчайших исключений. В вышедшей в 1935 г. и переизданной в 2003 г. детской книжке С.А. Могилевской “Лагерь на льдине” в нескольких строках сказано о пешем переходе, его причинах и его утомительности: *Могилевская С.А.* Лагерь на льдине. М., 1935; изд. 2-е, перераб., под ред. В.О. Шмидта. М., 2003. С. 139. Далее, следует упомянуть две книги Игоря Дуэля, посвященные жизни и деятельности О.Ю. Шмидта. В обеих есть краткие пассажи, дословно совпадающие друг с другом: “... добирались остальные челюскинцы от мыса Ванкарем, куда их доставлял самолет, 300 километров на собачьих упряжках к Уэллену...” (*Дуэль И.И.* Каждой гранью. Документальная повесть // Сибирские огни. 1976. № 10–12, здесь № 11. С. 154; *Он же.* Линия жизни. Документальная повесть. М., 1977. С. 64). Одна допущенная Дуэлем неточность очевидна: расстояние мог бы проверить по карте любой школь-

ник! К тому же в Уэлене путешествие к пароходу не закончилось, так что путь был еще дольше. Вторая, менее очевидная неточность – в том, что люди в основном не ехали на собачьих упряжках, а шли рядом с ними. Об этом можно было узнать из их опубликованных воспоминаний, о которых речь чуть ниже. Еще одна публикация, где пусть с искажениями, но хотя бы упомянут пеший поход, появилась к 50-летию событий в “Правде” – газете, которая в свое время вовсе обходила этот эпизод молчанием. См.: *Чертков В.* Позывные челюскинцев. Взгляд сквозь годы // Правда. 1984. 10 апр. С. 6: «С мыса Ванкарем, куда садились самолеты с “мужской частью” экипажа “Челюскина”, путь спасенные к обжитым пунктам Чукотки продолжили на собачьих упряжках, пешком». Тут тоже две явных неточности: во-первых, в Ванкарем доставляли не только членов экипажа парохода, но и его пассажиров (членов экспедиции, строителей, зимовщиков). Во-вторых, челюскинцы шли к гаваням, а не к “обжитым местам”: ведь и мыс Ванкарем, и вообще берега Чукотки были вполне обжиты, просто не в современном европейском понимании этого слова, а в том, какое было у местного населения. Собственно, лишь благодаря наличию стойбищ чукчей и русских баз на побережье челюскинцы и могли найти в дороге еду, ночлег, помощь при травмах и корм для собак. И наконец, необходимо упомянуть книгу: *Ширшов П.П.* Дневники. Очерки. Воспоминания / Сост. [М.П. Ширшова]; Ин-т океанологии им. П.П. Ширшова РАН. М., 2005. В ней наряду с публиковавшимися ранее воспоминаниями знаменитого полярника, участвовавшего в челюскинской эпопее и, в частности, шедшего пешком из Ванкарема в Уэлен, опубликованы мемуары близко знавших его людей, в том числе его дочери Марины Петровны и челюскинца А.Е. Погосова. Таким образом, в этой книге содержатся три рассказа о пеших переходах, которые, правда, расходятся друг с другом во многих деталях.

¹⁶ Поход “Челюскина” / Под общ. ред. О.Ю. Шмидта, И.Л. Баевского, Л.З. Мехлиса. М., 1934. Т. 1–2; *Ляпидевский А.В. и др.* Как мы спасали челюскинцев / Под общ. ред. О.Ю. Шмидта, И.Л. Баевского, Л.З. Мехлиса. М., 1934.

¹⁷ *Копусов И.* Челюскинцы пишут историю похода // Правда. 1934. 23 апреля. С. 4.

¹⁸ *Миронов А.* Ледовая Одиссея (Записки челюскинца). Документальная повесть. М., 1966.

¹⁹ Правда. 1934. 8 мая. С. 1.

²⁰ Выделение жирным шрифтом здесь и далее мое.

²¹ Правда. 1934. 14 апр. С. 1; Известия. 1934. 14 апр. С. 1.

²² Известия. 1934. 14 апр. С. 1.

²³ Спецкор “Известий” челюскинец Борис Громов передал 14 апреля по радио из Ванкарема: “Даже странно, что можно ходить не присматриваясь к трещинам, скрытым снежным покровом, не опасаясь, что льды разверзнутся под ногами и поглотят неосторожного! [...] Сегодня погода снова испортилась. Но теперь это уже никого не печалит! День-другой мы можем и переждать, прежде чем пустимся дальше в путь – в Уэлен и в бухту Провидения” (*Громов Б.* Второй день на материке // Известия. 1934. 15 апр. С. 1 сл.). На тот момент, когда Громов передавал эти строки об испортившейся погоде, которая “никого не печалит”, одна партия уже “пустилась дальше в путь”, т.е. была застигнута в дороге пургой, которая, по информации той же газеты, не утихла три дня подряд на всем побережье от мыса Северного до Уэлена. См.: Известия. 1934. 17 апреля. С. 1.

²⁴ Например: “Уэлен. 11 апреля (по радио). На всем побережье, от Ванкарема до бухты Провидения, Чукотка готова к приему челюскинцев. [...] Для переброски людей имеются десятки нартов. Учитывая возможность ночевки на полпути между базами, чукчи и эскимосы гостеприимно готовят свои яранги” (См.: Чу-

- котка готова к приему челюскинцев (от собственного корреспондента “Известий”) // Известия. 1934. 12 апр. С. 1.
- ²⁵ Правда. 1934. 14 апр. С. 1.
- ²⁶ *Пивенштейн Б.* В пургу // Ляпидевский А.В. и др. Указ. соч. С. 210.
- ²⁷ *Миронов А.* Указ. соч. С. 220.
- ²⁸ 19 апреля, перед тем как отправиться самолетом из Ванкарема в Уэлен, радист “Челюскина” Эрнст Кренкель отослал со своего передатчика последнюю радиограмму, после чего действие передатчика было “за ненадобностью прекращено”, как сообщала “Правда” 19 апреля 1934 г. (С. 2). На мысе Ванкарем остался другой радист с передатчиком, но все же возможностей для передачи информации стало меньше.
- ²⁹ Известия. 1934. 19 апр. С. 2.
- ³⁰ *Стромилев Н.* Люди и льды // Красная газета. 1934. 12 апреля; *Он же.* Шмидт ушел в разведку // Красная газета. 1934. 16 апр. Вот некоторые цитаты, показывающие, каким запомнился автору этот поход: “Идем (еще по льду от “Челюскина” к берегу. – К.Л.) при легком южном ветре. [...] Продовольствие на исходе. Да и вымотались основательно. Этот переход выльется пожалуй в слишком хорошую тренировку для сердца” (*Он же.* Путь на огни “Лейтенанта Шмидта” // Красная газета. 1934. 22 апр.); “Позади собак, изредка присаживаясь для отдыха на нарты, шагали 8 человек. Впереди было 300 километров”, но ниже: “На нартах кроме нас сидели сгорбленные, меховые фигуры чукчей” (*Он же.* “Тагам”, в Уэлен! // Красная газета. 1934. 28 апр.).
- ³¹ И.о. начальника экспедиции Бобров, сам только что вставший после операции аппендицита, радировал в Москву 22 апреля: “Очень волнует всех челюскинцев отсутствие регулярной информации о здоровье т. Шмидта. До сих пор кружным путем через Москву получена только одна информация о состоянии его здоровья. Общая просьба всех челюскинцев к товарищу Иоффе наладить регулярную информацию в Уэлен о состоянии здоровья Отто Юльевича” (Правда. 1934. 23 апр. С. 4).
- ³² Сопровождавший больного начальника экспедиции в США Г.В. Ушаков сообщил телеграммой руководителю правительственной комиссии Куйбышеву и заместителю начальника ГУ СМП Иоффе, что Отто Юльевич, у которого температура в этот день упала до 38°, просил “подробно сообщить постановление правительства о награждении челюскинцев, членов спасательной экспедиции, а также хотя бы коротенькую информацию о ходе работ в Арктике” (Известия. 1934. 17 апреля. С. 1).
- ³³ Подлинников я не видел.
- ³⁴ *Ларьков С.А.* Указ. соч. Можно было бы предположить, что меха отправили ради того, чтобы освободить помещение для людей, но больше никаких данных на эту тему в источниках или литературе я не нашел.
- ³⁵ Здесь и далее – сведения из мемуаров в трехтомнике, если не указан иной источник.
- ³⁶ Правда. 1934. 23 апр. С. 4.
- ³⁷ Комсомольская правда. 1934. 23 апр. С. 1.
- ³⁸ Начальник Главного управления Северного морского пути по рангу был равен наркому.
- ³⁹ Всесоюзную славу О.Ю. Шмидту принесла экспедиция на ледоколе “Сибиряков” в 1932 г., когда впервые трасса Северного морского пути была пройдена за одну навигацию.
- ⁴⁰ Можно задаться вопросами, как осуществлялась бы доставка челюскинцев из Ванкарема к пароходу, если бы Шмидт был на месте и лично руководил эвакуа-

цией, и как отнесся Отто Юльевич к известиям о развитии событий на Чукотке в его отсутствие; но ответа на эти вопросы получить уже неоткуда.

- ⁴¹ Комсомольская правда. 1934. 20 апр. С. 4.
- ⁴² Спасение и.о. начальника экспедиции от смерти – операцию успели сделать, когда у Боброва уже начинался перитонит – заслуга хирурга Леонтьева и пилота Леваневского, который на неисправном самолете сумел вовремя доставить его из Уэлена. См.: *Семенов С.* В бухте Лаврентия // Поход “Челюскина”. Т. 2. С. 440–448. На мой взгляд, Сигизмунд Леваневский этим вполне оправдал только что полученное звание Героя Советского Союза, которое ему по неустановленной причине было присвоено вместе с шестью летчиками, летавшими в лагерь Шмидта, куда он не летал из-за аварии своего самолета.
- ⁴³ Например, он посылал в Москву сводки вроде: “Неослабно ведется переброска челюскинцев на нартах в бухту Лаврентия. Туда доставлены уже 35 человек. В пути находятся 24 человека. 20 готовятся к выезду из Уэлена. Из Ванкарема в Уэлен едут на нартах 18 человек. 24 апреля, к 18 часам, в Ванкареме оставалось только 9 челюскинцев” (Комсомольская правда. 1934. 26 апр. С. 1).
- ⁴⁴ Ср.: Известия. 1934. 4 апр. С. 1 (телеграмма председателя Чрезвычайной тройки Петрова, видевшего своими глазами, каково было “приготовленное” жилье); Комсомольская правда. 1934. 4 апр. С. 1 (та же телеграмма Петрова и заметка: *И. Фетисовой.* «Ванкарем готов к приему челюскинцев: “Имеются запасы продовольствия и одежды. Подготовлены помещения”»); Правда. 1934. 12 апр. С. 1: “На диком, безлюдном берегу у мыса Ванкарем в кратчайшие сроки сумели организовать спасательную базу, обеспечить ее средствами передвижения, горючим, продовольствием, жилищами”. О том, сколько неправды было в этой фразе из передовицы “Правды”, мог судить любой ее читатель на другой же день, прочтя в интервью с полярным капитаном Бочекон, командовавшим ледорезом “Литке” в навигацию 1933–1934 г.: “Ванкарем [...] – не пустынное место. Там имеются фактория и несколько чукотских яранг” (Правда. 1934. 13 апр. С. 1). Та школа, о наличии которой в Ванкареме писала “Правда” 14 апреля (с. 2), представляла собой одну из таких яранг.
- ⁴⁵ *Кренкель Э.Т.* РАЕМ – мои позывные. М., 1973. С. 348 сл.
- ⁴⁶ *Буйко П.* Да здравствует материк! // Поход “Челюскина”. Т. 2. С. 401–415, здесь 405 сл.
- ⁴⁷ Мне не довелось видеть рукопись книги, но, по сообщению Т.Э. Кренкеля, сына автора, цензурой при публикации ничего из нее вырезано не было. Не исключено, что в 1969–1971 гг., когда радист работал над этими мемуарами, еще действовала внутренняя цензура... Но тогда непонятно, почему она позволила автору включить в текст столь скандально противоречащие официальной информации пассажи о большом недостатке жилплощади.
- ⁴⁸ См., например: *Бутаков Н.* Каюры зовут дальше // Поход “Челюскина”. Т. 2. С. 416–418. А.Е. Погосов писал в своих воспоминаниях, что продовольственная база в селении Нутепенмен, к которому четвертая пешая группа подошла на второй день пути, к огорчению путников, “оказалась опустошенной уже прошедшими группами. И это надо было ожидать, ибо наша группа была сверхплановой (но, как оказалось, не последней. – *К.Л.*). Двухдневный запас был уже съеден, а на этой базе оставалось лишь немного муки, которую нам предстояло растянуть до следующей базы на мысе Сердце-Камень”. Эту муку люди смешивали со снегом, делая “лепешки” (*Погосов А.Е.* Ширишов в лагере Шмидта // *Ширишов П.П.* Дневники. Очерки. Воспоминания. С. 278–286, здесь с. 285 сл.).
- ⁴⁹ *Никитин К.* Чем болели и как лечились челюскинцы // Поход “Челюскина”. Т. 2. С. 350–355, здесь с. 353 сл.; *Погосов А.Е.* Указ. соч. *Passim.*

- ⁵⁰ Буйко П. Указ. соч. С. 414, 411. А. Погосов сообщает, что, пользуясь свежим попутным ветром, они соорудили на “дохлых упряжках” паруса, которые изрядно облегчили труд измученных собак. Этот эпизод, перекликающийся с установкой парусов на ледоколе “Сибиряков” двумя годами ранее, мог бы, на мой взгляд, украсить собой эпопею как свидетельство находчивости челюскинцев, однако и он нигде больше не упоминается (*Погосов А.Е.* Указ. соч. С. 286).
- ⁵¹ Буйко П. Указ. соч. С. 415.
- ⁵² Семенов С. Указ. соч. С. 442.
- ⁵³ Буйко П. Указ. соч. С. 406 сл.
- ⁵⁴ См. *Бобров А.* Воспитание боевого коллектива // Поход “Челюскина”. Т. 2. С. 111–114, здесь особенно с. 114.
- ⁵⁵ См., например: *Баевский И., Копусов И., Задоров В.* Об Отто Юльевиче Шмидте // Поход “Челюскина”. Т. 1. С. 347–359, особенно с. 358 сл. Об этом же пишут и многие другие авторы трехтомника.
- ⁵⁶ См. *Баевский И.* Почему мы не пошли пешком. С. 201–210.
- ⁵⁷ Буйко П. Указ. соч. С. 404 сл.
- ⁵⁸ Там же. С. 412 сл.
- ⁵⁹ Женщин и детей доставили в Уэлен на самолете. Оттуда обе маленьких девочки и почти все женщины, согласно обстоятельному сообщению одной из них, гидролога Параскевы Лобзе, отправились дальше в бухту Лаврентия “каждая на отдельной нарте, запряженной 12 собаками. Для детей приспособили закрытые нарты” (*Правда.* 1934. 15 марта. С. 2).
- ⁶⁰ *Бутаков Н.* Указ. соч. С. 418. См. также: Буйко П. Указ. соч.
- ⁶¹ *Небольсин А.* Чукотка в те дни // *Ляпидевский А.В. и др.* Указ. соч. Здесь цит. по: <http://www.biografia.ru/cgi-bin/quotes.pl?oaction=show&name=spaschel03>.
- ⁶² *Ларьков С.А.* Указ. соч.
- ⁶³ Там же.
- ⁶⁴ *Пивенштейн Б.* Указ. соч. Цит. по: <http://www.biografia.ru/cgi-bin/quotes.pl?oaction=show&name=spaschel12>.
- ⁶⁵ Буйко П. Указ. соч. С. 415.
- ⁶⁶ Цит. по: *Новиков В.* Из истории освоения советской Арктики. М., 1956. С. 130.
- ⁶⁷ *Ширишов П.* Четвертая пешая // Поход “Челюскина”. Т. 2. С. 434–439, цитата – с. 434 сл. В воспоминаниях дочери одного из участников пешего похода – М.П. Ширишовой – фраза “проверить свои ноги” приписывается самому П.П. Ширишову. Кроме того, мемуаристка пишет: “Четыре бригады решают идти на лыжах”, в то время как согласно данным в трехтомнике пеших партий было пять и шли они без лыж. См.: *Ширишова М.П.* Поход “Челюскина” (16 июля 1933 г. – 13 февраля 1934 г.) // *Ширишов П.П.* Дневники. Очерки. Воспоминания. С. 13–17, здесь с. 16 сл.
- ⁶⁸ Отдельную сложную проблему, которую здесь нет возможности разобрать, представляет собой роль лично И.В. Сталина в формировании этого мифа. На совещании в Кремле вскоре после возвращения челюскинцев в Москву вождь специально указал и им, и летчикам на необходимость написать о плавании “Челюскина” и о спасательной операции: изложить свои впечатления и свою точку зрения, причем как можно скорее, пока события были свежи в памяти. “Мы вам в этом поможем”, – сказал он (цит. по: *Новиков В.* Указ. соч. С. 131–134). Заключалась ли эта помощь в обеспечении быстрой публикации, в гарантии неприкосновенности авторам или же в редакции и цензуре текстов – сказать трудно. Не исключено, что отношение Сталина к тем или иным участникам и эпизодам челюскинской эпопеи менялось со временем.