

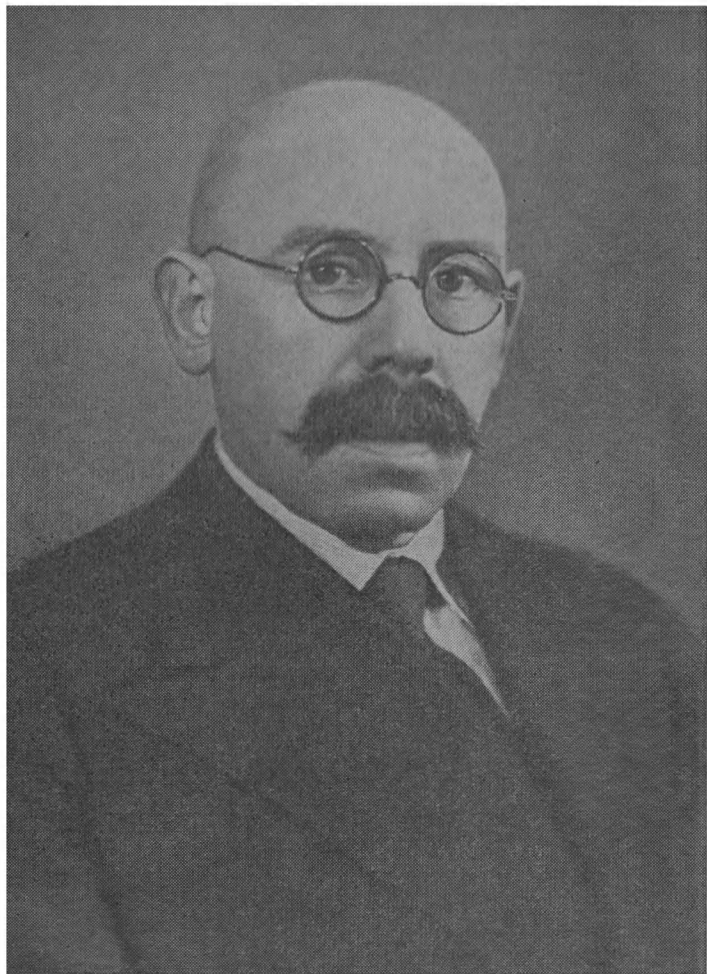
З. М. Каневский

ВСЯ ЖИЗНЬ- ЭКСПЕДИЦИЯ









Р. Л. Самойлович (1881—1940)

Замечательные географы и путешественники

З.М. Каневский

**ВСЯ ЖИЗНЬ -
ЭКСПЕДИЦИЯ**

МОСКВА
«МЫСЛЬ»
1982

26.8г
К19

РЕДАКЦИИ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Рецензент — канд. географических наук Шумилов А. В.

К $\frac{20901-005}{004(01)-82}$ 131-82. 1905020000

© Издательство «Мысль» • 1982



«МЕЩАНИН ПОСАДА АЗОВ»

Азов на Дону в конце XIX столетия еще не был городом, в официальных документах он числился «посадом», а столицей края был Ростов на том же самом Дону. В посаде Азов преобладали мещане, среди них были и бедные, и, можно сказать, зажиточные. Лазарь Самойлович принадлежал именно к таким, он стоял во главе русско-греческой фирмы, вывозившей хлеб за границу. Младший из его многочисленных детей, Рудольф, с ранних лет любил глазеть, как грузятся зерном суда, как разгуливают по припортовым улочкам крепкие разбитные моряки. Но так получилось, что в юные годы Рудольф Самойлович не играл ни в матросов, ни в пиратов, хотя и мечтал об океане.

Он вообще редко принимал участие в мальчишеских забавах и озорных выходках, предпочитая уединение, тишину, книги. Книги Вальтера Скотта, Майн Рида, Фенимора Купера и, конечно, Жюль Верна приносили ему уйму радостей. Однако книги — одно, а учеба — совсем другое! Годы, проведенные в азовской прогимназии, а затем в мариупольской гимназии, оставили у него самые тяжкие воспоминания. Подав-

ление всякой живой мысли, муштра, чиновничество, безбрежный педантизм и формализм преподавателей — вот чем запомнилась Рудольфу Самойловичу тогдашняя средняя школа.

Гимназист Самойлович имел склонность к естественным наукам, и в 17 лет, в 1898 году, он поступил в находившийся в Одессе Новороссийский университет на физико-математический факультет. Едва начался учебный год, он стал посещать революционный студенческий кружок. По собственному признанию Самойловича, там, в Одессе, у него впервые открылись глаза на жизнь, он начал понимать, что такое неправда и несправедливость. Юнцов вскоре разоблачили, и мать Самойловича, перенесшая на младшего сына всю любовь после смерти мужа, постаралась немедленно отправить вольнодумца за границу — чтобы прилежно учился и выбросил бы из головы все остальное!

В Германии, в Саксонии, в отрогах Рудных гор, в средневековом городе Фрейберге, находилась старейшая в мире Королевская горная академия, в которой некогда учился Михаил Ломоносов. На рубеже XIX и XX веков, когда здесь появился Самойлович, из 600 студентов академии около 150 были русские. Поэтому весьма посредственное знание немецкого почти не было для него препятствием, тем более что очень скоро он заговорил по-немецки как прирожденный саксонец да еще овладел со временем английским и французским. Позже, вспоминая первые дни своего пребывания во Фрейберге, он не без удовольствия рассказывал, как однажды потребовал у квартирной хозяйки *Zwei Küsse* (то есть «пару поцелуев»), тогда как на самом деле ему нужны были *Zwei Kissen* («две подушки»)!

Учиться было интересно и трудно. Превосходно преподавались общая геология, минералогия, химия, хуже — технические предметы. По окончании первого

курса всех отправили на практику. Самойловича определили рабочим-откатчиком на одну из шахт в Вестфалии, довольно крупную (до 6 тысяч рабочих в смену) и глубокую (800 метров). Двадцатилетнему горожанину Самойловичу, до тех пор по сути не занимавшемуся физическим трудом, пришлось туго. Он с трудом дотягивал до окончания смены, вагонетки у него то и дело опрокидывались, сходили с рельсов. Но он набирался опыта и сноровки и через несколько недель из откатчика был «произведен» в подносчики крепежного леса, а затем в настоящие шахтеры, в забойщики.

Тонкими были пласты угля в той шахте. Чтобы врубаться в них, приходилось ложиться на бок, на спину. Температура в забое доходила порой до плюс 40 градусов. Однажды Самойлович не совладал с капризничавшей шахтерской лампочкой, в темноте заблудился и угодил в давно заброшенный штрек. Он сильно разбил голову о крепежную балку, долго блуждал во тьме в многочисленных ответвлениях и спасся чудом, услышав голоса случайно оказавшихся поблизости рабочих. Но трудности лишь закаляли его характер.

Недолги были радости родных, успокоившихся было после одесских волнений: уже на второй год учебы в горной академии «мальчик» сблизился с германскими социал-демократами. Он посещал их собрания, ездил в Дрезден на их съезд, а в 1901 году начал отправлять в Россию нелегальные брошюры, номера газеты «Искра», отпечатанной на папиросной бумаге. Такие бандероли Самойлович высылал по адресам знакомых ему интеллигентов-либералов в Приазовье.

Студент был предусмотрителен и дерзок, свои бандероли он скреплял печатью... саксонского судебного ведомства (эти печати он старательно сдирает с многочисленных судебных повесток, регулярно присылаемых одному из его коллег по академии, гуляке и

дебоширу!). Несколько десятков писем и бандеролей отправить удалось, но рано или поздно должно было наступить разоблачение... Впервые в жизни Самойлович был подвергнут аресту и некоторое время провел в тюрьме, пока еще иноземной... На сей раз, правда, все обошлось благополучно, и ему разрешили продолжать учебу, но теперь он прочно попал в поле зрения российского жандармского ведомства и в список лиц, «за коими, по возвращении в пределы России, надлежит установить секретное наблюдение».

В 1904 году Самойлович завершил учебу в академии. Его дипломная работа «Проходка водоносных слоев в шахте путем их замораживания» была посвящена сложной и весьма перспективной проблеме. Словно судьба знала, что уголь и лед навсегда сделаются страстью Самойловича, составят суть самой его жизни! В декабре 1904 года он получил звание горного инженера, в январе 1905 уже был в пути на родину. На пограничной станции Вержболово последовал первый обыск, а когда Самойлович появился в Азове, жандармы перерыли от подпола до чердака весь дом. «Наблюдение» за неблагонадежным началось.

Казалось бы, что человеку надо? В кармане — добротный и весьма ценный предпринимателями диплом горного инженера, впереди — вполне обеспеченная жизнь, заманчивая работа, увлекательные путешествия, может быть, даже плавания, о которых так сладко мечталось в детстве... Однако сам он сформулировал свои намерения так: «Я твердо решил стать революционером и не заниматься инженерной деятельностью».

Самойлович вступил на путь профессионального революционера-подпольщика. В Азове он под носом у городского печатает в типографии своего родственника революционные прокламации, а на вопрос полицейского: «Чем вы там занимаетесь?» — отвечает с подкупающей откровенностью: «Прокламации тискаем!»

Затем Самойлович перебирается в Ростов и надолго погружается в повседневную работу подпольщика: принимает участие во всевозможных сходках, демонстрациях, собраниях, занимается в социал-демократических кружках, а главное — ведет агитацию среди рабочих железнодорожных мастерских и казачьих сотен, расквартированных в городе. Донское казачество, опора режима — какво было проводить в такой враждебной среде революционную агитацию?! Ему помогали глубокая, годами вынашиваемая идейная убежденность и личная храбрость.

Его задерживает полиция. В первый раз — 1 Мая 1905 года, на маевке в Собачьей Балке. Потом — в июле, во время похорон убитого в стычке с полицией рабочего. Еще раз. Еще. Допрашивают, держат в тюрьме, выпускают, вновь арестовывают. За ним устанавливают чуть ли не круглосуточное наблюдение. Бывшие жандармские архивы по сей день хранят такого рода документы: «Толпой предводительствовал интеллигент Самойлович Рудольф Лазарев. В 4 часа 50 минут наблюдаемый Самойлович вышел из дома № 80 по Пушкинской улице и направился в дом № 37 по Канкринской улице, откуда взят не был (значит, сумел улизнуть! — З. К.)»; «Весьма серьезным пропагандистом среди войск зарекомендовал себя мещанин посада Азов Рудольф Лазарев Самойлович. Необходимо задержание всей его корреспонденции».

Целый год продолжалась активная пропагандистская деятельность Самойловича в Области Войска Донского и за ее пределами (он выезжал в Одессу, где участвовал в столкновениях с черносотенцами).

В июле 1906 года его арестовали в городском саду Ростова. При обыске у Самойловича нашли нелегальную литературу, инструкции по выпуску листовок, письмо, начинающееся словами: «Дорогой товарищ!» После трехмесячного пребывания в ростовской тюрь-

ме (с частыми издевательскими допросами и участием в массовой голодовке заключенных) Самойлович был судим и приговорен к высылке по этапу в Архангельскую губернию на неопределенный срок, «на время продолжения военного положения в Ростовском-на-Дону градоначальстве».

На несколько дней Самойловича привезли в Москву, в пересыльную Бутырскую тюрьму, а потом отправили в Архангельск, откуда перевели в Холмогоры. Товарищи по ссылке не упускали случая пошутить: у тебя, дескать, и у Михайлы Ломоносова общая судьба, с той лишь разницей, что великий помор уехал из Холмогор во Фрейберг, а тебя из Фрейберга доставили в Холмогоры, да еще в кандалах!

Миновали считанные недели, и вот уже в бесконечно длинном списке лиц, разыскиваемых полицией, появляются приметы 25-летнего государственного преступника, «бежавшего из места водворения неизвестно куда». Разыскивался Самойлович Рудольф Лазаревич, роста выше среднего, с волосами на бровях, усах и на голове темно-русыми, с носом обыкновенным, лицом чистым, глазами карими и в очках (которые близорукий Самойлович носил всю жизнь и даже числился у жандармов под кличкой «Очко»).

Еще раньше, на воле, он сумел, проявив завидную предусмотрительность, обзавестись чужим паспортом — его подарил ему в Ростове некий либерально настроенный банковский служащий. С этим документом Самойлович бежал не куда-нибудь, а прямо в Петербург, где тотчас же включился в революционную работу. Устроившись для отвода глаз бухгалтером в какое-то учреждение, он установил связь с комитетом РСДРП Московского района и занялся пропагандой среди заводских и фабричных рабочих. Скоро он вошел в боевую организацию большевиков, где слушал лекции опытных наставников и делал бомбы (в специальной лаборатории в Куоккале)...

Не азартный юноша-правдоискатель, а бывалый подпольщик — таким был Самойлович в страшные столыпинские времена. Он умело уходил от слежки, ни разу не попался в руки жандармов и был схвачен совершенно случайно: полиция за кем-то охотилась, дом, в котором жил Самойлович, оцепили, провели в квартирах повальный обыск, и тут-то обнаружилось, что данный жилец вовсе не бухгалтер, не ростовский служащий Шушпанов, не минский мещанин Александр Николаевич Сорокин и не какой-то Николай Александрович Староверов (при обыске были найдены все эти документы). Тайтсья больше не было смысла, пришлось признаться в побеге из архангельской ссылки. Был август 1908 года.

За побег, за проживание в столице по подложному паспорту Рудольф Лазаревич Самойлович был по этапу выслан в Пинегу, поселок в Архангельской губернии, сроком на 3 года. Живя в лесной глухомани, на берегу реки Пинеги, правого притока Северной Двины, он словно впервые вспомнил о том, что является дипломированным геологом, горным инженером, знаний которого ждет не дождется нехоженный северный край! Вместе с другим геологом — ссыльнопоселенцем Нестором Алексеевичем Куликом (их с той поры связала пожизненная дружба) — Самойлович начал проводить детальное обследование рек Пинеги и Кулоя. В одном из номеров «Известий Архангельского общества изучения Русского Севера» за 1909 год появилась первая научная работа молодого горного инженера о гипсовых пещерах Пинежского уезда. Но бок о бок с ним в Пинеге жило около 100 политических ссыльных, и мог ли он остаться в стороне от своей предыдущей «работы»? В полицейских документах не замедлила появиться запись: «Состоит членом Пинежской группы социал-демократов».

Когда Самойловичу разрешили переехать на поселение в Архангельск, он стал работать в Обществе

изучения Русского Севера и одновременно секретарствовать в Обществе политических ссыльных. В те времена в старинном поморском городе в дельте Северной Двины организовался активный кружок «политических», и Самойлович сразу же начал играть в нем заметную роль. Он постоянно кого-то куда-то пристраивал, перед кем-то хлопотал. Едва в Архангельске появлялась девушка или молодая дама с Большой земли, он отправлял ее к губернатору в качестве невесты одного из ссыльных просить о смягчении участи «жениха».

Самойлович подружился и быстро перешел на «ты» с отбывавшим здесь ссылку Александром Степановичем Гриневским, писателем Александром Грином. Они вдвоем часто ходили на лыжах по аллеям сквера, скатывались с горок в замерзшую Двину, проводили друг у друга вечера. Первая жена писателя В. П. Калицкая вспоминает, как однажды Самойлович привел к ним в дом двух норвежских шкиперов и весь вечер переводил Грину их сногшибательные рассказы о морских приключениях (разговор велся на немецком, которого Грин не знал). А когда гости стали прощаться, оказалось, что это два русских горных инженера, коллеги Самойловича по Фрейбергу! Грин, в течение нескольких часов наслаждавшийся красочными повествованиями «бывалых моряков», некоторое время дулся на приятеля.

К слову сказать, у Рудольфа Лазаревича было прекрасно развито чувство юмора, без которого жить вообще нелегко, а в трудных условиях — невыносимо. Он прекрасно понимал и принимал добрую шутку, дружескую «подначку». Уже будучи маститым исследователем, профессором, директором института, «пугал», например, новичков тем, что, как только научное судно пересечет полярный круг, им будет устроено «крещение»: прямо по ходу корабля их на тресе по очереди окунут в Ледовитый океан... «Не верят, но

побаиваются!» — с явным удовольствием заносил в дневник профессор Самойлович.

Вечерами на его квартире собирались «политические», пили чай, спорили, пели. У хозяина был очень красивый и сильный баритон, лучше всего ему удавались старинные романсы, русские и неаполитанские народные песни. Исполнял Самойлович и арии из классических опер, например песню варяжского гостя из «Садко» (он, конечно, не подозревал, что через четверть века «Садко» войдет в его жизнь — ледокольный пароход «Садко», плавучая база его последних арктических экспедиций). Рудольф Лазаревич безотказно выступал в благотворительных платных концертах, даваемых в пользу ссыльных, а много лет спустя столь же безотказно пел на вечерах в своем институте в Ленинграде. Он вполне мог бы стать профессиональным оперным певцом, и сам не раз говорил, что, если бы не Север... Однако именно Север с каждым днем становился ему все ближе и роднее.

Вот такая вырисовывается закономерность: на Крайнем Севере испокон веков увереннее и быстрее других приживались личности особого склада — удалые, предприимчивые, прозорливые. Сюда всегда устремлялись люди передовых взглядов, романтики, революционеры. В XIX столетии Севером все чаще стали интересоваться революционеры-мыслители, такие, как теоретик анархизма, путешественник и географ Петр Алексеевич Кропоткин, который в одиночной камере Петропавловской крепости создавал классический научный труд «Исследование о ледниковом периоде».

На рубеже двух последних веков в Арктике стали появляться те, кто попал сюда по произволу царских властей. Рудольф Лазаревич удачно назвал их, и себя в том числе, «северянами поневоле». Именно они, профессиональные революционеры, сделались со временем глубокими знатоками природы и народонаселе-

ния Крайнего Севера, поборниками его всестороннего исследования и освоения. Эти люди как бы продолжили замечательные традиции ссыльных декабристов, вложивших столько труда в изучение Восточной Сибири.

В тяжелых походах по Северной Якутии и Новосибирским островам принимал участие ссыльнопоселенец Михаил Иванович Бруснев, один из первых русских марксистов. Революционером-профессионалом был Георгий Давыдович Красинский, с именем которого связаны первые шаги нашей полярной авиации. Бурную революционную молодость прожил профессор Иван Илларионович Месяцев, руководитель экспедиций на первом советском океанографическом судне «Персей». Огромный вклад в создание культуры северных народов, в их всестороннее изучение внес Владимир Германович Тан-Богораз, революционер-народник, почти 10 лет проведенный в сибирской ссылке.

Привычка к постоянным опасностям подполья, к тяготам кочевого быта, способность находить выход из тупика, жажда действий, осторожность, выдержка — где, как не на Севере, в Арктике, наиболее ярко проявиться этим лучшим человеческим качествам! Вышло так, что один «северянин поневоле» поселился в архангельском доме, в котором жил другой «северянин поневоле», высокий стройный человек с рыжеватой бородкой, Владимир Александрович Русанов. Эта встреча решила и определила дальнейшую судьбу Самойловича.

Ученик орловской классической гимназии (исключенный оттуда за поистине классическую неуспеваемость!), юный марксист, сочетавший революционную деятельность с учебой в духовной семинарии, студент парижской Сорбонны, храбрый исследователь извергающегося Везувия, ссыльнопоселенец в Печорском крае, зрелый арктический геолог, участник и руководитель нескольких экспедиций на Новую Землю, бо-

рец за равноправие малых северных народностей, дальновидный ученый, пророчивший освоение Великого Северного морского пути, — вот с каким человеком познакомился Самойлович.

Их многое сближало, хотя Русанов был на 6 лет старше. Оба в свое время с ненавистью относились к «классической гимназии», оба стремились продолжить образование за границей (причем они вполне могли бы встретиться во Фрейберге, так как Русанов всерьез подумывал перебраться туда из Парижа), оба посвятили годы подпольной борьбе, пережили аресты и ссылки, а теперь вот познакомились в Архангельске.

Русанов обладал даром красноречия, слыл блестящим лектором. Он не раз выступал с докладами на заседаниях архангельского Общества изучения Русского Севера, и вполне естественно, что Самойлович был одним из благодарнейших слушателей русановских лекций. Все, о чем говорил Владимир Александрович, к чему он призывал, падало на уже хорошо подготовленную почву. Самойлович все сильнее мечтал о настоящем Севере, об экспедиции в высокие широты, о зимовке в Арктике. Летом 1911 года Русанов отправился в свою пятую и последнюю экспедицию на Новую Землю, Самойлович же, очевидно, неожиданно для самого себя оказался в составе экспедиции на далекий архипелаг Шпицберген, где даже Русанов еще ни разу не был!

Так тридцатилетний горный инженер Самойлович, зрелый «политик» и начинающий исследователь, попал в Арктику, с которой уже не расстался.



УГОЛЬ ВО ЛЬДАХ

Двухмачтовый парусник носил грозное имя Жака Картье, «веселого корсара» начала XVI века, прославившегося плаваниями и стычками в водах, омывающих восточные берега Северной Америки. Судно принадлежало соплеменнику пирата Шарлю Бенару, который в 1908 году организовал полярную экспедицию на Новую Землю. В качестве геолога на судно был приглашен Русанов. По возвращении в Архангельск Бенар продал судно, а в сентябре 1911 года на «Жаке Картье» вышла в море русская шпицбергенская экспедиция под начальством В. Ф. Држевецкого. В ее составе находился горный инженер Самойлович.

Судно было сработано великолепно, прочная дубовая обшивка позволяла входить в плавучие льды, но льдов, как назло, не было, а вот в открытом штормовом Баренцевом море безмоторному паруснику пришлось худо. И особенно лихо пришлось горному инженеру, впервые в жизни оказавшемуся в настоящем океане. Самойлович даже привязывался к койке длинным полотенцем, чтобы не оказаться выброшенным из постели! Судно мало-помалу двигалось вдоль берегов Кольского полуострова и наконец подошло к острову

Кильдин. Здесь горный инженер, не мешкая, съехал в шлюпке на берег, чтобы провести рекогносцировочные геологические наблюдения. Рудольф Лазаревич положил начало доброй традиции: где бы впоследствии ни бывал, как бы трудно ни складывалась его очередная экспедиция, при первой же возможности Самойлович сходил на берег материка, острова, полуострова для геологических и географических исследований.

Снова начался шторм, пришлось быстро покинуть Кильдин. Судно опять оказалось во власти волн, его пронесло мимо мыса Нордкап и после многодневной отчаянной трепки едва не выбросило на берег. В последний момент удалось войти в небольшую норвежскую гавань и отстояться в ней. Наступила уже середина октября, ни о каком походе на Шпицберген не могло идти речи. В архангельских газетах появились статьи на тему «Кто был виновником шпицбергенского бесславия?», начальника экспедиции отставили от должности. Для горного инженера полевой сезон пропал безвозвратно, однако полярное морское крещение он, безусловно, получил.

Интерес к Шпицбергену был, разумеется, не случайным. Официально открытый в 1596 году голландцами, но с незапамятных времен посещаемый русскими поморами и мореплавателями других стран, этот архипелаг испокон веков считался «ничьей землей» (лишь после первой мировой войны, в 1920 году, Международная конвенция признала за Норвегией право суверенитета над Шпицбергеном, однако другим государствам предоставлялась свобода поселений и промысловой деятельности на архипелаге). С самого начала XX столетия американцы, а вслед за ними английские, голландские, норвежские горные компании принялись за активную разработку главных богатств «ничьей земли» — каменноугольных месторождений. России нужно было спешить.

В 1912 году была снаряжена новая экспедиция на Шпицберген, которую возглавил Русанов. Самойлович предложил свои услуги в качестве горного инженера и собирался даже остаться на зимовку в составе небольшой группы. На одной из официальных бумаг архангельский вице-губернатор А. Ф. Шидловский, имея в виду Самойловича, сделал такую пометку: «В случае необходимости остаться там на зимовку — он согласен за вознаграждение 3000 рублей в год, что при суровых условиях пребывания на Шпицбергене и риске оттуда не возвратиться нельзя считать особенно высоким вознаграждением».

Русановскую экспедицию доставил к месту назначения «Геркулес» — обыкновенная парусно-моторная шхуна норвежской постройки водоизмещением в 63 тонны и двигателем мощностью около 20 лошадиных сил. По прибытии на Шпицберген участники экспедиции сразу же приступили к поискам, и находки не заставили себя ждать. Примерно за полтора месяца Русанов и Самойлович (двумя отрядами) обследовали обширную территорию, проложив по ней маршруты общей протяженностью в 1000 верст, и в четырех пунктах обнаружили месторождения угля промышленного значения. На этих участках они поставили заявочные столбы, первые русские заявочные знаки.

Как провел свою первую полярную экспедицию горный инженер, какие чувства пережил? Читая записи той поры, сделанные Самойловичем, убеждаешься: в 1912 году на Шпицбергене в нем пробудился географ, исследователь с широкими научными взглядами, обладающий к тому же несомненным литературным даром. Красочны и взволнованны его описания арктической природы, в них ощущаются и неподдельное восхищение, и безграничная любознательность. «Глубокие, неведомые до того чувства испытывал я при виде этого величия. Я пережил какую-то восторженную

благодарность к природе, создавшей такую красоту и давшей возможность пережить счастливые моменты единения с нею». В его дневниках можно прочесть подробное описание редчайшего для Арктики явления — полярной грозы, рассказ о морских берегах, местных животных, горных ледниках, величественных айсбергах. Рядом с «лирическими» записями — сугубо деловые. Здесь и подробные геологические характеристики района, и размышления о китобойном промысле на Шпицбергене, и рассуждения о пользе китовой муки, и описания старинных поморских могил...

О профессиональных и личных качествах горного инженера скупно, но вполне доброжелательно отозвался начальник экспедиции: «Рудольф Самойлович был приглашен в качестве горного инженера. И в таковой роли... он совместно со мной сделал исчерпывающий осмотр всех горнопромышленных предприятий острова... Вообще Самойлович оказался весьма полезным членом экспедиции, и я вручил ему самые ценные и очень обширные коллекции, собранные мной и им». А рассказывая о посещении заброшенных угольных копей, что было сопряжено с опасностью обвала, Русанов добавлял: «...я должен упомянуть о смелости моего спутника Самойловича».

Самозабвенная работа молодого инженера не осталась незамеченной. Перед расставанием (Русанов уходил на «Геркулесе» на восток, в Ледовитый океан) начальник экспедиции дал телеграмму в Петербург с ходатайством о снятии с Самойловича запрета на въезд в столицу. Рудольф Лазаревич всю жизнь берег листок бумаги с текстом этой телеграммы, последнюю сохранившуюся записку, написанную рукой Русанова на Шпицбергене.

«Геркулес» ушел на восток, Самойлович с двумя другими членами экспедиции вернулся на Большую землю, поскольку планы Русанова не предусматривали участия в этом рейсе горного инженера. Само пла-

вание от Шпицбергена на восток было задумано Русановым дерзко, втайне не только от начальства, но даже от родных и близких. Видимо, Владимир Александрович понимал, что его не без оснований могут упрекнуть в легкомыслии — уж слишком плохо был приспособлен для такого тяжелого рейса слабосильный «Геркулес»...

Самойлович, при всем его ничтожно малом полярном опыте, не мог не видеть, что задуманное его старшим товарищем плавание грозит бедой. Три года спустя он писал в одной из архангельских газет: «Перед расставанием я долго беседовал с Русановым и Кучиным (капитан судна, русский моряк и океанограф, участник антарктической экспедиции Амундсена. — З. К.) и убеждал их не рисковать зимовкой в полярных странах, указывая на непригодность провианта... обращая их внимание на непригодность провианта... С моими доводами соглашались как Русанов, так и Кучин, причем последний сказал буквально: «Зарываться в лед ни в коем случае не будем и при первой грозящей нам опасности повернем обратно».

Две недели Самойлович провел в Стокгольме на пути домой. Здесь и в университетской Упсале он сделал предварительное сличение добытых ими на Шпицбергене геологических образцов с теми, что хранились в шведских коллекциях. А вернувшись в Петербург, приступил к тщательной обработке привезенных горных пород и минералов (к сожалению, часть образцов осталась на «Геркулесе» и погибла). Занимался он этим в геологическом музее Российской академии наук, получая неизменно добрые и дельные советы от академика Феодосия Николаевича Чернышева, возглавлявшего лет за десять до того русскую геодезическую экспедицию на Шпицберген.

Очень скоро горный инженер убедился в том, что обследованные Русановым и им участки чрезвычайно

перспективны и все сводится теперь к тому, чтобы проявить расторопность и немедленно приступить к разработке каменноугольных богатств архипелага. «В настоящее время, — писал он в научном отчете, — Шпицберген — земля без хозяина; положение дел таково, что тот, кто хочет сохранить занятые площади за собою, должен работать на них». Словом, надо побыстрее начать добывать и возить уголь в Россию!

Ровно через год Самойлович отправился на Шпицберген во главе партии горняков-рабочих, нанятых и в Петербурге, и на Урале. Их было около 40 человек, в заливе Коал-Бей они построили дом, подняли русский флаг, а на застолбленных ранее участках начали добычу угля. Вскоре первые 5 тысяч пудов шпицбергенского каменного угля отбыли на родину на пароходе «Мария». Это многострадальное судно, построенное еще в XIX веке, не раз попадало в аварии, тонуло, несколько лет пролежало на дне морском. И сейчас не обошлось без происшествий: вместо Норвегии «Мария» почему-то оказалась у берегов Шотландии, но в итоге все-таки добралась до Кронштадта. Так в 1913 году Самойлович доставил в Петербург собственный русский полярный уголь. Эксплуатация русских шпицбергенских месторождений началась.

Вспыхнувшая в 1914 году мировая война еще больше подтвердила необходимость этих разработок для России. Ведь британский уголь доставлять в Россию сложно и опасно: немцы топят в море суда, а собственные угольные бассейны, Донецкий и Сибирский, далеки от таких крупных потребителей топлива, как Петербург, ставший Петроградом, и Архангельск. До чего же соблазнительно выглядит в такой ситуации Шпицберген!

«Открытые Русановым и мною в 1912 году, эти месторождения были в 1913—1914 гг. мною тщательно исследованы. Угленосная площадь, хранящая в себе запасы угля около 7 миллиардов пудов, простира-

ется более чем на 70 квадратных верст» — вот что говорит Самойлович в 1915 году, после трех подряд полевых сезонов на Шпицбергене, где он с каждым разом углубляет разведку, ставя все новые и новые заявочные столбы. Он прямо-таки на глазах превращается из горняка-практика в пытливого, педантичного и дотошного экономиста, стремящегося вести самые широкие (комплексные, как сказали бы мы сегодня) природно-экономические исследования с учетом всего многообразия географических, хозяйственных, политических факторов.

Самойлович начинает с того, что составляет подробное описание угольных пластов. Их несколько, толщина варьирует от 6 до 16 вершков, анализы показывают, что уголь хорошего качества, не самовозгорающийся. Затем следуют рассуждения о преимуществах подобных разработок. Слой вечной мерзлоты консервирует влагу, и потому нет надобности постоянно откачивать воду из шахт (нет сомнений, что Самойлович не раз мысленно возвращался к своему фрейбергскому дипломному проекту об искусственном замораживании горных пород!). Та же мерзлота позволяет избавиться от дорогого и крайне дефицитного в Арктике крепежного леса. Пласты угля во многих местах выходят на дневную поверхность, их нетрудно разрабатывать и тут же грузить уголь на пароходы — море рядом. Правда, навигация в этих суровых краях ограничена двумя-тремя месяцами, но дело поправимо: можно резко расширить ее сроки с помощью ледокола, который будет прокладывать в припайном льду канал и выводить суда-угольщики на чистую воду Гренландского и Баренцева морей.

Самойлович впервые заговорил о ледоколе, и слово это будет сопровождать его всю жизнь. И не только слово, разумеется: ледокол принесет ему мировую славу, ледокольные суда будут принимать на борт экспедиции его института. Однако в 1915 году Самой-

лович говорил и писал не об одних только ледоколах — он призывал увеличивать число грузовых судов, наращивать их тоннаж. И тогда, уверял он, даже в тяжелых ледовых условиях мы успеем перевезти на материк достаточное количество угля. Везти же его нужно в первую очередь на Кольский полуостров, затем по строящейся мурманской железной дороге в Петроград. А через архангельский порт каменный уголь попадет на Русский Север, оживляя этот очень перспективный край.

Горный инженер приводил убедительные экономические выкладки. Он принимал во внимание оптимальную глубину шпигбергских шахт, стоимость оборудования, скорость проходки арктических пород, а в итоге утверждал: чистая прибыль составит 2 миллиона рублей в год, или 45 процентов на затраченный капитал, — цифра огромная. Одна из его статей заканчивалась так: «Нужно надеяться, что после войны многое пробудится и всколыхнется, и уже теперь существуют реальные основания предполагать, что истине государственное значение Шпицбергена будет оценено в полной мере».

Война же тем временем разгоралась, плавать на Шпицберген становилось все сложнее: маленькие кораблики, зафрахтованные для рейсов на архипелаг, подвергались в открытом море смертельной опасности. Шел 1915 год, первый год мировой войны и третий с момента исчезновения экспедиции Русанова. Несколько спасательных судов, направленных на ее поиски, возвратились, не обнаружив никаких следов «Геркулеса». 6 марта 1915 года Совет министров России постановил считать экспедицию погибшей и поиски ее прекратить. Это решение вызвало взрыв негодования в среде передовой русской общественности, и одним из первых с глубоко аргументированным протестом выступил Рудольф Лазаревич Самойлович.

...Нет ничего увлекательнее, чем читать старые газеты! Взять, например, газету «Архангельск», номера 136 и 137 за 1915 год. Идет война, однако лишь на второй полосе появляются сообщения с фронтов, первая же почти целиком отдана рекламе, информации, объявлениям. Читатель наших дней не без удивления узнает о том, что почти семьдесят лет назад он имел возможность посмотреть в «синемафотографе» первую серию фильма «Война и мир» под названием «Наташа Ростова». Его, несомненно, не оставит равнодушным сообщение о том, что крестьянка по фамилии Неродова родила двойню с интервалом в один месяц... А рядом с этим — взволнованная статья Р. Самойловича «Жив ли Русанов и где его искать?».

«Исторические события, переживаемые нашей родиной, не могут заставить нас забыть о судьбе небольшой группы отважных людей, отправившихся в полярные области во имя новых научных завоеваний», — так начинает он статью, в которой очерчивает районы, где, по его мнению, необходимо немедленно возобновить поиски. «Геркулес», если только его не раздавили льды, мог добраться до острова Уединения — сам Русанов называл этот пункт как одну из вех по предполагаемому маршруту. Судно могло, продолжает Самойлович, попасть в дрейф и быть вынесено льдами в район Шпицбергена либо Земли Франца-Иосифа. Одним словом, нужно не сворачивать, а всемерно расширять поиск!

Как понимать этот призыв? Неужели Самойловичу, уже кое-что повидавшему и испытавшему на Севере, неясно, что три года — чрезмерно большой срок, чтобы можно было рассчитывать найти Русанова и его спутников живыми? Да и само название статьи — разве не звучит оно неоправданно смело? Можно ли хотя бы полунамеком утверждать, будто Русанов еще жив? И однако, Самойлович в этой статье показывает, что верит в спасение людей Русанова.

Да, продовольствия у них было всего на год-полтора, но ведь на «Геркулесе» имелись охотничьи припасы из расчета на два года, а по свидетельству бывалых полярных мореплавателей, даже в неудобном Карском море реально было надеяться на дичь и зверя. Самое же главное, подчеркивал Самойлович во многих своих выступлениях, — это воля Русанова, его выдающиеся личные качества. В одном из интервью, данных газете «Архангельск», Рудольф Лазаревич заявлял: «Зная, повторяю, необычайную выносливость Русанова, я на вопрос: жив ли Русанов теперь? — все же не осмелился бы сказать: нет!»

Два десятилетия спустя, еще при жизни Самойловича, на одном из островков у берегов Таймыра наши полярные гидрографы обнаружили предметы, бесспорно принадлежавшие русановской экспедиции, а на соседнем островке — деревянный столб с вырубленной надписью: «Геркулесъ, 1913 г.». Значит, кто-то из людей Русанова был еще жив в 1913 году, а может быть, и позже, значит, не столь уж неоправдан был оптимизм Самойловича?..

Он думал о пропавшей экспедиции до конца дней. Во время всех без исключения своих полярных плаваний, куда бы ни заносила его судьба, к берегам какой бы земли ни приставало его судно, он тотчас же начинал искать следы «Геркулеса». По свидетельству ученика Самойловича, известного знатока природы и истории Арктики А. Ф. Лактионова, в 20—30-х годах Рудольф Лазаревич говорил товарищам по экспедиции, что местом последнего пристанища Русанова, возможно, были берега Северной Земли, открытой в сентябре 1913 года. Самойлович не раз высказывал мысль, что Северную Землю незадолго до Вилькицкого в том же 1913 году, быть может, открыли люди Русанова, очевидно и нашедшие здесь гибель.

Призывая продолжать поиск «Геркулеса», Рудольф Лазаревич одновременно делал все, что было

в его силах, для облегчения жизни осиротевших семей русановцев. Он выступал с платными публичными лекциями в пользу родственников пропавших без вести товарищей. К нему доверительно обращались за помощью престарелые родители моряков, как к человеку, «принимавшему участие в оставшихся семьях участников экспедиции»; его сердечно и трогательно благодарил в письмах малолетний Шура Русанов, сын начальника экспедиции на «Геркулесе»...

Два предреволюционных года Самойлович провел в «шпицбергенских» заботах и в полевых исследованиях в Северной Карелии. Здесь, в Олонецкой губернии, он вместе с коллегами-геологами исходил и обследовал районы Кеми, Керети, Кандалакши, обнаружив по берегам озера Лоухи крупные залежи полевого шпата и слюды-мусковита (в слюде остро нуждалась электротехническая промышленность). Одна мощная жила мусковита получила даже собственное наименование — «жила Самойловича» — лучшая награда для поисковика!



ЭКСПЕДИЦИЯ, СТАВШАЯ ИНСТИТУТОМ

В октябре 1917 года в России, выражаясь словами Самойловича, «многое пробудилось и всколыхнулось». Прошло всего несколько месяцев после революции, и новая власть издала первые декреты о Севере России, о его изучении и использовании его ресурсов. Многие бывшие «северяне поневоле» сразу же включились в работу. Самойловичу и не нужно было принципиально перестраиваться. Он по-прежнему продолжал изыскания на Шпицбергене (первые советские изыскания), снаряжал туда экспедиции. Однако в то же самое время он вместе с другими профессиональными революционерами, ставшими профессиональными исследователями, приступил к организации учреждений, занимающихся изучением Севера.

В самом начале 1919 года была создана Комиссия по изучению и практическому использованию производительных сил Севера во главе с геологом И. П. Толмачевым. Самойлович — секретарь ее президиума. Огромную роль в работе Комиссии играл нарком торговли и промышленности Леонид Борисович Красин, на его имя Самойлович адресовал многочисленные запросы и предложения. Так получилось, что имя

Самойловича долгие десятилетия стояло и стоит по сей день рядом с именем «Красина» — именем ледокола, сыгравшего выдающуюся роль в судьбе Рудольфа Лазаревича, в судьбе его поколения.

Особое внимание привлекал Ухта-Печорский край. Буквально через два дня после создания Комиссии ее инициативная группа приступила к формированию полевых отрядов. В условиях безмерно тяжкого военного времени удалось направить туда лишь одну экспедицию для обследования промысловых возможностей края в целях последующего снабжения Красной Армии рыбой и мясом. Группу из семи человек возглавил геолог Нестор Кулик, давний друг и единомышленник Самойловича.

Перед революцией Нестор Кулик оказался на поселении в Вологде и, подобно подавляющему большинству «политических», занялся изучением истории и природы края. Он рылся в старых книгах, в архивах, а вологодские архивы — кладезь для исследователя! Достаточно сказать, что именно в Вологде были обнаружены бумаги знаменитой Российско-Американской компании, созданной в 1799 году императором Павлом I. Среди этих бумаг находились документы, написанные рукой основателя компании Григория Шелихова. Есть веские основания полагать, что шелиховские документы попали в 1916 году в руки Кулика (об этом рассказывают люди, близко знавшие и его, и Самойловича). Судя по всему, Кулик изучал эти бумаги.

Это была славная торговая компания, энергичная, мощная, живучая. Императорский указ передавал в ее монопольное пользование все промыслы и ископаемые богатства на американском берегу, в «Русской Америке». Указ давал право производить новые географические открытия в тех землях, занимать территории, вести торговлю со всеми «около лежащими державами». Промыслы на суше и на море, торговля,

навигация, изыскания — все сосредоточивалось в руках Российско-Американской компании, которая координировала и направляла деятельность русских предпринимателей на тихоокеанском берегу Северной Америки. Несомненно, еще тогда, перед революцией, Нестор Кулик лелеял мысль об организации некоей «Северной компании», которая приняла бы под свое покровительство весь Крайний Север России. Будущей свободной России!

При этом он наверняка делился своими идеями с близкими ему по духу людьми. В первую очередь с Самойловичем, мечтавшим о том же. И вот какое совпадение: как раз в Вологде состоялось историческое рождение новой компании.

Шел 1920 год. Интервенты еще хозяйничали на севере. Архангельск находился в руках врага, а в советской Вологде, рядом с передовой, 19 февраля проходило междуведомственное совещание при Особой продовольственной комиссии Северного фронта. Обычное рабочее совещание по бесчисленным насущным военно-бытовым вопросам. Из сохранившегося в архиве журнала явствует, что на том совещании присутствовали председатель и члены продовольственной комиссии фронта, армейские командиры, вологодский и архангельский губернские продкомиссары, сотрудники губисполкомов, снабженцы. И вдруг — неожиданность: в заседаниях принимали участие «члены Печорской экспедиции тт. Суворов, Самойлович, Кулик, Васильев и др.». А дальше выясняется, что «слушали» исключительно их и «постановили» — в результате их докладов!

Кулик рассказывал о работах Печорской экспедиции, Суворов — о рыбном и зверином промысле в Канинско-Печорском крае, профессор Керцелли — об оленеводстве, Самойлович — о перспективах горнозаводской промышленности на Севере России. Говорили о голоде, о разрухе, о продуктах питания для войск,

но каждый выступавший призывал без промедления приступить к созданию особого органа по Северу, который бы все объединял, всем бы руководил. Совещание приняло соответствующее решение, и в журнале появилась фраза, занимающая ровно половину машинописной страницы:

«Принимая во внимание громадную территорию, занимаемую нашим Крайним Севером, не укладывающуюся по своим естественно-историческим условиям в определенные административные границы, ее физико-географические особенности и своеобразный строй хозяйственной жизни, крайнюю ненаселенность ее, недостаточность культурных и технических сил, однородность и тесную связь интересов всего обширного полярного побережья, омываемого на всем протяжении Ледовитым океаном, международное значение района, учитывая огромное значение промыслов как неиссякаемого источника продовольствия для всей страны, а также и богатство края пушниной и прочим сырьем, долженствующим сыграть значительную роль в будущем российского товарообмена, Совещание считает необходимым существование вневедомственного органа, ведающего всеми вопросами научно-промыслового исследования Северного края».

Реввоенсовет 6-й армии Северного фронта тогда же отправил в Москву телеграмму, в которой назвал создание «такого органа под наименованием Северного научно-промыслового комитета государственного значения задачей самого ближайшего времени». В. И. Ленин направил это предложение для отзыва в ВСНХ.

Через несколько дней, 4 марта 1920 года, Президиум Высшего совета народного хозяйства учредил Севэкспедицию — Северную научно-промысловую экспедицию при ВСНХ. Ей предписывалось проводить разнообразные научно-исследовательские и промысловые работы, а также координировать любые исследо-

вания, предпринимаемые другими организациями, на всем пространстве к северу от 60-й параллели. Иными словами, «владения» Севэкспедиции охватывали чуть ли не 40 процентов площади Советской России!

Не приходится удивляться, что опорные пункты и базы новой экспедиции располагались и в Петрограде, и в Москве, и в Вологде, и в Архангельске, уже освобожденном от белых. Если же посмотреть на список членов ученого совета Севэкспедиции, то не будет большим преувеличением сказать: это была целая Академия наук! Председатель совета — первый советский президент Российской академии наук А. П. Карпинский; заместитель председателя — академик А. Е. Ферсман; «рядовые» члены — академики и профессора Ю. М. Шокальский, Л. С. Берг, Н. М. Книпович, К. М. Дерюгин, известнейшие деятели русской культуры А. М. Горький, А. А. Бялыницкий-Бируля... И начальник Севэкспедиции — Рудольф Лазаревич Самойлович.

Вероятно, во внимание было принято многое: славное предреволюционное прошлое, природная способность мыслить и действовать, солидный экспедиционный опыт — как-никак за плечами у него было почти десять полевых сезонов. Ну и безусловно не последнюю роль сыграли сугубо личные, человеческие качества Рудольфа Лазаревича: его доброжелательность, деликатность, обаяние, умение ладить с самыми разными по характеру людьми, располагать к себе отнюдь не сентиментальных, а жестких хозяйственников и снабженцев.

Весной 1920 года был сделан, как выразился Самойлович, «первый вклад советской власти в дело освоения Севера»: на трех конных пролетках он, Кулик и Керцелли (два члена коллегии при начальнике Севэкспедиции) провезли по московским улицам мешки с 50 миллионами рублей. Ближайшим летом деньги пошли в ход, семь научных отрядов экспедиции от-

правились на Европейский Север (Восточная Арктика оставалась недоступной из-за продолжающейся гражданской войны). Работы охватили в основном Кольский полуостров, берега Белого и Баренцева морей, Печору.

Миновало всего несколько месяцев, и при обсуждении итогов первого сезона Северная научно-промысловая экспедиция решением Президиума ВСНХ была названа «ударным учреждением, имеющим важное государственное значение». Ей было разрешено в виде исключения делать «закупки на вольном рынке предметов научного и экспедиционного снаряжения» — такое право нужно было заслужить!

Руководители Севэкспедиции развернули бурную деятельность. Появились приборы и снаряжение, а когда Особая комиссия по использованию московских жилищ вознамерилась выселить правление экспедиции из трёх комнат в доме номер 7 по Мамоновскому переулку, Президиум ВСНХ решительно встал на сторону обиженных, тем более что в тех трех комнатах уже хранилось редкое и дорогое оборудование.

Несмотря на голодное, беспокойное время, на трудности с транспортом и связью, подчас непреодолимые, одна за другой снаряжались полевые партии. Они состояли из инициативных, самоотверженных, преданных делу и Северу сотрудников и сотрудниц. Главной задачей всей экспедиции было выявить потенциальные возможности Арктики и как можно быстрее приступить к использованию ее природных ресурсов.

В 1921 году на Крайнем Севере действовали уже 23 самостоятельных отряда Севэкспедиции. Чуть ли не полтысячи ее сотрудников вели исследования в трех северных морях (добрались уже и до Карского!), в Большеземельской тундре, на Печоре, на Ухте, на берегах Оби, на острове Вайгач и в хребте Пай-Хой. Не заставили себя ждать и геологические открытия:

нефть, уголь, медь, свинец, цинк, молибден, флюорит, гипс, асбест, горный хрусталь... Создавалась консервная промышленность, развивались пушные и рыбные промыслы, товарное оленеводство (с обязательным учетом национальных особенностей кочевых северных народностей), изучалась гидрология полярных водоемов, выявлялись их рыбные запасы. Вот чем была в 20-х годах XX века Северная научно-промысловая экспедиция, о которой сегодня так мало знают!

И был еще один объект, самый, пожалуй, известный, если говорить о полученных результатах: Кольский полуостров, Хибинские горы, апатито-нефелиновые богатства, не имеющие себе равных в мире. Открытия в Хибинах были сделаны в начале 20-х годов геологами, руководимыми академиком Александром Евгеньевичем Ферсманом. Гораздо менее известно, однако, другое: отряды Ферсмана работали в составе все той же Северной научно-промысловой экспедиции, а ее начальник Р. Л. Самойлович принимал самое деятельное участие в обследовании уникальных месторождений, не раз бывал в Хибинах, финансировал тамошних геологов, обеспечивал их снаряжением, помогал продуктами. Весьма показательно, что отчет о первом летнем полевом сезоне А. Е. Ферсман сделал 20 сентября 1920 года в Петрограде именно на заседании ученого совета Севэксспедиции. Он рассказал о своих впечатлениях от поездки на Кольский полуостров, где, как записано в протоколе, «познакомился с ходом работ двух отрядов Севэксспедиции»: в районе озера Имандра и в Хибинских горах. Таким было начало.

Первооткрывателям хибинского апатита было трудно не только потому, что геологам-поисковикам, да еще на Севере, всегда нелегко (а эти работали на скудном пайке, иногда в рваной обуви), — трудности усугублялись недоверием. Кое-кто полагал, что «ферсманята» (так называли их местные жители) занима-

ются всего-навсего сборами коллекций новых минералов для своих музеев... Еще не были до конца выявлены запасы, оконтурены месторождения, еще приходилось доказывать, что апатито-нефелиновые руды — бесценное сырье для производства сельскохозяйственных удобрений. Начальник Севэкспедиции был среди тех, кто с самого начала поверил в «ферсманят» и не ошибся!

В 1926 году геологи наконец-то обнаружили в Хибинах, в горном массиве Расвумчорр, крупные коренные залежи апатитов. По прикидкам первооткрывателей, их запасы исчислялись миллионами тонн. Едва лишь сообщение об этом пришло в Ленинград, к Ферсману, академик обратился к Самойловичу с просьбой немедленно отправиться в Хибиньы и лично убедиться в том, насколько достоверны подсчеты геологов. Вместе с Дмитрием Ивановичем Щербаковым, будущим академиком, Рудольф Лазаревич детально обследовал месторождения на Расвумчорре и Кукисвумчорре; он сделал это с такою же тщательностью, как в свое время оценил богатства шпицбергенских недр. Данные геологов подтвердились, Самойлович и Щербаков поставили на месторождениях официальные заявочные знаки.

Так были впервые оконтурены апатито-нефелиновые «территории», площадь которых со временем, естественно, резко возросла. Подсчет запасов, по словам Д. И. Щербакова, «предопределил развитие в Хибинах в большом объеме геологоразведочных работ, создание Кольской базы Академии наук и утверждение новых принципов комплексного освоения полезных ископаемых». Вскоре на Кольском Севере по инициативе С. М. Кирова развернулось крупное строительство, появились новые города и мощные рудники.

Успехи Северной научно-промысловой экспедиции были столь значительны, что в марте 1925 года Пред-

седатель ВСНХ Ф. Э. Держинский подписал решение о превращении Севэкспедиции в Институт по изучению Севера. В нем были созданы шесть отделов, аналитическо-исследовательская лаборатория, научно-промысловая станция на Мурманском берегу, институту придавались парусные и парусно-моторные суда. Первым директором этого одновременно юного и достаточно зрелого (если вести отсчет с марта 1920 года, со дня создания Севэкспедиции) исследовательского учреждения был назначен Рудольф Лазаревич Самойлович.

Впоследствии этот институт называли по-разному: Всесоюзный Арктический, Арктический научно-исследовательский, ордена Ленина Арктический и Антарктический научно-исследовательский... Он относился к разным ведомствам: к ВСНХ, к Отделу научных учреждений при Совнарком, к ЦИК СССР, к Главсевморпути, к Гидрометслужбе СССР, к Государственному комитету СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды. Однако суть неизменно оставалась прежней. Это был все тот же институт, выросший непосредственно из Севэкспедиции, воспринявший и ее задачи, и дух, и традиции. С 1920 по 1938 год (с небольшим перерывом в самом начале 30-х годов, когда директором был О. Ю. Шмидт) во главе института стоял Р. Л. Самойлович.

Он директорствовал, наведывался в полевые отряды, разбросанные по всему Европейскому Северу, с наслаждением участвовал в экспедиционных работах. Тогда, в начале 20-х годов, наступил очередной и очень яркий этап его геолого-географической деятельности, а сосредоточил ее сорокалетний Самойлович на прекрасной и грозной Новой Земле.



НОВАЯ ЗЕМЛЯ

Огромной, почти тысячекилометровой дугой взметнулась с юга на север Новая Земля. Ее обычно скромно называют островом, но в действительности она — архипелаг, состоящий из двух крупных островов, Северного и Южного, разделенных проливом Маточкин Шар, а также бесконечного множества прибрежных островов и островков. Слева, с запада, — сравнительно теплое, как правило, безледное, доступное для судов Баренцево море. Справа, с востока, — Северный Ледовитый океан, начинающийся Карским морем. Новая Земля — истинный «Гибралтар Арктики», по очень точному выражению Р. Л. Самойловича, как бы сторожащий вход из Баренцева моря в Карское, природный барьер между полярным западом и арктическим востоком.

Одновременно Новая Земля — это Антарктида в миниатюре. Ее Северный остров перекрыт мощным ледниковым щитом, с высоких снежно-ледяных горных хребтов вниз, к побережью, часто срывается новоземельская бора, ураганный ветер типа знаменитого антарктического «стока» (впрочем, о природе шестого континента люди начали судить лишь в последние

десятилетия, тогда как на Новую Землю русские поморы ходили с древнейших времен). Голые скалы, бело-голубые ледники, круто обрывающиеся в море и рождающие грозные айсберги, узкая полоска почти безжизненной каменистой прибрежной суши с крошечными «островками» полярных маков, разноцветных мхов и лишайников да время от времени фигура гордо вышагивающего белого медведя — таков облик северной части Новой Земли.

Южный остров издавна славился богатыми промыслами. Северный остров также считался, несмотря на неласковую природу, лакомым арктическим кусочком и для исследователей, и для промышленников.

Эти полярные острова, на которых располагались нечастые русские и ненецкие поселения, становища, фактории, регулярно посещали иностранные мореплаватели. Они вели здесь промысел рыбы и зверя, и кое-кто из них склонен был поглядывать на Новую Землю как на свою вотчину. В самом начале 20-х годов особый интерес к архипелагу стали проявлять норвежцы, и начальник Северной научно-промысловой экспедиции мгновенно отреагировал на это. Самойлович недаром столько лет, столько усилий отдал Шпицбергену, защите русских интересов на нем. Теперь, став во главе солидной государственной организации, он сделал все, чтобы утвердить право своей страны на «далекую, но нашенькую» Новую Землю. Ее изучение и освоение, подчеркивал он в середине 20-х годов, «дает нам не только интересные научные результаты, но и все более закрепляет экономически за СССР эту отдаленную окраину».

Начиная с 1921 года отряды, руководимые начальником Севэкспедиции, почти ежегодно стали отправляться на Новую Землю. С 1921 по 1927 год Самойлович провел туда пять плаваний, то есть ровно столько же, сколько в свое время Русанов. Он в прямом смысле слов принял эстафету из рук безвременно

погибшего старшего товарища, стремясь организовать свои экспедиции по образу и подобию русановских.

Однако при этом Самойлович совершенствовал методику работ, расширял и углублял сами исследования, внедрял новые и новейшие приборы. Если новатор-исследователь Русанов впервые применил на Новой Земле моторные шлюпки для обследования берегов, то Самойлович, наверное, одним из самых первых в Арктике начал использовать во время плаваний и походов всемогущее радио, и в штатах его экспедиции появилась должность радиотелеграфиста.

Парусно-моторная шхуна «Шарлотта», парусно-моторный бот «Груммант» с моторчиком в 5 лошадиных сил, зверобойное судно норвежской постройки «Эльдинг» (он же — «Зарница»), обыкновенные гребные шлюпки — вот на каких «кораблях науки» выходили к берегам Новой Земли экспедиции Института Севера. На них были совершены замечательные, в некоторых отношениях уникальные рейсы, позволившие посетить и обойти едва ли не все острова и островки архипелага. Научные сотрудники самых разных профессий обследовали заливы, бухты, губы, проливы Новой Земли, проделали тысячекилометровые маршруты по берегам и глубинным горноледниковым районам обоих больших островов. В этих рейсах и рейдах принимали участие географы, геологи, гидрографы, астрономы, геодезисты-топографы, зоологи, ботаники, почвоведы... Астрономия, геодезия, картография — эти дисциплины требовали высокой точности инструментальных наблюдений и измерений, чего в экспедициях Русанова не было.

Начальник новоземельских экспедиций старался раздобыть новые и отнюдь не дешевые приборы, аппаратуру, оборудование. Все это приходилось закупать не только на «вольном рынке», но и за границей — в Германии, Норвегии.

Среди многих интересных и ярких человеческих качеств Рудольфа Лазаревича выделялось одно, особенное, коль скоро речь идет о руководителе полярных экспедиций: он исключительно умело подбирал себе товарищей. В первую очередь, естественно, научных сотрудников, а их в каждой полевой партии насчитывалось по 5—8 человек (всего же в отряде бывало и 10, и 15, и даже более 20 человек). Работали здесь исследователи зрелые, испытанные, такие, как профессор-биолог К. М. Дерюгин или профессор-геолог П. В. Виттенбург, участник шпицбергенской экспедиции Самойловича 1913 года. Рядом с ними были молодые, одаренные и одержимые изыскатели, вскоре сделавшиеся признанными учеными-полярниками, навсегда, как и их учитель, связавшими свою судьбу с Севером: гидролог В. В. Тимонов, гидрохимик А. Ф. Лактионов, зоолог Г. П. Горбунов (брат управляющего делами Совнаркома РСФСР и СССР, видного партийного и государственного деятеля Н. П. Горбунова, который неизменно помогал Северной научно-промысловой экспедиции). Был среди ближайших учеников и соратников Самойловича и совсем юный в ту пору сотрудник Миша, Михаил Ермолаев, исполнявший обязанности секретаря начальника, коллектора, топографа, а со временем геолога, геохимика, гляциолога (ныне Михаил Михайлович — профессор Калининградского университета, крупный советский физикогеограф).

В новоземельских операциях принимали участие весьма разные, но неизменно интересные и колоритные личности. Даже рядовые члены экспедиции — штурманы, матросы, рабочие, новоземельские промышленники-охотники были людьми нестандартными, по-своему даровитыми.

Легко ли приходилось на Новой Земле Самойловичу? Конечно, нет. Но читаешь сегодня один из многочисленных документов той поры, написанный рукой

Самойловича летом 1925 года, — и диву даешься: сколько же было в нем любви к людям и веры в них! Рудольф Лазаревич обращается в архангельскую таможню с просьбой выдать его новоземельскому отряду побольше заграничного рома и коньяка, в те времена довольно дефицитных. «Эти напитки, — пишет он на институтском бланке, — крайне необходимы в условиях полярного плавания и в случае возможной зимовки».

Он великолепно знал, какие люди собрались в его экспедиции, видел, что есть среди них личности нестойкие, понимал, что взять с собой на Новую Землю большой запас рома и коньяка означало взвалить на себя серьезнейшую ответственность за судьбу всего дела, особенно в случае вынужденной зимовки.

Но он знал также и другое: людям, особенно на зимовке, необходимо порой расслабиться, привычно, как на Большой земле, отметить праздник, памятный день. Спирт может остро понадобиться в лечебных целях, он большое удовольствие после нечастой в полярных условиях баньки... Начальник новоземельских экспедиций стремился скрасить нелегкий арктический быт людей, в чью порядочность свято верил.

Летний сезон 1925 года принес его очередной экспедиции особый успех. Рейс «Эльдинга» вошел в историю Арктики хотя бы потому, что это было лишь третье или четвертое по счету плавание вокруг северной оконечности Новой Земли. Судно имело водоизмещение в 50 тонн, меньше даже, чем русановский «Геркулес» (мотор, правда, был помощнее), команда и научные сотрудники обитали в страшно тесном кубрике, а начальник экспедиции, капитан и его помощник размещались в так называемом салоне. Перед тем как лечь спать, двое выбирались на верхнюю палубу, а третий (им-то и был Самойлович) чуть ли не ползком пробирался в «гроб», узенькую койку, вдавленную в борт, ибо только таким способом мож-

но было устроиться на ночлег. Однако именно «Эльдинг» добыл наиболее полные и разносторонние сведения о природе Новой Земли.

Полевой дневник Самойловича за экспедиционный сезон 1925 года — крошечная географическая энциклопедия. Помимо детального описания погрузок-разгрузок, цифр расхода средств, горючего, продуктов, списка сделанных во время рейса фотографий (Рудольф Лазаревич профессионально снимал, его фотоработами иллюстрированы многие научные и научно-популярные публикации), результатов наблюдений, зарисовок прибрежных террас и ледников, моренных гряд и птичьих базаров здесь содержатся также разнообразные размышления об экономике архипелага, о ненецких и русских промысловых стойбищах, о новоземельских аборигенах.

В губе Белушьей Самойлович беседует с Ильей Константиновичем Вылкой, с тем самым Тыко Вылкой, который когда-то был проводником у Русанова, а в советское время стал председателем Новоземельского островного совета, «президентом Новой Земли», как любовно величали его избиратели. Они с Рудольфом Лазаревичем тепло вспоминают Русанова, Илья Вылка показывает по карте маршруты своих давних походов, совершенных вместе с Русановым, с большим знанием дела рассуждает о богатствах новоземельских недр, и Самойлович аккуратно заносит в дневник слова этого незаурядного человека, охотника, следопыта, талантливое ненецкого художника. На тех же страницах дневника появляются и такие записи: «Промысел песка этой зимой был неважным. Наибольшее количество взял Аким Пырерко (9 шт.). Песец не брал привады — по-видимому, было много мышей (т. е. леммингов. — З. К.). «Песец грамотный стал», — говорит Кузьма Ледков, проживший здесь 33 года».

Начальнику экспедиции до всего было дело! Он

карабкался по скалам, обмерял высоту моренных холмов, брал пробы воды из ледниковых речек и озер, проводил метеорологические наблюдения, описывал геологические разрезы, фотографировал куртины полярных цветов, пятна разбитых морозобойными трещинами вечномёрзлых грунтов. Одновременно директор Института Севера ни на день не забывал о Ленинграде. Толстый журнал радиogramм пестрит депешами, отправленными им с борта «Эльдинга». Самойлович сообщает в институт о ходе экспедиции, интересуется, в каких размерах утверждены сметы и штаты на будущий год, советует коллегам, где в первую очередь разворачивать те или иные исследования. В Ленинград уходит его приветствие в связи с 200-летием отечественной Академии наук, а в Москву, сразу в несколько адресов (Кремль — Горбунову, ВСНХ, Комитет Севера, Госплан), — краткий радиотчет об экспедиции: «Задачу обследования северной части Новой Земли выполнили полностью. Благополучно высадились на мысе Желания, открыли новые заливы и бухты, вполне пригодные для колонизации. Произведена съемка, сделано определение астрономических пунктов, несколько гидрологических разрезов, собран обширный научно-промысловый материал в районе, где никто никогда не был».

Имеет смысл еще раз вспомнить, какой ценой добывалась на Новой Земле научная информация шестьдесят лет назад. Слабенькие моторные суда, паруса да весла, ненадежная радиосвязь, отсутствие современных навигационных приборов, скудное питание, дискомфорт (выражаясь сегодняшним языком), почти полное незнание режима морских течений и дрейфа ледяных полей. Следует сказать, что именно в результате работ отрядов Самойловича специалисты узнали много нового о течениях у берегов Новой Земли.

Маломощные суда то и дело садились на мель, и

люди прыгали за борт, в ледяную воду, перетаскивали грузы на берег, сталкивали судно с мели и вновь загружали его. А тут внезапно подходили к берегу льды, и нужно было бежать от них, лавируя в узких разводьях, чтобы не попасть в ловушку, не зазимовать в сотнях миль от обитаемых мест.

Неожиданности постоянно подкарауливали их, однако ни одна новоземельская экспедиция, возглавляемая Самойловичем, не завершилась бедой. Несомненно, очень многое зависело от начальника экспедиции. Обладая широкими и добротными знаниями, Рудольф Лазаревич выбирал интересные и многообещающие маршруты. Он всегда был в гуще событий, вместе со всеми выпрыгивал из шлюпки, тянул ее волоком, тащил бечевой, расталкивал багром льдины. Он вел себя так и во время всех последующих плаваний на ледоколах и ледокольных пароходах. Объявлялся аврал — и он вместе с экипажем брался за лопату, таскал на плечах неподъемные мешки с углем, подставлял спину под тяжелые ящики и бревна, долбил во льду лунки для закладки взрывчатки...

Во время одного из рейсов «Эльдинг», проводивший обход и описание новоземельских берегов, вошел в широкий разлапистый залив на северо-западе архипелага, в Русскую Гавань. Самойлович и его юный помощник Ермолаев высадились здесь для обследования местности. Их привели в восторг и скалистый берег с небольшим, но скандальным птичьим базаром, и удобные боковые бухточки, и, конечно, сам залив со спускающимся в него величественным ледником Шокальского. Непогода вынудила путников искать убежища под опрокинутой вверх килем шлюпкой. Тесно прижавшись друг к другу, они вслух мечтали о тепле и уюте отнюдь не комфортабельного «Эльдинга», но Рудольф Лазаревич мечтал одновременно и о другом: он видел множество судов, стоящих на якорах в заливе Русская Гавань, видел научно-иссле-

довательскую станцию на берегу, у самого края ледника...

Такая станция появилась здесь осенью 1932 года. Не обычная полярная зимовка, а целая исследовательская обсерватория, одна из научных арктических «столиц» 2-го Международного полярного года, в организации которого самое деятельное участие принимал Рудольф Лазаревич Самойлович. Начальником Русской Гавани был двадцатисемилетний географ, геолог, гляциолог Михаил Ермолаев, и многое из того, что пережили на Новой Земле зимовщики, вошло затем в известный целым поколениям наших зрителей фильм «Семеро смелых» (М. М. Ермолаев был одним из консультантов этой картины режиссера С. А. Герасимова). В строительстве полярной станции в Русской Гавани участвовал тринадцатилетний Володя Самойлович, сын Рудольфа Лазаревича. Его труд на Новой Земле заслужил высшую оценку — на географической карте появилась губа Володькина!

Пять новоземельских экспедиций Института Севера собрали богатейший научный урожай. Добытые на архипелаге материалы даже в наши дни продолжают привлекать внимание специалистов-полярников. Но необходимо иметь в виду: собрать сведения, отнаблюдать — лишь часть дела. Главное — поскорее обработать горы цифр, вычертить графики, составить таблицы, чтобы потом осмыслить свершенное и сделать выводы из полученной информации. Все результаты полевых наблюдений на Новой Земле были тогда же, в конце 20-х годов, обработаны, суммированы и изданы с комментариями и резюме на английском либо немецком языке. А вслед за этими первичными публикациями стали появляться обобщающие теоретические работы, толстые тома «Трудов» Севэкспедиции и Института Севера.

Экспедиции 20-х годов уже тогда были по заслугам высоко оценены Высшим советом народного хо-

зьяйства, отметившим «выдающуюся энергию и настойчивость в достижении намеченной цели» участников плаваний на Новую Землю.

Наступил 1928 год, и события, разыгравшиеся летом того года в другом районе Северного Ледовитого океана, прославили имя Рудольфа Лазаревича Самойловича, оттеснив и Шпицберген, и Новую Землю, и все, что было прежде.



«ВЕРНУТЬ ЧЕЛОВЕКА К ЖИЗНИ...»

Тот знаменательный во многих отношениях год оказался в общем-то случайным в судьбе директора Института Севера, однако все случайное приобрело в 1928 году строжайшие закономерности. Катастрофа дирижабля «Италия» стала как бы своеобразным катализатором, заметно убыстрившим освоение Арктики советскими полярниками, а Рудольфу Лазаревичу Самойловичу была уготована в событиях тех дней и всех последующих лет особая роль.

Вероятно, не произошли в мае 1928 года трагедии, всколыхнувшей весь мир, профессор Самойлович (он уже успел получить к тому времени ученое звание) по-прежнему продолжал бы изыскания в Ледовитом океане. Выходил бы в его моря, исследовал бы его берега, открывал новые полярные станции на дальних островах, том за томом выпускал бы содержательные «Труды» своего института... Но гибель итальянского дирижабля внезапно потребовала от него и его коллег немедленной реакции и полнейшей отдачи — всего того, что они знали и умели, их полярного опыта, сил, нервов. И может быть, даже собственной жизни во имя спасения других.

Грозящую «Италии» смертельную опасность Самойлович сумел усмотреть еще... до вылета дирижабля в Арктику! В марте 1928 года, находясь в командировке в Германии, он познакомился с Умберто Нобиле, и честолюбивые намерения молодого генерала, его недостаточно продуманные планы высадить научный «десант» в Центральной Арктике не могли не насторожить осмотрительного Рудольфа Лазаревича. Тогда же, из Берлина, он написал о своих тревогах в Ленинград, предупреждая компетентные научные органы о возможной аварии итальянского воздушного корабля, о том, что Нобиле будет трудно снять со льдов своих людей. Вернувшись на родину, Самойлович сделал все, чтобы зимовщики и экспедиции, работавшие в северных районах Таймыра и на Новосибирских островах, могли, если потребуется, немедленно начать поиски терпящих бедствие спутников Нобиле. А те пока только готовились к вылету на Север!

В конце мая, когда дирижабль уже побывал в воздушном пространстве над Северным полюсом, связь с ним внезапно оборвалась. На третий день в Отделе научных учреждений при Совнаркоме СССР появился план организации поисков. В основе плана профессора Самойловича лежало предложение направить в район катастрофы несколько ледокольных и обычных пароходов, а также один мощный ледокол. 3 июня 1928 года молодой советский радиолобитель из северного селения Вознесенье-Вохма Николай Шмидт поймал радиосигнал из «Красной палатки» Нобиле, а 11 июня созданный при ОСОАВИАХИМе Комитет помощи дирижаблю «Италия» послал на спасение бедствующей экспедиции три партии спасателей на «Малыгине», «Седове» и «Персее». И четвертую — на ледоколе «Красин» во главе с профессором Самойловичем.

Всю предыдущую жизнь он словно готовился к этой экспедиции, четырнадцатой по счету и наиболее

известной из всех его предыдущих. Когда молчал на жандармских допросах, терпел лишения северной ссылки, голодал и мерз в тяжелых полярных походах, организовывал «науку», помогал товарищам — во всем этом как бы таилась экспедиция на «Красине». Почему выбрали начальником его?

На этот вопрос лаконично ответил будущий заместитель Самойловича по Арктическому институту, один из здравствующих ныне полярников-первопроходцев — Николай Николаевич Урванцев: «После Шпицбергена и Новой Земли — кому же, как не ему, было возглавить рейс «Красина»! Он потом и кровью заработал это право».

Руководила экспедицией на ледоколе «тройка»: начальник Самойлович, комиссар Орас и полярный пилот Чухновский. Позже, размышляя над тем, какими мотивами руководствовались те, кто ринулся спасать, и те, кто предпочел остаться в стороне, Пауль Юльевич Орас писал: «Богатые «передовые» государства либо совсем отказались от участия, либо делали вид, что тоже «пашут», потому что эта работа не сулила никаких выгод. Советская сторона иначе отнеслась к этой экспедиции. Терпят бедствие люди, вылетевшие, помимо прочих целей, и для производства научных работ в неисследованной полярной области... Без громких слов, без многоаршинных статей и интервью советские экспедиции пошли в поход».

«Пошли» — а каково было «пойти»?! Ведь «Красин» до того момента не плавал целых полтора года, он стоял в ленинградском порту с погашенными топками, с пустыми трюмами, на его борту насчитывалось лишь десятка два человек команды. Так было до получения приказа: «В поход!» Через 4 суток 7 часов 47 минут ледокол с командой почти в 140 человек (ее набрали по конкурсу с других судов), с заполненными углем и всевозможными припасами трюмами, с закрепленным на верхней палубе трехмотор-

ным «юнкерсом» Чухновского под названием «Красный медведь» вышел в рейс.

Вероятно, ничего подобного не знала, да и по сей день не знает, история мореплавания. Ленинградские портовики, рабочие города, моряки и ученые, кладовщики и снабженцы восприняли задание Комитета помощи как боевое (в одной из телеграмм в Москву Самойлович так и сообщал, что «выход ледокола возможен при полном напряжении через три дня по получении боевого задания») и действовали словно в бою.

Рейс назывался спасательным и, разумеется, был таковым, но одновременно это был рейс в высокие широты, в ледовые моря, почти не посещавшиеся в ту пору исследовательскими экспедициями, и поэтому на борт «Красина» было доставлено из Института Севера разнообразное научное оборудование. Директор придирчиво проверил его и, выяснив, что не хватает каких-то гидрологических приборов, тотчас телеграфировал в Берлин, в советское торгпредство: «Срочно вышлите все самолетом в норвежский порт Берген, куда «Красин» зайдет по дороге».

Что же касается штата ученых на ледоколе, то самих ученых-то как раз почти и не было. Рудольф Лазаревич страстно хотел взять с собой полноценную научную группу и даже успел сформировать ее, однако перед самым выходом в море получил из Москвы строгое предписание: «Подтверждаю необходимость забрать 5 корреспондентов, сократив научный состав». Самойлович противился, пытался возражать. Естественно, он ничего не имел против журналистов, понимал необходимость участия прессы в арктических делах, тем более такого рода и значимости. В его книгах немало теплых слов в адрес трудолюбивых и любознательных корреспондентов газет, профессиональных писателей, но сейчас, в июне 1928 года, ему было дорого каждое место на борту, тем более что он меч-

тал максимально использовать предстоящий поход в интересах науки. Не получилось...

Да, штат ученых был до обидного мал: начальник экспедиции Самойлович, гидролог (он же метеоролог и геофизик) Владимир Александрович Березкин и географ Иван Маркелович Иванов. Приходится поражаться, как ухитрились они проделать в том рейсе столь серьезную и многоплановую работу! Каждую вынужденную остановку судна во льдах (а их было предостаточно) они использовали для производства комплекса океанографических и геофизических наблюдений. Там, где ледокол подходил к берегу, Самойлович стремился хотя бы ненадолго высадиться на землю, провести геологическую рекогносцировку. После одной такой экскурсии в дневнике директора Института Севера появилась запись о том, что в заливе Беверлисуни на Шпицбергене вполне реально начать добычу полевого шпата, нужно только предварительно уточнить условия навигации в тех совершенно неизученных водах, — горный инженер Самойлович оставался верен себе!

Ранним утром 16 июня 1928 года «Красин» вышел в рейс. В тот момент у начальника экспедиции еще не было каюты, он, по собственному признанию, «не хотел нарушать порядок размещения членов экипажа на судне и ждал своей очереди». А дождавшись, Самойлович получил «роскошную» каюту под капитанским мостиком, которая, конечно, не могла идти ни в какое сравнение с тем «гробом» на «Эльдинге», где ему приходилось жить целыми месяцами. Однако корреспондент «Юманите», посетивший «Красин» уже после спасения итальянцев, описывал эту каюту без большого восторга, добавляя, что вся она завалена картами, навигационными инструментами, разными приборами: «Карты были испещрены расчетами, на столе лежали английские и шведские статьи и книги по режиму северных морей».

Лежала на столе начальника и книга замечательного русского океанографа и флотоводца адмирала Степана Осиповича Макарова ««Ермак» во льдах». Опыт полярных плаваний «Ермака», первого в мире мощного ледокола, старшего брата «Красина», совершенных под командованием Макарова на рубеже XIX и XX веков, сослужил добрую службу экспедиции 1928 года. Весь поход «Красина» строился и протекал на строго научной основе. Четкий анализ ветров, течений, дрейфа ледяных полей, который базировался на регулярных наблюдениях с борта ледокола, позволял прокладывать наиболее верный и безопасный путь ко льдине с «Красной палаткой». А во время краткого захода в один норвежский порт по пути на Шпицберген профессор Самойлович жадно расспрашивал двух американских пилотов, незадолго до того пролетевших над Центральной Арктикой, — его интересовали мельчайшие детали ледовой обстановки к северу от Шпицбергена, то, что наверняка могло пригодиться в ходе предстоящих поисков.

Буквально на следующий день после выхода в море Самойлович собрал экипаж и провел первую из серии бесед: о целях похода. Он сказал тогда то, что потом не раз повторял при всяком подходящем случае: «Мы идем на международное соревнование крепости нервов, выдержанности и настойчивости. Наша задача — благороднейшая из всех, какие могут выпасть на долю человека. Мы идем спасти погибающих, а вернуть человека к жизни — это непревзойденное, истинное счастье!»

Потянулись дни и недели. Ледокол двигался неровно и нервно, медленно наползал на очередное дрейфующее поле, столь же медленно съезжал с него, а потом брал атакой с разбега. То и дело нос судна заклинивало в торосистых грядках, «Красин» ранил борта, ломал лопасти гребного винта. Крепко доставалось и кораблю, и людям, особенно кочегарам: шутка

сказать, за одни сутки им приходилось вручную перебросать в топки до 150 тонн угля!

Ледокол постоянно окутывали туманы, мешавшие начать разведывательные полеты. Сиротливо стоял на палубе «Красный медведь», нервничали томившиеся без дела летчики. Только командир «Красина» Карл Павлович Эгги невозмутимо вел свой корабль сначала на север, а потом на северо-восток, в обход Шпицбергена. Удивительно, как удавалось ему и его помощникам — штурманам держать заданный курс, будучи по существу «без глаз»: на ледоколе ведь не было ни радиолокатора, ни радиопеленгатора (как не было, добавим, и эхолота).

Радио принесло ошеломляющую новость. Шведский летчик Лундборг спас одного-единственного обитателя «Красной палатки», и таковым оказался... генерал Нобиле. Капитан, первым покинувший погибающий корабль... В это отказывались верить! Позднее выяснилось, что вокруг того эпизода фашистские правители тогдашней Италии вели недостойную игру, стремясь подставить под удар Нобиле, убрать его с политической арены. Всего этого на «Красине» не знали и бурно переживали происходящее.

Напряжение нарастало. В палатке на дрейфующей льдине находились пятеро. Еще трое во главе с молодым талантливым шведским геофизиком Финном Мальмгренем ушли по льдам к ближайшей земле за помощью. Красинцы знали также, что в момент удара дирижабля о лед один человек погиб, а шестеро были унесены в неизвестность вместе с остатками оболочки воздушного корабля... Моряков не могла не тревожить и их собственная судьба, потому что вокруг ледокола смыкались бескрайние ледяные поля, готовые в любое мгновение взять его в плен.

Рудольф Лазаревич с трудом заставлял себя бодриться и улыбаться, он и сам не в силах был порой подавить в себе тяжкие предчувствия. Еще накануне

выхода в море, глядя на уснувшую в кают-компании «Красина» жену, все эти дни деятельно помогавшую экспедиции, он записал в дневнике: «Как долго мы с тобой не увидимся... Увидимся ли?..» Однако гнал от себя тревожные мысли, крепился сам, подбадривал других. Как сказал о нем впоследствии корреспондент «Юманите», «его воля была спокойной, но непоколебимой».

...Когда выпадала свободная минутка, Рудольф Лазаревич приходил в салон ледокола и садился за пианино. Наигрывал мелодии, вполголоса напевал. Его сменял «лучший пианист» «Красина» Борис Григорьевич Чухновский, того — кто-нибудь из журналистов.

12 июля 1928 года ледокол «Красин» спас пятерых жителей «Красной палатки» и двоих итальянцев из группы Мальмгрена, сам же Мальмгрен к тому времени уже погиб, покинутый во льдах своими спутниками. Спасение этих двоих, Цаппи и Мариано, — заслуга исключительно экипажа Чухновского. Пилоты обнаружили двух обессилевших людей и «навели» на их осколок льдины ледокол, сами же совершили вынужденную посадку на лед, подломив при этом шасси. Летчики, сделавшие все для спасения других, сами оказались теперь в бедственном положении, но свою радиограмму на борт ледокола Борис Чухновский закончил такими словами: «Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена» (пилотам сверху показалось, будто они видят на льдине трех человек).

Эта радиограмма стала исторической. Как написала одна итальянская газета, «героизм, достигающий самых высоких вершин, не может иметь более простого и искреннего выражения». Потрясенный мир увидел, с какой самоотверженностью ринулись советские спасатели на помощь представителям зарубежных стран. Летчики и моряки шли спасать погибающих,

не задумываясь над их расовой, религиозной или политической принадлежностью. Они знали, что сейчас все человечество смотрит на карту их маршрута: большинство людей — со страхом и надеждой, кое-кто — со злорадством. А в итоге обреченные на гибель не погибли, и теперь красинцы, по словам Самойловича, «переживали незабываемые минуты высшей человеческой радости». Особенно бурно ликовал совсем еще юный второй пилот «Красного медведя» Страубе, которого все на корабле ласково звали Джонни. «В Страубе ключом была молодость, — говорил о нем Самойлович, — почти школьничество, но вместе с тем в нем сильно было чувство долга». Джонни, Георгий Александрович Страубе, умер от голода в заблокированном Ленинграде во время войны, развязанной фашистами...

Несколько десятилетий спустя после красинской эпопеи, уже на склоне дней, генерал Умберто Нобиле такими словами оценил сделанное экспедицией под начальством директора Института Севера: «Самойлович стоял перед дилеммой — возвращаться или идти вперед, рискуя кораблем и экипажем. Он пошел на риск, получив согласие Москвы. Таким образом была спасена жизнь семи моим товарищам».

...Хранится в Москве, в Центральном государственном архиве народного хозяйства СССР, в Отделе личных фондов, архив Рудольфа Лазаревича Самойловича. Множество документов, заметок, черновых набросков статей и книг, писем, воспоминаний. Есть там и подлинные борт-журналы ледокола «Красин» незабываемого 1928 года, и другие бесценные реликвии.

Но поистине уникальной даже среди них выглядит одна. Крупного формата тетрадь в картонном переплете — журнал радиограмм, поступивших на борт дирижабля «Италия» между 15 апреля (день старта из Милана) и 24 мая 1928 года. Последняя запись

сделана через несколько часов после достижения Северного полюса и за несколько часов до падения дирижабля на лед. 141 пожелтевшая страница, следы машинного масла и огня, следы катастрофы...

Наверное, самый факт присутствия подобного документа в личном архиве Самойловича красноречивее всяких слов свидетельствует о тех чувствах, какие испытывали спасенные к спасателям, в первую очередь к руководителю спасательных операций. В самом деле, Нобиле далеко не случайно делает акцент на роли Самойловича: слишком многое зависело тогда от решений, действий, даже обычных слов начальника экспедиции.

«Красин» спас семерых, но оставались еще шестеро унесенных ветром (группа Алессандрини), оставался бесследно исчезнувший экипаж самолета, на борту которого находился прославленный норвежский полярник Руал Амундсен, вылетевший на поиски Нобиле еще 18 июня. Отныне люди во всех странах мира возлагали надежды только на наш ледокол, хотя 16 судов и 21 самолет, не менее 1500 человек, представителей разных государств, участвовали в общей сложности в тех операциях. «Красин» же нуждался в срочном и основательном ремонте, а ближайший сухой док был в Норвегии. Ледокол двинулся к берегам Скандинавии, но тут внезапно снова потребовалась его экстренная помощь: тонул напоротившийся на льдину германский пароход «Монте-Сервантес» с 300 членами экипажа и 1500 туристами на борту...

«Красин», эта полярная палочка-выручалочка (в таком качестве ледоколу пришлось выступать не раз и в последующие годы), первым подоспел к незадачливому «туристу». Измученные тяготами затянувшегося рейса красинцы восемь суток подряд откачивали воду из пробоины, чинили борт парохода. И откачали, и починили, а потом в награду услышали «Интернационал», исполненный оркестром, выстроившимся на

верхней палубе фешенебельного буржуазного судна! Денежные средства, полученные за спасение «Монте-Сервантеса», специальным постановлением Совнаркома были обращены на усиление научно-исследовательских работ в Арктике.

После ремонта в норвежском порту Ставангер «Красин» снова ушел в высокие широты. С волнением смотрели моряки на маленькие островки в архипелаге Шпицберген, те самые островки, около которых два с небольшим месяца назад они сняли со льда умирающих людей. Но не удалось обнаружить ни единого следа тех, кого они сейчас так отчаянно разыскивали. Ледокол «проутюжил» пространство, которое на всех морских картах значилось как Земля Джиллиса, однако теперь окончательно выяснилось, что она — мифическая, несуществующая. «Красин» прошел прямо по «земле» и повсеместно обнаружил большие глубины. Профессор Самойлович и радовался, и грустил: ему было приятно, что удалось уточнить географическую карту, и жаль, что не нашлось хотя бы крошечного островка в этом в полном смысле слова «медвежьем углу» Арктики! Рудольф Лазаревич утешал себя тем, что далеко-далеко на востоке Ледовитого океана, где он пока еще не побывал, ждет своего часа полулегендарная Земля Санникова, к которой он непременно придет...

Между тем надвигалась зима, был уже конец сентября. Надежда на то, что удастся отыскать пропавших без вести, таяла. Мало того, нужно было самим спешить уйти из льдов. И все-таки руководство экспедиции решило сделать последнее усилие и оставить на каком-нибудь приметном мысе Земли Франца-Иосифа продовольственный склад — на тот случай, если кто-либо из уцелевших людей доберется до берега. Экипаж «Красина» выгрузил на берег Земли Георга, на мысе Ниль, продукты и лес для хижины (поставить домик моряки не успели из-за осложнившейся

ледовой обстановки). Профессор Самойлович торжественно поднял Государственный флаг СССР, тем самым фактически объявив архипелаг Земли Франца-Иосифа советским. Затем «Красин» взял курс на родину.

Первой их восторженно приветствовала Скандинавия. Морякам же было грустно. Как писал в дневнике комиссар Орас, «мы горевали, потому что нам не удалось спасти викинга XX столетия Руала Амундсена». Горько было, что не отыскались и шестеро итальянцев. Страшно тяжело было на душе у Самойловича и его товарищей, когда они направились в Стокгольм, чтобы передать матери Мальмгрена компас погибшего сына...

Ликовала Норвегия, принимая советских спасателей. Ледокол эскортировали иностранные суда, на берегу толпились тысячи людей, развевались красные флаги. Красинцам устраивали трогательные, незабываемые встречи, ледокол едва не растащили на сувениры! Специально для наших моряков в воскресенье (неслыханное дело) открывались двери магазинов, норвежские газеты публиковали портреты героев. Видимо, фото заготовили заранее, чтобы порадовать советских гостей «экспресс-публикацией», и поэтому некоторые фотографии имели весьма отдаленное сходство с оригиналами. Рудольфу Лазаревичу, например, «достался» дородный мужчина с такими же пышными, как у него, усами (Самойловича журналистская братия за это метко окрестила «моржом»), но одновременно с длинными, чуть ли не до плеч, волосами. Можно представить себе, как язвили на судне по поводу такого перевоплощения совершенно лысого профессора!

Почести трогали, но и явно смущали. Самойлович писал: «Что же мы в конце концов сделали особенно-го? Снарядили подходящее судно и самолет, правильно разработали план действия, запаслись всем по мере сил и, осторожно, но уверенно продвигаясь впе-

ред, с некоторым риском для корабля и самолета исполнили заранее перед собой поставленную задачу. И за это — так много почестей, внимания? Без всякой рисовки я говорил себе, что немного же нужно сделать, чтобы получить мировую известность». И однако с каждым часом красинцы все отчетливее осознавали, какое впечатление произвели самоотверженность и профессиональное мастерство спасателей на людей, даже совершенно далеких от политики, на тех, кто не испытывал добрых чувств к нашему государству.

Мы не раз становились свидетелями торжественных и восторженных встреч героев на родной земле. В наши дни так встречают космонавтов, в 30-е годы так встречали челюскинцев, папанинцев, седовцев. Но по-видимому, первой, поистине всенародной встречей героев Арктики стали торжества в Ленинграде в первые дни октября 1928 года. Когда «Красин» подходил к Кронштадту, моряки увидели разукрашенные флагами корабли Балтийского флота. Три быстроходных эсминца составили почетный эскорт ледокола, над его палубой пролетали, приветственно покачивая крыльями, самолеты. «Красин» вошел в Неву и приблизился к стенке Васильевского острова. 200 тысяч ленинградцев, заполнив набережные и проспекты, встречали славный арктический корабль, не смолкало «ура», звучали оркестры. Несколько часов красинцы не могли пробраться сквозь толпы ликующих людей, и профессор Самойлович сумел войти в свою квартиру лишь глубокой ночью.

На следующий день их уже принимала Москва. Снова толпы счастливых людей, почетный караул на вокзале, митинг на привокзальной площади, а вечером заседание в Большом театре.

Президиум ЦИК СССР наградил группу моряков, пилотов и ученых высокими орденами. Профессор Самойлович получил свою первую награду — только что

учрежденный орден Трудового Красного Знамени. Такого же ордена был удостоен — первым среди судов торгового флота — ледокол «Красин».

Триумф, если можно так выразиться, набирал силу. Участники экспедиции нарасхват, за них чуть ли не сражаются и общественные организации, и города, и целые республики: пусть приезжают к нам, мы хотим видеть их собственными глазами, ведь мы так переживали за них! Города России, Белоруссии, Украины, Закавказья (кстати сказать, книга Самойловича о походе «Красина», выдержавшая 4 издания на русском языке, была почти тотчас же переведена на грузинский) приглашают к себе красинцев. И те охотно откликаются на просьбы приехать, встретиться, побеседовать, прочесть лекцию. Позже Самойлович прикинул, что за год с небольшим выступил около 400 раз!

Такие встречи требовали много сил. В Баку, например, Рудольфу Лазаревичу пришлось выступать в городе и на нефтепромыслах по 6—7 раз в день, то же самое было в Тбилиси и Ростове, Казани и Киеве. Особенно запомнилось ему пребывание в Батуми. Едва выйдя на привокзальную площадь, он оказался в тесном кольце местных пожарников, которые по команде «Бери!» схватили его и стали качать, а по команде «Опускай!» дисциплинированно и бережно опустили на землю...

В самом начале 1929 года Самойлович и его товарищи по «Красину» впервые выезжают за границу — взбудораженный и восхищенный мир желает видеть и слышать живых героев. Они едут «просвещать буржуев», как написала одна наша газета, едут, чтобы встречаться с президентами и монархами, премьерами и лидерами партий, а главное — с обыкновенными людьми, такими же, как они сами. Истинные полпреды своего государства, они самим фактом своего присутствия в той или иной стране активно руют

сложившиеся предрассудки, устанавливают столь необходимые молодой республике дружеские контакты.

Красинцев встречают страны Европы: Франция, Бельгия, Голландия, Швейцария, Швеция, Чехословакия... С особыми чувствами едет профессор Самойлович в Германию, в свою альма-матер — Королевскую горную академию. Во Фрейберге его приветствуют юные коллеги, будущие горные инженеры. С не меньшим воодушевлением встречает его здесь и вдова портного Штарке, которому студент Самойлович еще с 1904 года задолжал 30 марок, и долг тут же погашается к большому восторгу многочисленных свидетелей...

Но следует сказать, что не везде красинцев принимали восторженно: слишком велики были предрассудки, многочисленны недруги. С этой точки зрения небезынтересны воспоминания одного нашего дипломата во Франции: «На первых порах их тут встретили хоть и вежливо, но довольно прохладно. По мере того, как о пребывании красинцев становилось известно в широких кругах населения, отношение к ним, однако, стало резко меняться. Энтузиазм нарастал, залы ломились от публики, на которую особенно сильное впечатление произвели скромность героев и отсутствие позы. Пребывание Самойловича и Чухновского в Париже явилось прекрасной манифестацией в пользу Советов».

Скромность — черта настоящих героев. А ведь в том же Париже уже успели побывать два других участника спасения итальянцев, шведские пилоты Лундборг и Шиберг (первый вывел со льдины Нобиле, а второй — Лундборга, самолет которого сломался при вторичной попытке сесть возле «Красной палатки»). Летчики ухитрились так «показать себя» во время зарубежного турне, что шведский генштаб счел за благо отозвать обоих домой.

В Италии восторги — и это совершенно естественно — были особенно бурными. Красинцы в Риме, красинцы в Милане, в Венеции, в Сорренто... Рауты, обеды, ужины, факельные шествия под окнами отелей, где они останавливались, бесконечные интервью, пространственные газетные отчеты о каждом их шаге, каждом слове. Стоило Рудольфу Лазаревичу на каком-то приеме подхватить падавшую со стола хрустальную вазу, как все газеты тотчас откликнулись на «событие»: Самойлович, дескать, умеет спасать не только людей! Мэр Венеции во время встречи с ними посетовал на небывало суровую зиму, в результате чего замерзли знаменитые каналы, и с улыбкой попросил «одолжить» ему ледокол, желательно — «Красин»...

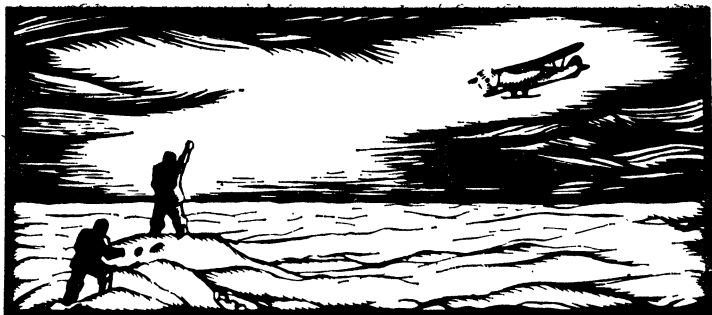
Были встречи и другого толка. Гостей пригласили в качестве свидетелей на судебное разбирательство по делу генерала Нобиле. Самойлович выступил в защиту воздухоплатателя, заявив, что винить Нобиле нельзя ни в какой мере: виноваты стихия и несовершенство летательных аппаратов. Его выслушали с доброжелательным интересом, но решение суда было отнюдь не в пользу генерала. Лишь после второй мировой войны с Умберто Нобиле были официально сняты многие суровые и несправедливые обвинения.

Находясь в Италии, Самойлович продолжал думать об организации новых поисков пропавших без вести шестерых итальянцев (в архиве сохранились его наброски планов). Рудольф Лазаревич предлагал направить в арктические воды крепкое судно (не обязательно ледокол) и самолеты, а также моторные лодки наподобие тех, что были в его новоземельских экспедициях. Он детально разбирал возможный режим течений между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа, о чем в те времена почти ничего не знали. Самойлович призывал метеорологов тщательно проанализировать систему господствующих в тех краях ветров, максимально учесть распределение отдельных

ветвей Гольфстрима. По его мнению, поиски следовало вести одновременно и у северо-восточных берегов Шпицбергена, и у западного побережья Земли Франца-Иосифа. К сожалению, этот проект ни тогда, ни позднее не был осуществлен.

Красинцы побывали в гостях у Горького. Первое знакомство состоялось еще в октябре 1928 года, незадолго до отъезда Алексея Максимовича в Италию. Несколько часов провели они в московской квартире писателя и совершенно очаровали его. Теперь в Сорренто он, как никто другой, мог оценить отношение итальянцев к его соплеменникам-героям. «Какие удивительные люди! — восклицал он. — Особенно Самойлович и Чухновский. Да и доктор (врач Срезневский, лечивший больных итальянцев на борту «Красина». — З. К.) превосходный парень!» Даже после того, как гости покинули Италию, Горький долго не мог успокоиться. «Какие отличные люди! — писал он друзьям. — Какая скромность и жажда жизни, работы, и мужественная готовность на всякое трудное дело. Итальянцы — в восторге от них... Самойлович получил оригинальный подарок для «Красина»: бронзовую фигуру святого с белым медведем. Не представляю, как устроится святой на корабле грешников!»

Как ни важны и необходимы были все эти наполненные глубоким смыслом поездки и встречи, профессор Самойлович ни на минуту не переставал быть директором Института Севера. Где бы он ни находился, его всегда манили и ждали любимый Ленинград, родной институт. А едва он оказывался в стенах института, как начинал снаряжать очередную экспедицию в Северный Ледовитый океан. Объектом его исследований на все последующие 10 лет, с 1929 по 1938 год, стали моря советской Арктики, от Баренцева до Восточно-Сибирского.



ДИРЕКТОР НА КАПИТАНСКОМ МОСТИКЕ

Морские экспедиции профессора Самойловича — новый этап в его исследовательской деятельности.

Научные рейсы 20—30-х годов были настоящими океанологическими экспедициями в Ледовитый океан, хотя в те времена их так не называли. «Владимир Русанов» в 1932 году, «Георгий Седов» в 1934 году, «Садко» в 1936 и 1937/38 годах — вот наименования тех ледокольных пароходов, которые становились плавающими исследовательскими базами.

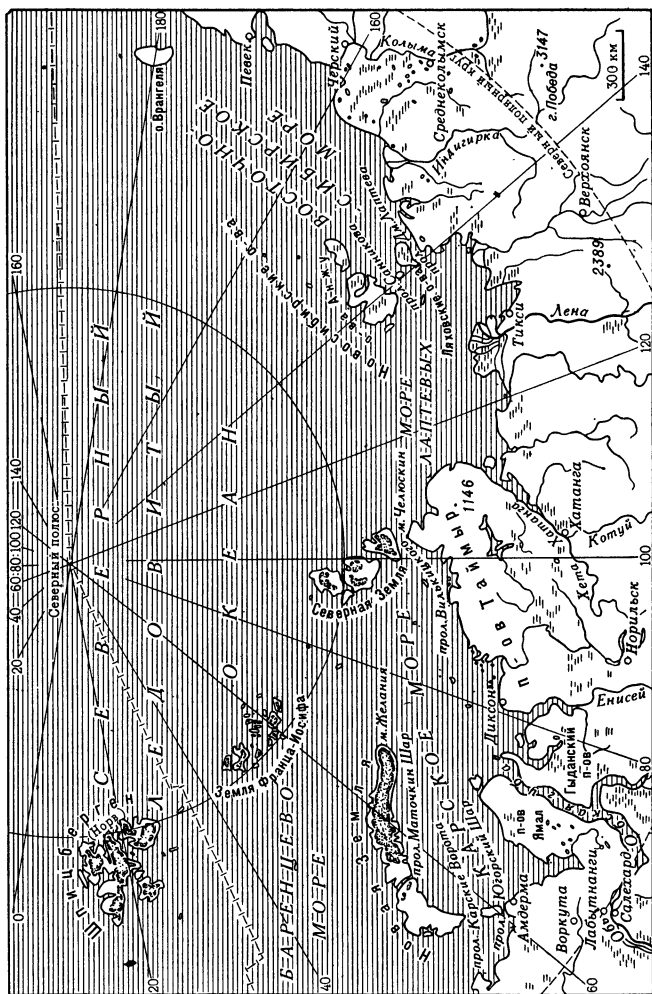
Самойлович также участвовал еще в двух рейсах «Седова» — в 1929 и 1930 годах. Это были экспедиции под начальством профессора О. Ю. Шмидта. Впервые придя в Арктику в 1929 году, Шмидт возглавил морской поход к Земле Франца-Иосифа, а в следующем году — сразу к трем арктическим архипелагам: к Земле Франца-Иосифа, Новой и Северной Земле. Самойлович был его заместителем по научной части и вместе с В. Ю. Визе разрабатывал программы этих экспедиций.

Еще во время новоземельских исследований Рудольф Лазаревич обращался в Отдел научных учреж-

дений при Совнаркомом с проектом постройки на Земле Франца-Иосифа арктической обсерватории, что, по его убеждению, закрепило бы права нашего государства на этот архипелаг. Самойлович напоминал в своей записке о печальной судьбе Аляски, проданной русским правительством за 7,2 миллиона долларов, тогда как в одном лишь 1918 году от продажи одной только семги, выловленной в водах Аляски, американцы выручили 22 миллиона долларов! Ссылаясь на подобные примеры, он призывал и ценить, и осваивать наш дальний Север с его таящимися пока в неизвестности богатствами. Кроме того, продолжал Самойлович, до сих пор мы не получаем из района Земли Франца-Иосифа ни синоптической, ни ледовой информации — следовательно, необходимо построить там для начала хотя бы одну полярную станцию.

В 1929 году Правительственный комиссар О. Ю. Шмидт официально объявил архипелаг территорией СССР. «Седов» посетил ряд островов Земли Франца-Иосифа, всюду Самойлович сходил на берег, чтобы провести геологические исследования. О. Ю. Шмидт с удовольствием вспоминал, как пробирался по каменным осыпям и крутым расщелинам, следуя за не по годам стремительным и ловким Самойловичем. По совету Рудольфа Лазаревича на острове Гукера они построили первую на архипелаге постоянно действующую полярную станцию «Бухта Тихая». В составе той зимовки был и молодой Эрнст Кренкель, который всю жизнь считал Самойловича одним из своих арктических учителей.

Ровно через год «Седов» с экспедицией на борту снова шел к тем же берегам, однако на сей раз программа работ была гораздо шире. Предполагалось посетить по очереди три высокоширотных архипелага, причем если на Земле Франца-Иосифа и на Новой Земле их ждали в общем-то обычные дела (геологические, географические исследования, сбор всевозмож-



ных коллекций), то поход к Северной Земле — операция особого рода. Эту землю открыли в 1913 году, берега ее еще не были полностью положены на карту, никто в точности не знал ни ее размеров, ни конфигурации. Самойлович давно уже «приглядывался» к этому крайне суровому архипелагу, лежащему на стыке Карского моря и моря Лаптевых, под восьмидесятыми широтами. В 1928 году он составил подробный план его изучения, и вот теперь на борту «Седова» туда направлялась четверка зимовщиков во главе с Георгием Алексеевичем Ушаковым: геолог Николай Николаевич Урванцев, молодой радист Василий Ходов и каюр-охотник Сергей Журавлев (последний вместе со своим отцом, тоже охотником, «еще в 1921 году работал в новоземельской экспедиции Самойловича»).

На пути к Северной Земле «Седов» обнаружил целое скопление неизвестных островов, крупных и мелких. Один остров торжественно был назван именем Самойловича. Рудольф Лазаревич не раз говорил с улыбкой, что островишко достался ему непрезентабельный, однообразно плоский, безжизненный, уныло вытянутый в длину.

У берегов Северной Земли, на острове с уютным наименованием Домашний, была организована база экспедиции Ушакова. Место для нее выбирали два опытных полярных геолога, Самойлович и Урванцев. Они внимательно обследовали местность и облюбовали площадку за каменистой грядой, чтобы домик не снесло морскими волнами или напором льда. Отважная четверка осталась здесь зимовать на долгих два года и вписала одну из ярчайших страниц в историю нашей Арктики, в историю XX столетия. А «Седов» двинулся на Большую землю, и Самойлович еще долго вглядывался в остающиеся за кормой берега, те самые, на которых могли побывать и люди с «Геркулеса»...

Тридцатые годы, «золотой век» советской Арктики! Рождались под самыми высокими северными параллелями новые полярные станции, одна за другой выходили в Ледовитый океан экспедиции, отряды геологов, ботаников, топографов устремлялись в горы и тундры Таймыра, Чукотки, Ямала. В 1932 году состоялся успешный сквозной рейс ледокольного парохода «Александр Сибиряков» из Архангельска в Тихий океан, первое плавание по всему Северному морскому пути, осуществленное без зимовки, в одну навигацию. Несколько месяцев спустя начальник этого рейса О. Ю. Шмидт возглавил только что созданное Главное управление Северного морского пути (Главсевморпути).

Профессора Самойловича на борту «Сибирякова» не было, хотя и он сам, и весь его институт принимали живейшее участие в составлении плана сквозного рейса. Не было директора Всесоюзного Арктического института и на борту парохода «Челюскин» в 1933 году, тем плаванием также руководил Шмидт. Рудольф Лазаревич относился к выбору «Челюскина» для столь ответственной операции достаточно сдержанно. Разумеется, он не хуже других понимал необходимость повторить поход «Сибирякова», чтобы доказать многочисленным в ту пору скептикам возможность регулярной эксплуатации Великой ледовой трассы, — два с лишним десятилетия он говорил, писал, мечтал об этом! Однако одобрить задуманное плавание он не мог: судно, построенное в Дании, было плохо приспособлено к плаванию даже в «легких» льдах, а это могло только дискредитировать замечательную идею. Да и сам капитан Владимир Иванович Воронин долго и упорно отказывался принять «Челюскин» под свою команду, настаивая на том, чтобы в рейс был снаряжен «полноценный» ледокол.

В феврале 1934 года «Челюскин» затонул. И если бы не наши полярные пилоты, первые Герои Советско-

го Союза, спасшие 104 челюскинцев, оказавшихся после гибели судна на льдах Чукотского моря, трудно сказать, к каким последствиям для всего нашего арктического хозяйства привела бы та катастрофа. В одном из трудов по истории Севера прямо сказано: ««Челюскин» не смог пройти Северным морским путем так, чтобы ни у кого не оставалось сомнений в пригодности этой трассы в смысле ее транспортной эксплуатации».

Да, профессор Самойлович не был участником самых громких плаваний начала 30-х годов, его имя не столь часто, как прежде, появлялось на страницах газет, но именно тогда наступил расцвет его творческой деятельности. А судном, на котором он провел в 1932 году свою первую комплексную океанологическую экспедицию в Карское море, стал ледокольный пароход «Владимир Русанов». Вот и состоялась встреча, ровно через 20 лет после разлуки на Шпицбергене!

О полярных плаваниях директора Арктического института в начале и в середине 30-х годов пресса общала не очень подробно: слишком уж «тихими» на фоне всего происходившего на Крайнем Севере были эти экспедиции. В четырехтомной «Истории открытия и освоения Северного морского пути» им уделены считанные абзацы, однако, если приглядеться к тем рейсам повнимательнее, выявится немало поучительного и любопытного.

Тридцатые годы XX столетия. Еще не плавают в полярных широтах ни один настоящий корабль науки, кроме небольшого «Персея», которому не положено заходить в ледяные моря. Не летают над головой спутники, дающие координаты судна, сообщающие метеоинформацию, нет точнейших навигационных приборов, нет даже надежных крупномасштабных карт и схем морских течений, дрейфа льдов, глубин... Нет, грубо говоря, ничего из того богатейшего арсенала средств, которыми исследователи располагают в наши

дни. Но как раз тогда, в 30-е годы, трудом и доблестью полярников на суше и на море были созданы карты берегов, ветров, течений, движения ледяных полей, построены десятки научных зимовок, по сей день несущих круглосуточную вахту в Северном Ледовитом океане. Вот почему экспедиции 30-х годов можно считать новаторскими, первооткрывательскими.

Организуя экспедиции, Рудольф Лазаревич понимал, что добротнo снарядить судно в очередной рейс — это еще не все. Он требовал от участников экспедиции максимальной «отдачи» науки: ему всегда хотелось испробовать методическую новинку, испытать только что появившийся прибор. Не последнее место занимал выбор района работ, Самойлович всегда старался разглядеть перспективу, расширить рамки изучаемой ледовой акватории.

Как не просто проводить исследования в арктических морях! Ведь не люди и приборы, не планы и программы, а льды в значительной мере обуславливают и сроки, и качество работ. Можно, планируя исследования, облюбовать самое что ни на есть заманчивое местечко — и не попасть туда ни в этом, ни в следующем году. Можно в конце концов добраться до цели — и через несколько часов бежать оттуда из-за внезапно сплотившихся ледяных полей. Трудности усугублялись тем, что в распоряжении экспедиций 30-х годов имелись небольшие гидрографические кораблики и только несколько более или менее солидных ледокольных пароходов, таких, как «Садко», «Седов», «Малыгин», «Сибиряков», «Русанов». Но эти суда были предназначены отнюдь не для научных работ, а для снабжения грузами отдаленных полярных станций и портов. Случалось, что ледокольный пароход, зафрахтованный на всю навигацию Арктическим институтом, внезапно снимался с задания и срочно направлялся на помощь застрявшему во льдах «коллеге». Сотрудники же экспедиции оказывались в этом

случае всего-навсего нежелательными пассажирами, «балластом»...

Надо ли добавлять, что на таких судах-тружениках, где каждое жилое место ценилось на вес золота и твиндек был оборудован двухъярусными нарами (здесь обычно располагались едущие на зимовку и с зимовки пассажиры-полярники), не было ни лабораторий, ни помещений, предназначенных для крупногабаритных приборов. Каким-то непостижимым образом Самойлович сумел настоять на том, чтобы (пусть в ущерб комфорту, и без того призрачному) несколько жилых кают на судне приспособить под лаборатории, и нововведение оказалось на редкость эффективным: прямо по ходу корабля, по мере того как из морских глубин поднимались на палубу образцы воды и грунта, фауны и флоры, в этих лабораториях проводилась быстрая первичная обработка «даров океана». Это позволяло сразу же оценивать добытые данные, высказывать, уточнять и опровергать гипотезы.

В самом начале 30-х годов на «Русанове» и еще на нескольких полярных судах впервые появился новый прибор — эхолот (еще не эхолот-самописец). Теперь без него обходятся разве что речные трамвайчики, а тогда... Что и говорить, моряки смотрели на диковинку, затаив дыхание, а эхолот, словно в насмешку, капризничал, выдавал неверные цифры, что порождало во многих и скептицизм, и законную опаску — как бы не врезаться в подводную банку, уповая на чудо-прибор! Но Самойлович трогательно привязался к эхолоту и всячески ратовал за его широкое внедрение.

«Русанов» работал в Карском море. Одновременно ему было поручено доставить стройматериалы и группу строителей на крайнюю северную оконечность Евразии — мыс Челюскин. К тому времени лишь три-четыре судна сумели дойти до тех берегов, и потому понятно волнение, с каким моряки и ученые ступили на неприветливую, но легендарную землю. Разверну-

лось строительство обсерватории (через два года ее возглавил Иван Дмитриевич Папанин).

Дважды «Русанов» заходил на остров Домашний. Сперва для того, чтобы взять на борт четверку зимовщиков по окончании их двухлетней работы на Северной Земле. На Домашнем осталась новая смена во главе с Ниной Петровной Демме. Когда «Русанов» пришел на мыс Челюскин, Рудольф Лазаревич начал проявлять беспокойство: почему молчит радиостанция Домашнего? Он принял решение вновь отправиться на судне к берегам Северной Земли. Тревоги его были не напрасными: волнами смыло с берега уголь и часть продовольствия, вышел из строя двигатель, дававший питание рации. Судовые умельцы наладили двигатель, радио заработало, и начальник экспедиции со спокойной душой покинул Домашний. (За тот рейс профессор Самойлович получил премию — меховую малицу!)

20 лет мечтал Рудольф Лазаревич побывать на острове Уединения, там, где могли отыскаться следы Русанова. Мечта сбылась в 1934 году во время плавания на ледокольном пароходе «Георгий Седов». Самойлович долго ходил по острову, собирал образцы горных пород, заносил в дневник сведения о природе этого клочка земли в центре Карского моря. Геологическое обследование он проводил вместе с коллегой, Владимиром Ивановичем Влодавцом, одним из первооткрывателей хибинских апатитов. Много позже профессор Влодавец вспоминал о том, как самозабвенно трудился Самойлович, как он был вынослив и храбр: «Однажды мы встретились с медведем, я, признаться, оробел, а Рудольф Лазаревич даже не вынул из рюкзака револьвера. Он к тому же был ярым противником охоты на белых медведей».

В 1934 году «Георгий Седов» проделал огромную работу: было взято 105 глубоководных гидрологических станций, сделано 980 промеров глубин, произведе-

дены топографическая съемка нескольких высокоширотных островов, серии магнитных наблюдений. Самойлович и Влодавец изучали геологию острова Визе, открытого лишь за четыре года до этого, детально обследовали выходы слюды и полевого шпата на западном побережье Таймыра.

Особый интерес представляло открытие «Седовым» обширного района мелководья в северной части Карского моря. Подобные мелководья играют существенную роль в режиме дрейфующих льдов, обуславливая их задержки и крупные скопления. Нет надобности подробно объяснять, сколь важен такой вывод для капитанов судов, идущих трассой Северного морского пути.

Экспедиция 1934 года наблюдала редкий для тогдашней науки феномен — целый ледяной остров окружностью не менее 30 километров, сидящий на мели. Вероятно, подобные ледяные образования десятилетия спустя стали «фундаментом» для некоторых дрейфующих станций «Северный полюс», только теперь эти острова были «на ходу», а не на мели.

Пройдя 5 тысяч миль, из них 3,5 тысячи во льдах, ледокольный пароход «Седов» блестяще завершил рейс в Карское море. Примечательно, что уже в ходе экспедиции удалось в основном обработать все полученные материалы (для этой цели на судне были специально оборудованы шесть научных лабораторий и кабинетов). В результате родилась новая динамическая карта течений, оконтурилась прослойка относительно теплой атлантической воды на глубине нескольких сот метров, был изучен также рельеф дна. Вносились коренные поправки в карты северного и восточного районов Карского моря. Начальник экспедиции рапортовал в Кремль: «Впервые в истории исследований как советской, так и зарубежной Арктики проделана столь обширная работа комплексного характера».

С Самойловичем плавали первоклассные полярные капитаны В. И. Воронин, Б. И. Ерохин, Д. И. Швецов, Н. И. Хромцов, с ним работали его повзрослевшие ученики и научная молодежь из Арктического института. Тогда, в середине 30-х годов, его питомцев с гордостью называли «сборной СССР». Вот и в навигацию 1936 года «сборная» уходила на ледокольном пароходе «Садко» чуть ли не в полном составе: Самойлович, Визе, Ермолаев, Лактионов, Горбунов, Березкин, Гаккель, профессор-астроном Жонголович, будущие видные океанографы Максимов и Балакшин, будущий известный гляциолог Шумский...

Экспедиция должна была изучить возможность использования так называемого северного варианта трассы Северного морского пути (в обход Новосибирских островов), исследовать район проникновения с запада струй Гольфстрима, уточнить характер и очертания материковой отмели, обследовать два моря — Лаптевых и Восточно-Сибирское, испытать поведение корпуса судна во льдах, не говоря уже, естественно, о комплексе всевозможных гидрометеорологических наблюдений.

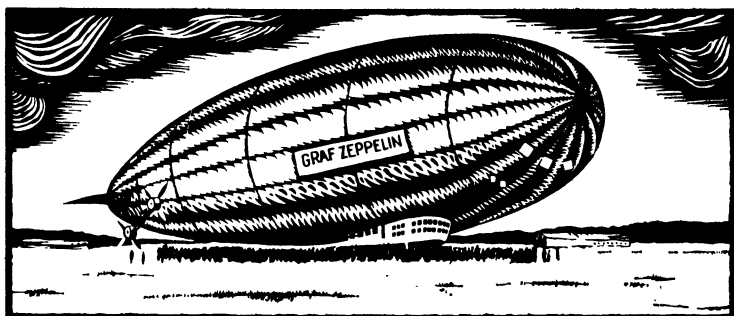
Из-за непреодолимых сложностей на трассе в восточные моря Арктики «Садко» так и не попал, но участники экспедиции неплохо поработали в Баренцевом (Самойлович предусмотрел запасной «западный» вариант). Ученые собрали геологические коллекции в проливе Маточкин Шар, описали восточные берега Земли Франца-Иосифа и основательно уточнили карту этого архипелага, измерили силу тяжести Земли (с помощью единственного в стране прибора). Однако вскоре последовал приказ переключиться на помощь грузовым судам, оказавшимся во льдах на трассе.

Самойлович настаивал на продолжении экспедиции, слал радиограммы начальству, уговаривал капитана. Он подолгу стоял рядом с ним на мостике, однако командовал судном все-таки капитан. «Садко» был

далеко не в лучшей форме, льды изранили судно, появилась течь. Рудольф Лазаревич умолял капитана подойти хотя бы к острову Виктории, нашей западной государственной арктической границе, но Николай Иванович Хромцов сказал решительное «нет». Не желая рисковать судном, он взял курс на Мурманск.

Самойлович был очень огорчен таким решением капитана, поскольку теперь ему был дорог каждый полевой сезон, ибо никто не мог сказать, сколько таких сезонов у него в запасе... Ему исполнилось 55 лет, все чаще давало знать о себе сердце, а было столько задумано!

Он уже отдал Арктике четверть века жизни. И все эти годы были так или иначе связаны с морем: по морю он плывал к полярным архипелагам, в море спасал погибающих, в море работал в составе научных экспедиций. Правда, были в его жизни несколько суток, точнее сказать, 106 часов, когда он невольно изменил морю во имя другой стихии, воздушной, и тот краткий «зигзаг» также вошел в историю Арктики, в историю всей науки.



В ГОНДОЛЕ НАДО ЛЬДАМИ

Осталось невыясненным, летал ли Рудольф Лазаревич в 20-х годах на самолете. Если и летал, то почти наверняка не над Арктикой. И уж наверняка он не летал на дирижабле вплоть до июля 1931 года. А в июле — полетел.

Для Крайнего Севера XX столетие поначалу стало веком дирижабля, а не самолета. Отставной немецкий кавалерийский генерал граф Фердинанд Цеппелин создал воздушный корабль, получивший его имя. «Цеппелины» активно участвовали в первой мировой войне, после же войны решено было использовать их в научных целях, в частности в Арктике.

В 1924 году по инициативе Нансена было создано международное общество по изучению Арктики с воздуха — «Аэроарктика». Советские полярники, и в их числе Самойлович, приняли активнейшее участие в деятельности общества. Ведь в 1914 году состоялся первый в истории человечества арктический полет российского летчика Яна Иосифовича Нагурского, именно в нашей стране бурно прогрессировала полярная авиация, ставшая очень скоро центральным звеном многих последующих операций на трассе Север-

ного морского пути и в Центральной Арктике. Однако в самой «Аэроарктике» не без влияния ее авторитетного президента Нансена преобладало убеждение, что наилучшим транспортным средством для проникновения в высокие широты является не самолет, а дирижабль.

У нас эта идея также завоевала немало сторонников. Еще в 1925 году, когда Нансен вел в Москве переговоры о будущей советской экспедиции на дирижабле (наше правительство предложило великому норвежскому полярнику возглавить этот перелет), Самойлович радировал с борта «Эльдинга», от берегов Новой Земли, одному из деятелей «Аэроарктики»: «Я употребил много старания в пользу этого предприятия». Несколькими годами позже он писал: «Состоя в президиуме «Аэроарктики», я был первым в СССР, который пропагандировал идею изучения Арктики с помощью воздушного корабля. И я был бы счастлив когда-нибудь принять участие в такой экспедиции».

После эффектного трансарктического перелета дирижабля «Норвегия» в 1926 году и закончившегося трагически рейса «Италии» в 1928 году настал черед комплексной воздушной экспедиции, целью которой были бы не рекорды, а исключительно наука. В дни, когда «Красин» пробивался ко льдине с «Красной палаткой», в Ленинграде проходила вторая конференция «Аэроарктики» (Самойлович получил на ледоколе радиограмму жены: «Танцевала с Нансеном...»). Германское правительство предложило предоставить для экспедиции в Арктику дирижабль «Граф Цеппелин». Полет планировался на 1929 год, но из-за мирового экономического кризиса его пришлось отложить на два года.

Дирижабль «Граф Цеппелин» с бортовым номером LZ-127 в начале 30-х годов считался самым мощным в мире воздушным кораблем. Высотой почти в деся-

тиэтажный дом, длиной чуть ли не в четверть километра, с четырьмя моторами «Майбах» по 500 с лишним лошадиных сил каждый, грузоподъемностью более 20 тонн, с «персональной» электростанцией, телефонной связью, комфортабельной кают-компанией и кухней, работающей на электричестве... В июле 1931 года этот супергигант (уже совершивший к тому времени кругосветный перелет всего лишь с тремя остановками!) принял на борт в одном из германских городов международную воздушную экспедицию.

Ее возглавил доктор Гуго Эккнер, который стал президентом «Аэроарктики» после кончины Нансена. Из 46 участников 39 представляли Германию, 2 — США, 1 — Швецию и 4 — СССР. От нашей страны в полет отправлялись профессор-аэролог П. А. Молчанов, инженер-дирижаблестроитель Ф. Ф. Ассберг, радист Э. Т. Кренкель и Р. Л. Самойлович, которому было доверено научное руководство этой уникальной экспедицией.

Прошло всего три года после гибели «Италии», то и дело поступали сообщения о катастрофах с дирижаблями в обычных, отнюдь не арктических условиях (именно повышенная опасность эксплуатации дирижабля и послужила главной причиной его «отмены» в качестве транспортного средства). Что ждало «Графа Цеппелина» в воздушном пространстве над пустынной Арктикой, где не было не только ни одного аэродрома с причальной мачтой — сотни и тысячи километров отделяли там одну крошечную зимовку от другой? Что уготовит на этот раз Самойловичу судьба, ему, который совсем недавно выступал в роли спасателя экипажа итальянского дирижабля?

Сколько раз говорил он об осторожности, о необходимости для полярного исследователя всегда и во всем соблюдать чувство меры, однако сам без колебаний отправился в полет, чреватый — это понимал каждый — серьезными опасностями. Разгадка была

проста: не стремление к авантюре, к рекордсменству, к пресловутому самоутверждению, а неумолимый внутренний зов, неутоляемая страсть исследователя влекли его в неведомое, всю жизнь влекли в дальние страны, в высокие широты, а теперь увлекли в высокое небо. И писал он об этом спокойно, но одновременно горячо и откровенно: «Советские полярные исследователи не стремятся устанавливать какие-либо рекорды, перед ними стоит тяжелая, но вместе с тем возвышенная задача... Достижение полюса не может служить в настоящее время исключительной целью полярных экспедиций... Мы не хотим больше отдавать жизнь человека, хотя бы даже за самые высокие научные достижения. Мы должны, мы можем, благодаря высокому уровню современной техники, работать без жертв. На пути к полюсу не должно быть более могил!»

Воздушный научный рейс первоначально задумывался как рейс полюсный, с подробным обследованием Центрального полярного бассейна, однако профессор Самойлович предложил иную программу, гораздо более широкую и менее «рекламную». Она объединяла и теоретическую, и прикладную науку, должна была выявить сугубо технические свойства дирижабля в условиях высокоширотного полета. Предполагалось также побывать на острове Домашнем, у Георгия Алексеевича Ушакова и его товарищей.

Начальная стадия полета «Цеппелина» протекала спокойно, работа ждала их в районе Земли Франца-Иосифа. В бухте Тихой дирижабль сделал заранее намеченную посадку на воду. Кажется, это было осуществлено впервые, все, что бывало до сих пор, случалось вынужденно, по острой необходимости. Здесь же «Цеппелин» сел на воду, чтобы обменяться почтой со специально пришедшим сюда с этой целью ледокольным пароходом «Малыгин». Узлом связи на судне заведовал начинающий полярник Папанин, а од-

ним из иностранных туристов на борту был Умберто Нобиле (который вскоре на несколько лет приехал в нашу страну и много сделал для развития отечественного дирижаблестроения).

Самойлович был научным руководителем полета, вопросы технические, вроде взлета и посадки, были вне его компетенции. Но куда денешь многолетний арктический опыт!.. Узнав о намерении Эккенера сесть в акватории бухты Тихой, он принялся убеждать его, что название бухты вовсе не соответствует ее истинному нраву, что там «гуляют» опасные и почти еще не изученные подводные течения, что в любой момент могут появиться льды и поэтому следует садиться только в открытом море. Тем не менее «Цеппелин» сел в бухте. Едва начался обмен почтой, как течение властно подхватило гондолу и стало бить ее о крупные льдины, неведомо когда успевшие здесь появиться... Дирижабль быстро взлетел, и все с облегчением вздохнули.

Маршрут «Графа Цеппелина» был следующим: Германия — Ленинград — Карелия—Архангельск—Баренцево море—Земля Франца-Иосифа—Карское море—Северная Земля—берег полуострова Таймыр—Карское море—Новая Земля—Белое море—Архангельск—Ленинград—Германия.

Над Землей Франца-Иосифа заработала аппаратура: немецкие аэрофотосъемщики повели воздушное фотографирование островов, а затем и побережья материка. За немногие часы рождались точные географические карты наиболее труднодоступных и опасных районов Арктики, на обследование которых полярники прошлого тратили годы, постоянно рискуя жизнью.

Дирижабль летал галсами, то и дело меняя курс, Эккнер и его пилоты послушно выполняли маневры, задуманные научным руководителем рейса. Самойлович хотел увидеть с высоты как можно больше.

Во время полета он был не только географом, но и геологом, гляциологом, геоморфологом, почвоведом. Дрейфующие и материковые льды, свидетели и реликты былых оледенений Земли, бушующие в открытом море волны, редкая северная растительность, болота и морены — все это попадало в поле зрения наблюдателя-исследователя, чтобы навсегда запечатлеться и в его памяти, и в его записях. По словам Эрнста Кренкеля, следившего за восторженно прильнувшим к иллюминатору профессором, Самойлович превратил «громаду «Цепелина» в прибор для научного исследования подробностей, увидеть которые иными средствами тогда было просто невозможно».

Дирижабль летел довольно быстро, и наблюдатель не успевал вести дневник. Многое он вынужден был записывать позже, в минуты передышки.

Проплыли под дирижаблем цепочки болот Карелии, ландшафты между Онежским озером и Северной Двиной — и Рудольф Лазаревич сразу же припомнил гипотезы происхождения этих грядово-озерных комплексов, гипотезы разные, во многом исключаящие друг друга (достаточно сказать, что лишь в 1977 году состоялось первое междуведомственное совещание по этой проблеме). Вгляделся в очертание берегов Земли Франца-Иосифа — и записал мысль о том, что весь архипелаг переживает стадию медленного поднятия. Замелькали в разрывах тумана ледники Новой и Северной Земли — и он различил явные признаки отступления ледниковых покровов Арктики. И так на протяжении всех 106 часов беспосадочного исследовательского полета.

Пять десятилетий миновало с той поры, а короткие заметки Рудольфа Лазаревича Самойловича об экспедиции на «Графе Цепелине» не утратили ни ценности, ни актуальности. И вновь нельзя не воздать должного его научной проницательности. Еще за год до воздушного рейса Рудольф Лазаревич писал в од-

ном научно-популярном журнале о том, как нужны в Арктике наблюдения за высокими слоями атмосферы, за земным магнетизмом, полярными сияниями и в особенности за метеорологическим режимом верхних слоев. Лишь 30 января 1930 года в Павловске, под Ленинградом, был осуществлен первый в истории запуск только что изобретенного Павлом Александровичем Молчановым удивительного прибора — радиозонда, а Самойлович уже требовал поскорее внедрить его в практику аэрологических наблюдений на Севере! И вот на борту «Графа Цеппелина» такое внедрение состоялось в присутствии автора замечательного изобретения — профессора Молчанова.

За время полета, прямо по ходу дирижабля, были выпущены четыре радиозонда (это произошло на подходе к Северной Земле, над мысом Челюскин, над Новой Землей и Белым морем). Приборы достигали высоты 20 километров, сообщая на дирижабль, где находилась приемная аппаратура, информацию о температуре, влажности и атмосферном давлении воздуха по всей вертикали полета радиозонда. Так была впервые прозондирована вся толща полярной стратосферы, да еще чуть ли не одновременно в нескольких пунктах. Обработка данных показала, что высота стратосферы в разных районах Западной Арктики примерно одинакова — около 10,5 километра, а минимальная температура на ее верхней границе равна 54 градусам ниже нуля.

В наши дни без таких наблюдений не мыслится ни один синоптический прогноз. Первые молчановские зонды дали невиданный толчок развитию аэрологии, привели к созданию нынешних метеорологических ракет, взлетающих на многие десятки и даже сотни километров.

Проводились с борта дирижабля и другие наблюдения. Изучалась, в частности, загрязненность атмосферы по всей трассе полета. Полвека назад подобные

исследования представляли, пожалуй, сугубо академический интерес. Человечество тогда, к сожалению, меньше всего задумывалось над характером своих взаимоотношений с собственной планетой, с ее твердой, жидкой и прозрачной оболочками. Лишь много позже люди начали с грустью осознавать ими же самими придуманный афоризм: «Мы не можем ждать милостей от Природы после всего, что мы с нею сделали...»

«Граф Цеппелин» поднимался в высь на 1,5 километра, снижался до уровня моря, садился на воду, почти «зависал», подобно вертолету, над особо интересными объектами. Стоял круглосуточный полярный день, было очень светло, просторная гондола позволяла наблюдателю вести круговой обзор. 13 тысяч километров пролетел «Цеппелин» без заправки, в автономном режиме, и это, понятно, не могло не навести профессора Самойловича на мысли о будущем дирижабля в Арктике.

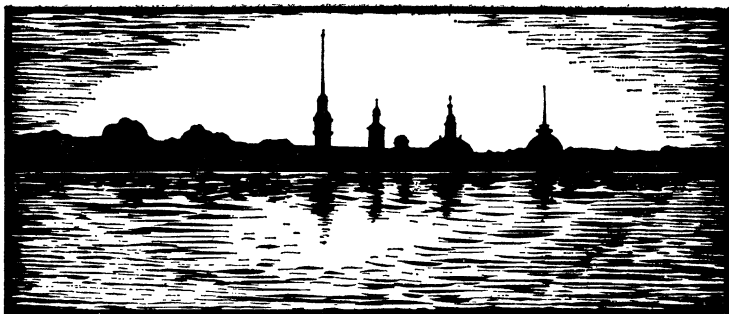
Сразу же после полета он заговорил о необходимости создать на Крайнем Севере несколько опорных баз с высокими причальными мачтами, запасами газа, продовольствия, экспедиционного снаряжения. По идее Самойловича, такие аэропорты для дирижаблей должны были равномерно располагаться вдоль всего побережья Ледовитого океана: на Земле Франца-Иосифа, в устьях великих сибирских рек, на Аляске. И тогда, говорил он, за несколько суток исследователи сумеют проделать работу, которая, будь она сделана на ледоколе, потребовала бы 2—3 лет! А недостатки дирижабля... Что ж, недостатки, разумеется, есть, однако в нашей власти свести их со временем к минимуму. В любом случае достоинств у этого корабля куда больше!

Через несколько месяцев после блестящего завершения экспедиции Самойлович и Визе отправились в Берлин. На очередном заседании общества «Аэро-

арктика» научный руководитель рейса доложил об итогах полета, а Владимир Юльевич Визе по поручению советской делегации внес предложение об организации уже в будущем 1932 году научно-исследовательской станции в околополюсном районе с помощью мощного дирижабля. Таким образом, устами наших ученых была четко сформулирована конкретная задача высадки на лед дрейфующей станции «Северный полюс». (По ряду причин такая экспедиция состоялась не в 1932, а в 1937 году, когда на полюсный лед высадилась четверка папанинцев. Правда, осуществили это тяжелые самолеты, а не дирижабль, хотя до самого последнего момента вопрос о дирижабле не снимался с повестки дня.)

Дирижабль в Арктике, как и в других областях земного шара, не прижился. Горячие дискуссии на тему «Быть ли дирижаблю рядом с другими воздушными аппаратами?» время от времени вспыхивают в самых разных аудиториях. Тем более что в наши дни, когда огромное значение придается проблеме охраны окружающей среды, в распоряжении поборников дирижаблестроения появляется важнейший довод: дирижабль практически безвреден для атмосферы, он не сжигает бесценный кислород, не разрушает пленку столь же бесценного озона, как, увы! современная реактивная авиация...

Вот почему так актуально звучат слова Эрнста Кренкеля, участника полета на «Графе Цеппелине»: «Что же касается людей, спешащих раз и навсегда поставить на дирижаблях крест, то я глубоко убежден в их неправоте». И даже если дирижабль никогда не будет «реабилитирован», история науки не забудет воздушной экспедиции 1931 года, курс которой прокладывал Рудольф Лазаревич Самойлович.



НАБЕРЕЖНАЯ РЕКИ ФОНТАНКИ, 34

Когда-то Петербург кончался за Фонтанкой, и особняк графа Шереметева на берегу реки назывался уже «загородной дачей». Именно здесь поселился Арктический институт, пребывающий в этом здании по сей день. Профессор Самойлович занял кабинет на втором этаже.

Рудольф Лазаревич был директором полномочным и одновременно образцово демократичным. Ученый совет института возглавлял один из заместителей директора — Владимир Юльевич Визе, ведавший метеорологией, геофизикой и океанологией (вторым заместителем был Николай Николаевич Урванцев, курировавший геологию и картографию).

Визе был автором многочисленных трудов по самым разным разделам науки, не потерявших своей актуальности и по сей день. Он дружил с Самойловичем, всегда радовался предстоящей работе в очередной его экспедиции в качестве научного руководителя либо начальника отряда, никогда не стремясь возглавить рейс: Визе слишком высоко ценил организаторский талант директора. А директор, преклонявшийся

перед Визе-ученым, был в первую очередь именно организатором.

Почти три десятилетия отдал он любимой Арктике, одной только ей. Самойловича интересовало и манило все, что происходило там, все, что составляло природу Арктики, ее стихию: воды и льды океана, строение морского дна, аэрофотосъемка с дирижабля, судьба народностей Крайнего Севера, строительство новых ледоколов, проблемы товарного оленеводства... Даже организация заурядной выставки на полярную тему в столичном парке культуры и отдыха занимала время и мысли директора Арктического института, потому что он страстно хотел, чтобы как можно больше людей узнали о его любимом крае, чтобы этот край стал дорог и им!

Как-то незаметно наступили торжественные юбилейные дни — в 1935 году институту, начавшемуся с Севэкспедиции, исполнилось 15 лет. Эту дату отмечают не только в Москве и Ленинграде, она привлекает внимание прессы и научной общественности всей страны. Центральные газеты печатают Постановление ЦИК СССР о награждении Р. Л. Самойловича орденом Ленина «за плодотворную работу по изучению полярных районов (Арктика)».

Радовал юбилей, радовали и добрые вести, стекавшиеся в Арктический институт. Тут геологи обнаружили богатое месторождение олова, там сотрудники маленькой полярной станции сумели провести внеплановые пуски радиозондов, принесшие поразительные результаты, которые заинтересовали теоретиков-метеорологов. Радовал и родной сердцу директора института Шпицберген, где Советский Союз начал в 1932 году регулярную добычу угля. За восемь предвоенных лет она возросла со скромных 26 тысяч до 400—500 тысяч тонн в год, и эти цифры резко превзошли показатели других стран, добывающих уголь на ледяном архипелаге.

В институте создавались новые отделы (в том числе кораблестроительное бюро), выходили с резюме на трех европейских языках многотомные «Труды». Их редактировал директор, он же много писал и сам: книги о своих экспедициях, газетные статьи, журнальные очерки, заметки, рецензии, предисловия и послесловия к научно-популярным и художественным произведениям, в частности для детей (к этому благородному делу привлекли Рудольфа Лазаревича А. М. Горький и С. Я. Маршак). Воспитанный на книгах писателей-романтиков, друживший с Александром Грином, Самойлович до конца дней не утратил юношеской восторженности и всегда стремился передать это чувство юным, тем, кто шел ему на смену.

Воспитание такой смены — еще одна грань его творческой жизни. Профессор Самойлович, которому в 1935 году была без защиты присуждена ученая степень доктора географических наук, организовал в Ленинградском государственном университете первую в нашей стране кафедру географии и истории полярных стран. 9 февраля 1935 года состоялась его вступительная лекция «по поляроведению». Вот как написала об этом университетская газета: «Ровным, приятным, внушительным голосом начинает ее профессор Самойлович. Живая, увлекающая, четкая речь лектора переносит слушателей далеко на Север. Пролетают два часа, лекция заканчивается под аплодисменты студенчества».

В 1935 и 1936 учебных годах заведующий кафедрой прочел 32 лекции, каждая из которых сопровождалась показом диапозитивов, нередко уникальных. Стенограммы всех лекций хранятся в личном архиве профессора. Сам перечень главных тем лучше всего рассказывает о значимости прочитанного курса: «Методы изучения Арктики», «Рельеф и берега», «Климат и гидрология полярных морей», «Морские льды и современное оледенение», «Геология полярных стран»,

«Человек в Арктике и ее история», «Полезные ископаемые», «Подробная географическая и геологическая характеристика каждого из районов Крайнего Севера»... В первой же лекции Рудольф Лазаревич объявил студентам, что в течение учебного года они будут слушать самых именитых полярных исследователей: профессор О. Ю. Шмидт прочтет им лекции об экономическом значении Севера, профессор В. Ю. Визе расскажет о метеорологическом режиме полярной атмосферы, о динамике вод и льдов Ледовитого океана, а молодой доцент М. М. Ермолаев поможет им прикоснуться к тайнам гляциологии, одной из самых захватывающих наук о Земле...

В самом конце годичного курса Самойлович прочел студентам три лекции об Антарктиде, и это отнюдь не случайно: Рудольф Лазаревич — один из авторов проекта первой советской экспедиции на ледяной континент, в ту пору почти не изученный. Ее предполагали направить на Крайний Юг в связи с начинавшимся в 1932 году 2-м Международным полярным годом. Программа предусматривала проведение разнообразных исследований и на море, и на побережье Антарктиды, причем костяк исследовательской группы (с возможной зимовкой на берегу) составляли Самойлович, Ермолаев и Лактионов. Та экспедиция не состоялась из-за невозможности заправить судно топливом в портах Южно-Африканского Союза, однако проект лег в основу исследований, начатых в Антарктиде советскими людьми четверть века спустя. И вели эти исследования, продолжающиеся по сей день, соратники и ученики Самойловича, ученики его учеников, питомцы его института, его кафедры, его «гнезда»!

Он относился к своим «птенцам» любовно и трогательно. Приобщал их к работе в Арктическом институте, к занятиям в институтской библиотеке, отправлял на практику в самые романтические уголки Арк-

тики, прикреплял к наиболее талантливым наставникам. Даже (судя по всему, несколько нарушая финансовую дисциплину) отпускал из фондов института средства на развитие студенческого лыжного спорта. Сам выбирался со студентами за город, учил их ходить на лыжах, устраивал на пустынной дороге своеобразные гонки: ехал в своей машине, а следом за нею на двух веревках катили на лыжах две цепочки студентов. Помимо этого он учил их сооружать снежные хижины наподобие эскимосских иглу, пережидать непогоду, ориентироваться на местности — короче говоря, проводил репетиции их будущей жизни в Арктике. Рудольф Лазаревич не жалел ни времени, ни сил, лишь бы воспитать надежных специалистов-полярников.

Впрочем, он подчеркивал, что его мечта — учить студентов не только «Северу», а учить широко, чтобы любой выпускник его кафедры мог работать в любом районе земного шара. Самойлович был верен этому принципу и в собственной жизни исследователя. Например, побывал в начале 30-х годов на географическом конгрессе во Франции и в рамках туристской программы посетил экзотический Алжир. Право же, его дневники той поры читаются как увлекательное художественное произведение — столько в них красочных описаний, в которых находится место и одежде местных жителей, и прибрежным террасам, и каким-то колючкам (с неизменными латинскими обозначениями)!

Судьба не обделила профессора Самойловича ни наградами, ни званиями. Депутат Ленсовета, вице-президент Географического общества Союза ССР и почетный член географических обществ многих стран, член президиума «Аэроарктики», член Международного морского арбитража, член Совета при начальнике Главсевморпути... Первоклассное образование, начитанность, глубокая воспитанность, врожденная

деликатность способствовали тому, что он мгновенно устанавливал контакт с любой, самой разнородной аудиторией.

Самойлович мог с блеском сделать доклад в институте, и этот доклад безусловно дошел бы до сознания любого, даже совсем далекого от науки слушателя. Столь же ярко выступал он и в зале Ленинградской филармонии, и в рабочем клубе, и в студенческой среде, и у нас в стране, и за границей.

...Середина 30-х годов — время героическое и нелегкое. По мере того как ширились и углублялись исследования, требования к ученым возрастали, «дорожала» цена их теорий, гипотез, прогнозов. Решением коллегии Главсевморпути Всесоюзному Арктическому институту придавалось откровенно практическое направление: «Вся программа научно-исследовательских работ должна быть теснейшим образом связана с требованиями текущего момента... Каждая экспедиция должна иметь вполне конкретные практические задания, четкие целевые установки и по окончании дать в объеме своих работ те или иные практические выводы».

Самойловича, человека практики, активного созидательного действия, вряд ли необходимо было агитировать в этом плане, потому что с первых же шагов на Крайнем Севере он шел именно таким путем и формулировал свое кредо так: «Наша же целеустремленность одна — создание практических возможностей использования огромных производительных сил, таящихся на суше и в морях Советской Арктики». Лучше не скажешь!

Не обходилось, однако, без критики в адрес Арктического института, порой излишне резкой, несправедливой. «Я в большой претензии к нашей науке, — говорил на совещании в январе 1936 года начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт. — Так уж, Рудольф Лазаревич, выходит. Нам до сих пор не дали точной

картины — где каким промыслом заниматься». На том же ответственном совещании раздавались громкие сетования по поводу неудачных прогнозов, составляемых в институте, придиричиво критиковались неудачно снаряженные экспедиции.

Директор института отвечал на критику терпеливо и достойно. Промахи и даже провалы в работе, несомненно, есть, но мы о них знаем и никогда не закрываем на них глаза, а стремимся исправлять недостатки. Давать надежные прогнозы и конкретные практические рекомендации буквально по всем отраслям науки, от синоптического или ледового предсказания до совета северным промышленникам, где и в какой сезон им лучше всего ловить песца, рыбу или бить моржа,— дело невероятной сложности. Потребуются не годы, а многие десятилетия, прежде чем удастся выработать более или менее надежные рекомендации. Вспомните хотя бы о прогнозах погоды — во всем мире наука еще не в состоянии справиться с этой поистине глобальной проблемой. Так можно ли требовать, чтобы она уже сегодня была решена в рамках одного-единственного, причем вовсе не самого крупного института?!

У нас, продолжал Самойлович, работают великолепные, преданные долгу исследователи. Мы постоянно привлекаем к нашим делам таких корифеев отечественной геологии, как Наливкин, Заварицкий, Смирнов, такого выдающегося климатолога, как Вознесенский. Наши товарищи безмерно любят свою науку, Арктику, гордятся тем, что им доверено работать здесь. 95 процентов наших сотрудников — абсолютно добросовестные люди. А отдельные лентяи и бездарии в коей мере не могут бросать тень на весь коллектив, здоровый и активный!

Он очень переживал неудачи. Но зато как же согревало его сознание необходимости для всей страны их дела — освоения гигантского далекого края, кото-

рое по-настоящему начали они, а завершат их потомки! Как бывал счастлив Рудольф Лазаревич, видя неподдельный интерес к Северу во время своих бесчисленных выступлений, получая письма от молодых людей, горящих «арктическим» энтузиазмом! Вот одно из таких писем:

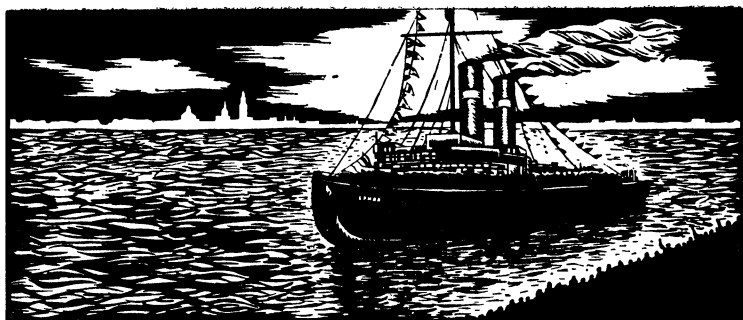
«Осмеливаюсь просить выслушать ярого сторонника Вашего великого дела. Я — техник-изыскатель воздушных путей сообщения, мне 22 года, страшно интересуюсь Крайним Севером и во что бы то ни стало хочу работать на нем. Это моя единственная мечта... Ответьте, я Вас очень прошу: что нужно, чтоб работать на Севере? Ведь в Советском Союзе нет учебного заведения, готовящего кадры для изучения Крайнего Севера (письмо было написано до того, как Самойлович создал в ЛГУ кафедру «поляроведения». — З. К.). А между тем у Вас в институте работает масса счастливых. Где же они учились, почему я не могу быть в Ваших рядах?! Возьмите меня, дайте возможность Северу получить еще одного энтузиаста... Дайте только Север, я хочу работать на нем!»

Это искреннее и взволнованное письмо прислал директору Арктического института Валентин Аккуратов. Тот Валентин Иванович Аккуратов, который вскоре стал флаг-штурманом советской полярной авиации, заслуженным штурманом СССР, кавалером высших боевых и трудовых наград, участником первых полетов на Северный полюс и Полюс Относительной недоступности и еще сотен и тысяч героических полетов в Арктике. «Дайте только Север!» — восклицал он. И «взял» этот Север сам, воплотив в яркую действительность свою «единственную мечту».

Наверное, на склоне дней, в конце 30-х годов, маститый полярник профессор Самойлович охотно подписался бы под каждым словом своего молодого корреспондента. «Дайте мне Север!» — мысленно произносил он всю жизнь, даже когда одолевали недуги,

грозно вмешивались обстоятельства. И он «брал» свой Север с азартом юного романтика, сражаясь за него до конца.

Вот и сейчас, летом 1937 года, его позвала в дальнюю арктическую дорогу легендарная Земля Санникова.



ПОСЛЕДНЯЯ ЭКСПЕДИЦИЯ, ПЕРВАЯ ЗИМОВКА...

Собственно, Земля Санникова была всего лишь романтической приманкой. Предполагался обычный высокоширотный рейс «Садко» как бы в компенсацию за неудачу в навигацию 1936 года. На борту судна в который уже раз создавался Арктический институт в миниатюре. Главной задачей было исследование вод, омывающих с севера Новосибирские острова, одновременно намечалось строительство новой полярной станции на острове Генриетты и попутно — поиски Земли Санникова. А если бы они увенчались успехом, экспедиции поручалось соорудить станцию и на этой Земле.

Директор института на сей раз почти не принимал участия в формировании экспедиции на «Садко». Помимо напряженной повседневной работы он был занят подготовкой к высадке на Северный полюс дрейфующей группы папанинцев, разрабатывал методику их будущих наблюдений, подбирал оборудование и приборы. В то же время Рудольф Лазаревич сам готовился к небывалому воздушному путешествию: в качестве «научного» пассажира он должен был принять участие в трансарктическом перелете

через Северный полюс в Америку на машине Сигизмунда Леваневского.

Профессора Самойловича, почетного члена Географического общества США, пригласили в Новый Свет, чтобы он прочел там цикл лекций об освоении Арктики советскими людьми. В мае 1937 года Рудольф Лазаревич писал в «Правде»: «Мы рассматриваем Северный полюс как этап к дальнейшему продвижению вперед, как промежуточную станцию, которая облегчит связь по воздуху между Европой и Америкой». Он мечтал о таком перелете через полюс, однако в итоге выяснилось, что самолет Леваневского перегружен и ни единого человека, кроме шести членов экипажа, взять на борт нельзя. 26 июля Самойлович вышел на «Садко» из Архангельска, а 13 августа машина Леваневского навсегда исчезла в Центральной Арктике...

«Садко» пересек несколько морей Северного Ледовитого океана и меньше чем через месяц обогнул с севера архипелаг Новосибирских островов, войдя в Восточно-Сибирское море. Найти Землю Санникова не удалось. Зато на границе моря Лаптевых с Арктическим бассейном был открыт на дне глубокий желоб, участники экспедиции собрали интересные данные о животном и растительном мире. Затем корабль подошел к архипелагу Де-Лонга. На острове Генриетты надо было построить полярную станцию. Единственным местом, где можно было выгрузиться, оказался край мощного ледника, перекрывавшего остров. Гляциология, наука о материковых льдах Земли, в те времена еще не могла дать ответ на многие, в том числе и практические, вопросы. Никто не брался предсказать, как поведет себя ледяной обрыв через час, через полчаса, через мгновение: на подобные вопросы и сегодня трудно ответить гляциологам.

Рудольф Лазаревич принял все меры безопасности. Подрывник Гордеев сделал пробный взрыв: он

подорвал подошву ледника, чтобы посмотреть, рухнет ли край. Нет, обвала не произошло. Затем под воду спустился водолаз, он внимательно осмотрел основание ледника и убедился, что оно прочно опирается о морское дно. Научные сотрудники «Садко» организовали постоянное наблюдение за поведением ледника, чтобы при малейших признаках подвижки дать сигнал тревоги. Все прошло благополучно: судно, пришвартовавшееся бортом к ледяному причалу, было быстро разгружено, после чего строители соорудили на некотором удалении от берега здания полярной станции «Остров Генриетты».

Участники экспедиции посещали маленькие островки, водружая на них красные флаги, бороздили высокоширотные воды, пробивались сквозь льды. В те же дни «Садко» спас 23 человека с гидрографического судна «Хронометр», потерпевшего бедствие в море. Все время на ледокольном пароходе работал эхолот, уже успевший получить в Арктике «права гражданства». Вот только ледовой разведки у них не было: самолет Ивана Ивановича Черевичного, тогда начинающего, а впоследствии выдающегося полярного летчика, Героя Советского Союза, сгорел при заправке горючим. «Садко» вынужден был делать разведку льдов собственным, не очень-то могучим корпусом, почти не получая сведений о том, какова обстановка на трассе.

Обстановка же складывалась хуже некуда! Одно за другим застревали в тяжелых льдах, становились на вынужденную зимовку суда, даже целые караваны под проводкой ледоколов (всего по окончании навигации 1937 года в Арктике остались на зиму 26 судов — практически весь ледокольный и транспортный флот Главсевморпути). «Садко» то и дело бросали на помощь попавшим в плен судам, и он, как мог, выручал. Беда, однако, подкрадывалась с другой стороны: на судне кончался уголь. Началась затяжная радиопереписка начальника экспедиции Самойловича

с руководителями морских операций на востоке Арктики, с портовым начальством в Тикси. Самойлович требовал угля, требовал четких указаний, куда конкретно следовать «Садко». Впрочем, выход на запад, из моря Лаптевых в Карское, был уже перекрыт льдами. Значит, пока не поздно, настаивал Самойлович, нужно уходить к Берингову проливу, через него — во Владивосток и южными морями возвращаться на родину.

В ответ он получал крайне сбивчивые и нервные, подчас исключаящие друг друга распоряжения. Только к середине октября, когда на «Садко» оставалось угля всего на несколько суток ходу, руководство осознало серьезность ситуации. «Садко» и двум оказавшимся по соседству пароходам, «Седову» и «Малыгину», разрешено было уходить на восток. Однако разрешение безнадежно опоздало, мощные льды Центральной Арктики, придвинувшиеся к побережью, преградили судам дорогу возле острова Бельковского (к западу от Новосибирских островов). Из-за острейшей нехватки угля пароходы не могли попробовать пробиться на форсированном режиме машин, не помог и аммонал, которым попытались было расчистить путь. 23 октября 1937 года три судна встали во льдах в нескольких сотнях метров друг от друга. Встали на вынужденную, не предусмотренную планами зимовку. Три ледокольных парохода, 217 человек на борту.

Теперь необходимо было законсервировать все механизмы, а для начала погасить котлы, отключить паровое отопление, воду, свет, то есть сделать все, чтобы сэкономить уголь для отопления, чтобы пережить зиму в надежде на будущую навигацию, когда можно будет попытаться вырваться. На имя старшего по каравану капитана «Садко» Н. И. Хромцова пришел радиоприказ начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта: «Сознаем ваши трудности. Постара-

емя с возвратом света, т. е. в феврале, направить к вам отряд тяжелых самолетов для вывоза лишних людей».

Между тем руководителя у тех 217 человек еще не было. Начальство считало таковым Николая Ивановича Хромцова, и в том имелась логика: опытный судоводитель-полярник, обаятельный, знающий, он пользовался уважением и своего экипажа, и моряков-соседей, у которых были собственные, также очень дельные и любимые капитаны. Однако сам капитан Хромцов придерживался иного мнения: возглавить зимовку он предложил профессору Самойловичу. Однако тот решительно отказался. Почему?

На такой вопрос никто, кроме него самого, ответить не может, а в предварительном отчете о событиях 1937/38 года, последней своей работе, до сих пор не опубликованной, Рудольф Лазаревич не дал никаких объяснений. Возможно, он плохо чувствовал себя — как-никак, ему уже подкатывало под 60 и давно пошаливало сердце. Быть может, считал, что не имеет морального права встать во главе зимовки, ибо сам до того ни разу не зимовал в Арктике? Да, это не обмолвка: полярник с мировым именем зимовал до 1937 года разве что в Архангельске, а тут предстояла полярная ночь за 75-й параллелью...

В тот же день три капитана, Хромцов, Швецов и Корельский, направили без ведома Самойловича такую радиограмму Шмидту: «Просим назначить начальником группы зимующих судов профессора Самойловича как самого авторитетного для всего личного состава». Через двое суток последовал ответ: «Начальником зимовки назначаю профессора Самойловича. Товарищу Самойловичу немедленно приступить к организации консервации и сохранения судов, а также к налаживанию научной и учебной работы. О намеченном плане информировать меня». Рудольф Лазаревич радировал в Москву: «Благодарю за дове-

рие. Опираясь на помощь капитанов, помполитов, всего личного состава, питаю глубокую уверенность в благополучном исходе зимовки».

Свои распоряжения он отдавал, постоянно советуясь с опытными моряками, с уважением относясь к предложениям не только капитанов, но и механиков, и кочегаров, и палубных матросов. Жизнь учила изобретательности, на передний план в тех обстоятельствах выходила смекалка. В каютах появились сделанные из бочек камельки, они давали тепло, хотя и скудное. Свеч и керосиновых ламп было очень мало, и тогда умельцы-моряки смонтировали ветряк, дававший, пусть нерегулярно, электрический свет. Продуктов при норме 4500 калорий в сутки должно было хватить на год, при этом немалые надежды связывались с охотой на медведя (правда, сам Рудольф Лазаревич всю жизнь был активным ее противником).

Профессора одолевали не одни лишь повседневные бытовые заботы. Сейчас «Лагерь трех пароходов» дрейфовал в том же районе, в тех же широтах, где в 1893 году, за 40 с лишним лет до них, начинал свой дрейф нансеновский «Фрам», — значит, следовало воспользоваться возможностями их принудительного дрейфа, собрать побольше сведений о природе этой области Арктики, посмотреть, как изменились за полвека климат, режим течений, движение льдов и т. д.

Сам начальник зимовки с первого же дня экспедиции работал над составлением комплексной карты их маршрута, на которую наносил и координаты дрейфующего лагеря, и морские глубины, и скорости течений, и формы льдов, и сведения о погоде. Это была настоящая «объемная» географическая карта, имевшая немалую теоретическую и сугубо практическую ценность. И когда ручная медведица, обитавшая на «Садко», забралась в каюту Самойловича и разорвала ту карту в клочки, отчаяние Рудольфа Лазаревича было безгранично! Однако он тотчас же

принялся за восстановление потери, а наказывать озорницу категорически запретил, заявив: «Она — полноправный член нашего коллектива, у нас же, как известно, нет телесных наказаний!»

Наблюдения шли в том же широком объеме, что и во время летнего активного плавания. Одно за другим следовали небольшие, но очень интересные открытия. Важные закономерности обнаружили гидробиологи, хотя научный мир осознал это лишь 10 лет спустя. Наблюдая за видовым разнообразием бентоса (то есть придонной фауны), исследователи убедились в том, что на дне Ледовитого океана непременно должна существовать какая-то преграда, не позволяющая смешиваться западным и восточным формам организмов. В 1938 году это предположение было высказано еще весьма робко, и это вполне понятно: кто мог тогда представить себе, что на океанском арктическом дне высятся гигантские горы, в том числе и вулканического происхождения! А после войны, когда продолжились планомерные исследования высоких широт, здесь были обнаружены подводный хребет Ломоносова, подводный вулканический Гаккеля, подводное плато Менделеева...

Какой ценой давались им наблюдения? Об этом скупко говорят несколько строк из предварительного отчета руководителя группы гидробиологов, старинного товарища Самойловича еще по Новой Земле Григория Петровича Горбунова. Сдержанно пишет он в докладной на имя начальника экспедиции о том, что в результате острейшей нехватки керосина почти у всех его сотрудников непоправимо ухудшилось зрение, поскольку тончайшие лабораторные исследования приходится проводить в полумраке...

В той уникальной дрейфующей экспедиции занимались и наукой, и учебой. Научный штаб находился на «Садко», а на «Седове», где в навигацию 1937 года проходили практику студенты Гидрографического

института, были организованы занятия по полной программе вуза. Расквартированные по трем судам ученые и студенты регулярно собирались на лекции и практические занятия, порой с немалыми трудностями преодолевая те несколько сот метров, которые разделяли их пароходы. Катастрофически не хватало бумаги, чернил, простых карандашей. Даже радиogramмы записывали в целях экономии на этикетках от консервных банок!

По мере того как ледяное поле втягивалось в причудливый, не укладывавшийся в теорию дрейф, нарастали бытовые и моральные трудности. Каждый день уносил у людей силы, а когда придет избавление, не ведал никто.

Самойлович терпеливо отвечал недовольным. Не нужно искать виноватых, говорил он, всем сейчас одинаково тяжело. Однако мы вовсе не потерпевшие бедствие пассажиры — мы мореплаватели и исследователи, а поэтому обязаны жить по законам моря, по законам братства. И раз уж случилось, что мы застряли во льдах, нужно с наибольшей пользой и обязательно без потерь довести дело до конца. Нет никаких сомнений в том, что нам скоро помогут. Десять лет назад мы спасли итальянскую экспедицию, располагая одним-единственным самолетом на «Красине», теперь же к нам прилетит целая воздушная армада!

Ежедневно вместе с капитанами начальник экспедиции совершал обход судов, придирчиво вглядываясь в каждую трещинку у борта, в каждый торос. Помогал гидрологам брать «станции», принимал участие в авральных работах, в частности в регулярной околке пароходов, чтобы лед не сдавил борта. Снова, как 10 лет назад на «Красине», рассказывал морякам о Великой северной трассе, о прославленных полярниках прошлого, о захватывающем будущем Крайнего Севера.

Дрейфующий караван уносило все дальше в Центральную Арктику, к 80-й параллели, но зимовка близилась к концу. К ним уже летели три тяжелых четырехмоторных самолета трех участников недавней полюсной эпопеи — Героев Советского Союза А. Д. Алексеева и П. Г. Головина, а также известного арктического пилота Г. К. Орлова. Первая же посадка в ледовом лагере едва не закончилась трагически. Посадочная полоса оказалась плохо подготовленной, машины подпрыгивали на неровностях, все три самолета получили повреждения. Летчики не скрывали возмущения нерадивостью моряков, однако они не могли не заметить и другого: бледных осунувшихся лиц, воспаленных глаз у большинства зимовщиков. С волнением и состраданием узнавали пилоты все новые и новые детали аскетического быта полярников. И то, что, невзирая на камельки в каютах, они постоянно мерзли, и то, что горячей воды для «бани» выдавалось по полведра на душу раз в три недели...

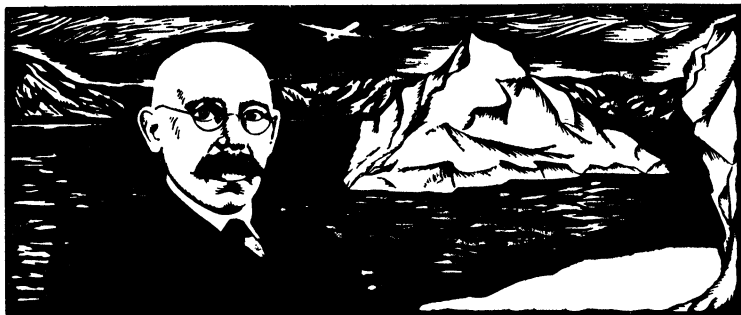
Трогательной была встреча Анатолия Дмитриевича Алексеева с его бывшим начальником по «Красину» (Алексеев был штурманом, или, как тогда говорили, летчиком-наблюдателем в экипаже Чухновского). Однако Алексеев не преминул откровенно отозваться о качестве взлетно-посадочной полосы и просил Самойловича принять надлежащие меры для устранения недостатков. Критика возымела действие. Вместе с другими Рудольф Лазаревич строил новый «аэродром», с ломом и лопатой в руках выравнивал площадку, шутками подбадривал уставших людей.

Пилоты вывезли 184 человека, на судах остались 33 моряка во главе с капитаном Хромцовым. В навигацию 1938 года к ним подошел ледокол «Ермак» и вывел на чистую воду два парохода. «Седов» самостоятельно двигаться не мог из-за поломки рулевого управления, и пришлось оставить его во льдах. Он совершил беспрецедентный 812-дневный дрейф, линия ко-

торого прошла еще севернее дрейфа «Фрама», и в январе 1940 года был вынесен в Гренландское море, где его ждали спасатели на мощном ледоколе. Все 15 седовцев стали Героями Советского Союза.

Начальник экспедиции не собирався покидать зимовку до вывода пароходов из льдов. Еще до начала эвакуации он радировал в Москву о своем желании остаться в Арктике, но из Главсевморпути ему ответили, что возвращения профессора Самойловича на материк требуют интересы Арктического института. Рудольф Лазаревич издал последний приказ по каравану за номером 37, в котором сердечно поблагодарил весь коллектив за помощь, за дружбу и спайку. 21 мая 1938 года в составе последней группы зимовщиков он возвратился в Ленинград.

Завершилась двадцать первая по счету полярная экспедиция Самойловича, последняя в его жизни. Как и все предыдущие, она прошла без единой человеческой жертвы, без тяжелых потрясений и травм, став одной из наиболее интересных и достойных исследовательских операций в истории Арктики. Правда, в историю она вошла много позже, уже после того, как не стало ее славного начальника...



СЕВЕРЯНИН НАВСЕГДА

Самойлович-исследователь, Самойлович-романтик, Самойлович-провидец... Глубоко зная и восторженно любя неприветливую ледяную страну, он точно предсказывал, что произойдет с годами на нашем Крайнем Севере, на трассе Северного морского пути, в Центральной Арктике, в глубинах Северного Ледовитого океана. Рудольф Лазаревич словно воочию видел могучий ледокольный флот и полярную авиацию будущего, работу высокоширотных экспедиций «Север», дрейфующие научные городки многочисленных станций «СП», современные порты, города и поселки на арктических берегах.

13 сентября 1981 года исполнилось 100 лет со дня рождения Рудольфа Лазаревича Самойловича. Его помнят в Приазовье, где он рос, где начинал свой путь революционера, в Архангельске, откуда он впервые — и на всю жизнь! — отправился в Арктику. Помнят его во всех уголках Крайнего Севера, в крупных портах и на маленьких зимовках, в Хибинах и на Шпицбергене, в Осло и Фрейберге, в городах и селениях Италии — на родине людей, спасенных когда-то его экспедицией.

Столетие Самойловича торжественно отмечено научной общественностью страны, созданным им институтом в Ленинграде, Географическим обществом Союза ССР. Рейс за рейсом совершает в северных водах «Рудольф Самойлович» — новый корабль науки, призванный изучать взаимоотношения человека с Мировым океаном, вести экологические исследования и комплексные океанографические наблюдения.

Имя Самойловича увековечено на мировой географической карте: остров Самойловича, ледниковый купол Самойловича, пролив, бухта, гавань его имени — в Арктике; полуостров, мыс и гора Самойловича — в Антарктике.

Северянин по призванию, северянин навсегда, он навсегда остался в памяти тех, кто знал этого благородного и отважного человека, в сердцах тех, кто продолжает его дело.

ОСНОВНЫЕ ТРУДЫ Р. Л. САМОЙЛОВИЧА

Книги

Остров Шпицберген и первая русская научно-промысловая экспедиция. Архангельск, 1913.

Проект оборудования каменноугольных копей на русской территории Груманта (Шпицберген). Архангельск, 1920.

Первый поход «Красина». М., 1928.

Во льдах Арктики (Поход «Красина» летом 1928 г.). 1-е изд. Л., 1930.

Во льдах Арктики (Поход «Красина» летом 1928 г.). 2-е изд. Л., 1931.

Во льдах Арктики (Поход «Красина» летом 1928 г.). 3-е изд. Л., 1934.

На спасение экспедиции Нобиле. 4-е изд. Л., 1967.

SOS в Арктике. Берлин, 1930. На немецком яз.

Путь к полюсу. Л., 1933.

Моя восемнадцатая экспедиция. Л., 1934.

Статьи и очерки

Из Пинежского уезда Архангельской губернии. Гипсовые пещеры. — Изв. Архангельского о-ва изучения Русского Севера, 1909, 1, № 7.

Остров Шпицберген и первая научно-промышленная экспедиция. — Изв. Архангельского о-ва изучения Русского Севера, 1913, № 4—6.

Жив ли Русанов и где его искать? — Газ. «Архангельск», 1915, № 136—137.

Русский уголь для Севера. — Там же, № 138.

Работы Института по изучению Севера НТО ВСНХ на Новой Земле в 1921—25 гг. — Природа, 1926, № 3—4.

Новая Земля. Экспедиции 1921—27 гг. под начальством Р. Л. Самойловича. — Тр. Ин-та по изучению Севера. М., 1929, вып. 40.

Работа ледокола «Красин». — Наши достижения, 1929, № 1. Земля Франца-Иосифа. — Известия, 1929, 14 июля.

Изучение Арктики. — Советский Север, 1930, № 5.

Геологический очерк Земли Франца-Иосифа. — Тр. Ин-та по изучению Севера, 1930, вып. 47.

К Земле Северной. — Известия, 1930, 10 июля.

Работы арктической экспедиции на ледоколе «Седов» в 1930 г. — Природа, 1930, № 11—12.

Полеты в Арктике. — Послесловие к книге «Гибель экспедиции Андрэ». М., 1931.

Некоторые данные по геологии и геоморфологии Земли Франца-Иосифа. — Тр. Ин-та по изучению Севера, 1931, вып. 49.

Экспедиция на Таймыр. — Мироведение, 1932, № 5.

«Русанов». — Известия, 1932, 6 августа.

Создадим большую северную выставку. — Известия, 1932, 12 сентября.

Геоморфологические и гляциологические наблюдения во время полета на воздушном корабле «Граф Цеппелин» летом 1931 г. — Тр. Всесоюз. Арктического ин-та, 1933, т. XII.

Германская экспедиция в Гренландию. — *Arctica*. Л., 1933, № 1.

Проблема изучения Арктики. — В кн.: Проблема Севера. М., 1933.

История полетов в Арктике и Антарктике. — В кн.: Воздушные пути Севера. Сборник статей, посвященных вопросам освоения Севера. М., 1933.

Борьба за Советскую Арктику. — В кн.: Научный Ленинград к XVII съезду. Л., 1934.

Наука в Арктике. — Наши достижения, 1934, № 3.

Пути освоения Советского сектора Арктики. — Новости техники, 1934, № 56—57.

Экспедиция на ледокольном пароходе «Седов». — Бюл. Арктического ин-та, 1934, № 10.

Обзор научной работы Всесоюзного Арктического института. Л., 1934.

Проблема транспорта в Советской Арктике. — В бой за технику. М., 1934, № 2.

Успехи обследования советских арктических областей. — Тр. I Всесоюз. геогр. съезда. Л., 1934.

Из истории арктических исследований. — В кн.: За освоение Арктики. Л., 1935.

Пятнадцать лет научной работы в Арктике. — Советская Арктика, 1935, № 1.

Штурм Арктики. — Известия, 1935, 14 апреля.

В борьбе за Арктику. — Новый мир, 1935, кн. 3.

Послесловие и примечания к роману Ж. Верна «Путешествия и приключения капитана Гаттераса». М., 1936.

Использование аэросаней в арктических экспедициях. — *Polar record*, 1936, № 12. На английском яз.

Экспедиция на ледокольном пароходе «Садко» в 1936 году. — Бюл. Арктического ин-та, 1936, № 10—11.

Высокоширотная экспедиция 1936 года. — Советская Арктика, 1936, № 8.

Деятельность Всесоюзного Арктического института в 1936 году. — Проблемы Арктики, 1937, № 1.

Победа над полюсом. — Проблемы Арктики, 1937, № 4.

Воздушный путь в Америку через Северный полюс. — Правда, 1937, 30 мая.

Согласно списку, хранящемуся в фондах Всесоюзного географического общества в Ленинграде, на 1935 год у Р. Л. Самойловича было 82 печатные работы, не считая сотен заметок, рецензий (на русском и других языках), газетных статей и т. п., не говоря уже о докладных записках и отчетах об экспедициях, находящихся в архивах.

СОДЕРЖАНИЕ

«МЕЩАНИН ПОСАДА АЗОВ»	5
УГОЛЬ ВО ЛЬДАХ	16
ЭКСПЕДИЦИЯ, СТАВШАЯ ИНСТИТУТОМ	27
НОВАЯ ЗЕМЛЯ	36
«ВЕРНУТЬ ЧЕЛОВЕКА К ЖИЗНИ...»	46
ДИРЕКТОР НА КАПИТАНСКОМ МОСТИКЕ	63
В ГОНДОЛЕ НАДО ЛЬДАМИ	75
НАБЕРЕЖНАЯ РЕКИ ФОНТАНКИ, 34	84
ПОСЛЕДНЯЯ ЭКСПЕДИЦИЯ, ПЕРВАЯ ЗИМОВКА	93
СЕВЕРЯНИН НАВСЕГДА	103
ОСНОВНЫЕ ТРУДЫ Р. Л. САМОЙЛОВИЧА	105

Каневский З. М.

К19 **Вся жизнь—экспедиция.** — М.: Мысль, 1982.—
108 с., карт. — (Замечат. географы и путешест-
венники).
20 к.

Эта книга рассказывает о жизни замечательного советского полярного географа Рудольфа Лазаревича Самойловича — руководителя и организатора 21 арктической экспедиции.

Р. Л. Самойлович в течение ряда лет изучал арктические архипелаги (Новую Землю, Землю Франца-Иосифа и др.), плывал на ледокольных судах почти во всех морях Северного Ледовитого океана. Им написаны научные труды и многочисленные научно-популярные статьи.

В книге использованы архивные документы, рассказы и воспоминания родных, друзей, учеников — тех, кто был с ним в арктических походах и плаваниях. Книга рассчитана на широкий круг читателей.

К $\frac{20901-005}{004(01)-82}$ 131—82

ББК 26.8г
91(09)

ИБ № 2065

Зиновий Михайлович Каневский

**ВСЯ ЖИЗНЬ —
ЭКСПЕДИЦИЯ**

Заведующий редакцией О. Д. Катагощин

Редактор С. Я. Проходцева

Редактор карты Т. В. Рупасова

Младший редактор Ю. С. Макаревич

Оформление художника А. М. Павлова

Художественный редактор А. И. Ольденбургер

Технический редактор Н. Ф. Кубракова

Корректор Н. С. Приставко

Сдано в набор 31.03.81. Подписано в печать 29.12.81. А 10489. Формат 70×100¹/₃₂. Бумага типографская № 3. Литер. гарн. Высокая печать. Усл. печатных листов 4,51. Учетно-издательских листов 4,79. 4,85 усл. кр.-отт. Тираж 50 000 экз. Заказ № 17101. Цена 20 к.

Издательство «Мысль». 117071, Москва, В-71, Ленинский проспект, 15.

Типография издательства «Калининградская правда»,
236000, г. Калининград обл., ул. Карла Маркса, 18.

НОВЫЕ КНИГИ

В 1982 г. издательство «Мысль» выпустит новую работу из серии «Замечательные географы и путешественники»:

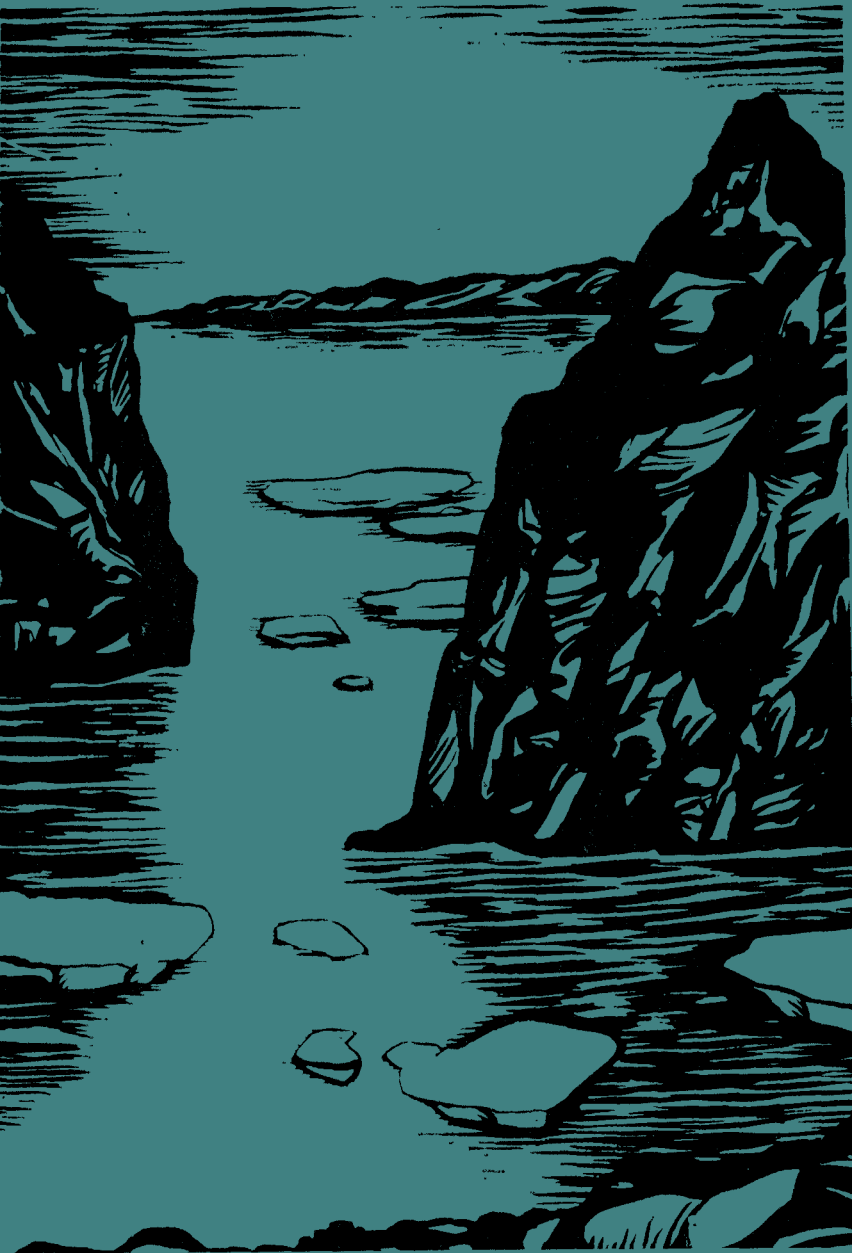
Троицкий В. А. Записки Харитона Лаптева. — 6 л. — (Замечательные географы и путешественники). — 40 к.

Книга посвящена открывателю Таймыра, участнику Великой Северной экспедиции 1733—1743 гг. Харитону Лаптеву. Автор книги не ограничивается жизнеописанием и путешествиями Лаптева: в обширном приложении вниманию читателя предлагается первая достоверная карта Таймыра, составленная знаменитым путешественником, и географическое описание полуострова. Этот труд Лаптева выходил в свет лишь в 1851 г. — более 130 лет назад.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Книги издательства «Мысль» продаются в магазинах, распространяющих общественно-политическую литературу.

Подробную информацию о литературе, готовящейся к выходу в свет, и о порядке ее распространения Вы можете получить из ежегодных тематических аннотированных планов издательства «Мысль».



20 коп.



Москва
Мысль

