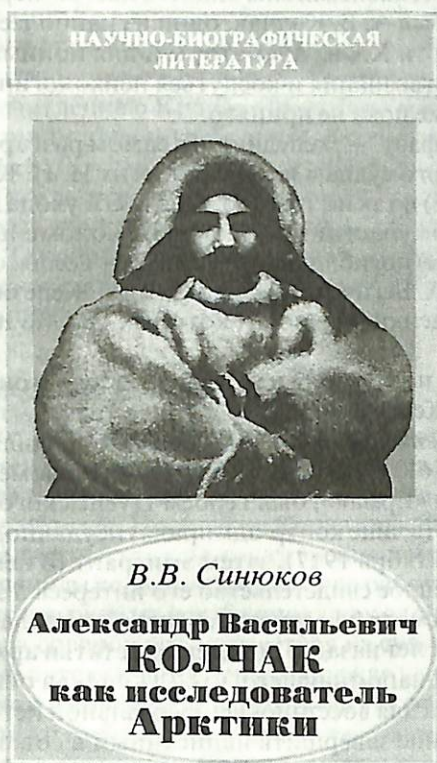


Размышления над книгой

Ю. В. ЧАЙКОВСКИЙ

ЛЕЙТЕНАНТ КОЛЧАК И РУССКАЯ ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ



Вышедшая в серии «Научно-биографическая литература» интересная и содержательная книга В. В. Синюкова [1] необычна во многих отношениях — она вдвое толще, чем принято в серии, но описывает лишь одну сторону научной жизни героя (он был как ученый известен не только географическими, но и военно-теоретическими трудами), и ту — в эскизах; является не столько исследованием, сколько материалами к нему, зато весьма эмоциональна; содержит пространные экскурсы в посторонние темы, а на суть научных результатов место не всегда находится. Наконец, что для издательства «Наука» совсем ново, книга не обнаруживает следов редактирования (даже по части довольно обильных грамматических ошибок). Например, «пароход, который плыл вверх по Лене до Иркутска» [1, с. 147], мог и должен был привлечь внимание редакторов и рецензентов, кто бы они ни были по образованию. Их указано четверо, однако Иркутск и Якутск смешаны в книге многократно. Впрочем, интересно не искать

просчеты (у кого их нет?), а использовать то, что новая книга дает. Дает же она прежде всего замечательные документы. Ее оценка невозможна вне связи с тем, что на ту же тему писали в последние годы.

1. Об экспедиции и ее знаменитом участнике

Русская полярная экспедиция (РПЭ) под руководством Э. В. Толля, проходившая сто лет назад (1900–1903), описывается во всех руководствах по истории исследования Арктики. До недавних пор основными источниками для ее истории были опубли-

ликованные служебные отчеты участников, доклады Коломейцева и Колчака Географическому обществу (в частности, [2–12], цитируемые далее), дневник Толля [13], а также немногие архивные документы. Среди них чаще всего использовались тексты самого Толля, цитаты из воспоминаний Бегичева [14], и скупые, без указания источника, ссылки на недавно опубликованные путевые записки Колчака [11]. К сожалению, в качестве источников долго служили также и книги, полные искажений, — таковы советские биографии Толля и Бегичева, русское издание дневника Толля, протоколы допроса Колчака и другие книги, называть которые не хочется.

Экспедицию упоминают как образцовое научное предприятие, однако ее реальный ход и результаты не только мало известны, но и во многом искажены. Это вызвано несколькими причинами, из которых главными мне видятся две: во-первых, ее самым ярким после Толля участником был А. В. Колчак, один из наиболее знаменитых и одиозных людей первой четверти XX в.; а во-вторых, для понимания РПЭ нужно выйти за рамки истории естествознания и коснуться психологии. Такое исследование экспедиций в нашей науке пока не принято.

Для начала напомним беспрецедентный факт — экспедицию в самом разгаре почему-то покинул командир экспедиционного судна «Заря» лейтенант Н. Н. Коломейцев, хотя офицеров (их было всего трое) и так не хватало. После его ухода многие работы РПЭ пришлось свернуть, двое участников (включая Коломейцева) едва не погибли, а шестеро (включая Толля) погибли; пытаюсь спасти Толля, семеро (включая Колчака, боцмана «Зари» Н. А. Бегичева и рулевого В. А. Железникова) сами поставили себя в условия, для оценки опасности которых трудно подобрать слова.

Все заслуживают отдельного рассказа, но если Колчак и Бегичев удостоились биографий, то Василий Александрович Железников (1878 – после 1959) — лишь газетной заметки [15]. (Остальные четыре спасателя не входили в РПЭ, а были мезенскими поморами — их список см. [1, с. 161].) Николай Николаевич Коломейцев (1867–1944) позже командовал ледоколом «Ермак», был героем Цусимского сражения, но в первую мировую войну воевал (в чине контр-адмирала) неудачно, уволен в отставку с чином вице-адмирала (октябрь 1917), затем эмигрант (о нем см. [11, примеч. 16 и 31] и книгу [16]). Единственное свидетельство его интереса в эмиграции к излагаемым здесь событиям — просмотр (и, вероятно, правка) доклада [17].

Положение начало немного меняться 12 лет назад, с появлением статьи архивиста С. В. Дрокова, тогда еще студента [18], напомнившего, что РПЭ текла отнюдь не гладко. Публикация была очень полезна для восстановления реальной истории экспедиции; в частности, она позволила мне завершить написанный в советские годы (по доступным тогда материалам) очерк о Колчаке [19] и статью о причинах гибели Толля [20]. Однако в целом прежнее лубочное отношение к РПЭ сохранялось, и внимания исследователей она не привлекала.

Поэтому так важно появление книги Синюкова. Мне уже пришлось писать о ней [21], но в той статье почти не была затронута одна из глав тем книги — роль самого Колчака в РПЭ. Здесь пойдет речь именно об этом. В данном отношении книга Синюкова дает нам много новых документов и позволяет отказать от ряда произвольных суждений, к которым прежние исследователи склонялись за недостатком подлинных текстов. Сейчас, с появлением новых работ, положение, надеюсь, изменится в корне. Кроме книги Синюкова, назову еще публикацию путевых записок Колчака [11], а также никем ранее не использованные иркутские доклады членов РПЭ [4; 7].

За всем, что сейчас пишут о Колчаке, не уследишь, и всего не купишь. Увидав на прилавке яркую обложку книги И. Ф. Плотникова, где герой изображен забавно —

на фоне Петропавловской крепости, но не в морском мундире, а в белогвардейском френче, с серебряным аксельбантом царского генштаба, но на левом плече (так носили аксельбант жандармы), — я без особого интереса раскрыл книгу, ибо такое равнодушие к фактическому материалу предвещает легковесность. Раскрыл — и тут же с изумлением увидел свой собственный текст: «Лейтенант-гидрограф, придиричивый к матросам, с собаками был и вовсе строг, а дикого зверя и птиц рассматривал лишь через прорезь своего винчестера. В поездках с Толлем он впервые полюбил лающую и скулящую братию и под конец даже сам уговаривал Толля не убивать больных собак, класть их на нары — авось отлежатся. А в усатых моржей прямо-таки влюбился и на мушку не брал» [22, с. 20; 19, № 1, с. 36].

Цитата переписана Плотниковым не очень точно, но главное — приписана вовсе не мне. Ее автором обозначен А. А. Бялыницкий-Бируля, зоолог РПЭ, ничего на сей счет не писавший. Свой текст нашел я и далее. Таких заимствований, как говорят пишущие о Колчаке, у Плотникова немало.

Впечатление о Колчаке (частично его переписал Плотников) сложилось у меня при чтении дневника Толля и отчетов членов экспедиции — прежде всего самого Колчака. Других материалов о злейшем враге большевизма тогда (в брежневские годы, когда я писал очерк) достать было почти невозможно, и пришлось компенсировать скудость данных самым скрупулезным анализом того, что попадало в руки. Такой подход оказался весьма продуктивным. Сейчас наоборот: информации невпроворот, автор тонет в ней и, быть может, сам не в силах сказать, откуда что выписал.

2. Колчак и конфликт начальников

Этот поучительный конфликт, окрасивший в мрачные тона всю экспедицию, известен нам в основном со слов Колчака и Бегичева. Из них мы узнаем, что Коломейцев еще в Петербурге просил точно определить его права и обязанности, но успеха не имел. Поскольку Колчак высказался о нем негативно («будучи крайним формалистом, стал на точку зрения командира военного судна»; «показал своим отношением ко мне, что на всякую работу, не имеющую прямого отношения к судну, смотрит как на неизбежное зло»; «я считаю, что точка зрения Н. Н. Коломейцева была совершенно неуместная на судне, имеющем чисто научные цели»), то немногие авторы, допущенные прежде к архиву Колчака, дружно внушали остальным, что в конфликте виноват был Коломейцев.

Однако публикация полного текста первых трех глав записок открывала, что дело далеко не так просто. Колчак выступает в них отнюдь не сторонником Толля. Спрямо-таки адмиральской самоуверенностью 28-летний лейтенант декларирует:

Я полагаю, что начальником должен быть просто образованный человек, ясно и определенно сознающий задачи и цели предприятия, а будет ли он специалистом по геологии, не имеющей никакого отношения к ходу самого дела, — это не имеет значения. Для начальника удобно не иметь никакой специальности, а иметь побольше способностей управлять и руководить всем делом, входить в жизнь и внутреннее мелочи хозяйства, а не «экскурсировать»... часто преследуя в ущерб всему свои специальные «научные задачи». Вот подчиненный ему состав должен обладать научной подготовкой, а для того, чтобы выполнять и руководить ходом морского предприятия, прежде всего надобно быть моряком [11, с. 80–81].

Ученому читателю, у которого эти слова вызовут неприязнь к их автору, замечу, что они написаны летом 1903 г. в поварне (охотничьей избушке) на о. Котель-

ный, где отряд Колчака провел 40 дней в томительном ожидании момента, когда льды расступятся и пустят их спасать Толля, который как раз ушел «экскурсировать» на о. Беннета и пропал. Экспедиция развалилась, теперь вместо «хода самого дела» надо было спасать «экскурсанта» и, быть может, гибнуть при этом самим.

Но вернемся к конфликту. Колчак писал, что

Коломейцев, прекрасный моряк, положивший всю свою энергию и знание на судно, ... не мог войти в положение члена научной экспедиции, и об этом можно было только сожалеть. С другой стороны, барон Толль стоял только на научной стороне и, по существу дела, совершенно не мог входить в судовую жизнь. Первое время барон Толль почти ни во что не вмешивался и редко даже выходил на мостик, но все понимали, что столкновение неизбежно.

Первый случай был связан с дракой матросов перед уходом с Кольского побережья. Провожая двоих, списанных на берег (одного — за пьянство, другого — по болезни), они перепились до ножевой драки. Колчак писал:

Случай самый обыкновенный и для нас не имел никакого значения — завтра мы должны были уходить в море и все кончилось. Но на барона Толля эта драка с ножами произвела, по-видимому, очень тяжелое впечатление. Несколько саркастическое замечание Н. Н. Коломейцева по поводу этого случая вызвало весьма корректный разговор... оба в течение двух часов в вежливой форме наговорили друг другу кучу всякой дряни, в конце концов Толль заявил, что он считает дальше плавать с Коломейцевым невозможным и списывает его, на что последний немедленно заявил, что он не желает оставаться на «Заре» далее следующего утра и сдает все обязанности старшему после себя, т.е. лейтенанту Матисену.

В этот раз положение спас Колчак: поскольку «Матисен, как всегда, слишком был благоразумен, и сначала ни во что не вмешивался, выжидая, что будет», Колчак заявил, что просит списать и его, ибо невозможно «плавать на судне, где удаляют командира с первых дней плавания». Тем самым экспедиция прекращалась, поскольку «с одним офицером плавать было невозможно», а найти других было нигде. После целой ночи коллективных уговоров начальники помирились — «пожалуй, даже с излишней трогательностью». Коломейцев пробыл командиром еще полгода.

Поясню: сложность ситуации была в том, что за дисциплину отвечал командир как начальник над командой, и он готов был обеспечить ее обычными в военном флоте мерами, вплоть до телесных наказаний. Матросы состояли (как и офицеры) на действительной военной службе, но сам-то командир подчинялся гражданскому лицу — барону Толлю, который и слышать не желал о воинских наказаниях. Колчак писал, что двоих матросов следовало списать еще в Норвегии, но это сделано не было. Полагаю, что «саркастическое замечание» касалось именно этого.

Плавание продолжалось внешне мирно, и Коломейцев, судя по его отчетам, понемногу проникался духом научной работы. Правда, он фактически запретил Толлю подниматься на ходовой мостик (о чем я писал ранее [20, с. 10]), но с прекращением навигации, казалось бы, должен был наступить относительный мир.

Тем удивительнее, что вскоре после остановки на зимовку Толль сделал попытку покинуть экспедицию. Об этом никогда не пишут, поэтому мне придется привести документы подробно. Обычно дело излагают так, будто Толль задумал длительную экскурсию, но — вот реалии.

Уже на пятый день зимней стоянки Толль предложил лучшему каюру РПЭ, казачьему уряднику Степану Расторгуеву сопровождать его, пока еще не настала по-

лярная ночь, в поездке через весь Таймыр (не менее 475 км), до ненецкого поселения Рыбное на реке Хатанга. Опытный и отважный Расторгуев пришел в ужас — судя по тому, что вскоре сам явился к Толлю (что не было принято) и стал говорить нечто странное:

Суббота 23.IX / 6. X... Расторгуев пришел вчера вечером и доложил, что собаки тянут плохо, а тронтеймовские вообще никуда не годятся. Он понял, кроме того, что не умеет управлять собаками; Стрижев был бы лучшим проводником в пути на Хатангу, чем он, ему же это не по плечу, поэтому он просит освободить (entlassen*) его или по меньшей мере дать отпуск [13, с. 117].

Толль возмущился, но после долгой беседы пообещал отпустить Расторгуева с Хатанги в родной Якутск до марта, поняв, что таким образом можно послать почту и в том числе ходатайство об устройстве угольного склада впереди по курсу «Зари», на острове Котельном. Толль стал готовиться к поездке. Через три дня он записал благодушно:

Коломейцев ежедневно бегают на лыжах, причем дает 3–4 собакам тащить себя. Это выглядит очень мило. Он свеж и бодр и необычайно благоразумен (bedacht) в поддержании «порядка» на судне.

Сегодня я сообщил ему, что на время моего отсутствия он будет замещать меня и что Бируля назначается его прямым помощником и руководителем научных работ. Он с этим вполне согласился [13, с. 120].

Как видим, Толль избрал вариант, прокламированный Колчаком: командует моряк, а начальник научных работ — его помощник. Но только не Толль. Разумеется, идиллия продолжалась недолго.

3. Бунт Коломейцева

Вставал вопрос: а вернется ли Толль к следующей навигации? Как он собирается вернуться, если отпустит Расторгуева? Зачем он оставляет инструкции по антропологии, которые не понадобятся еще минимум год?

Через 11 дней в дневнике Толля значится загадочная запись:

..... я просил Коломейцева зайти ко мне и сказал ему, что хочу еще раз обсудить как следует угольный вопрос. Мы хотим теперь на основании расчетов нерационального потребления угля в течение прошлого лета рассчитать его потребление в наступающем году.....

Я вынужден отказаться от поездки на Хатангу! [13, с. 123].

Пятиточия означают, по всей видимости, купюры, сделанные Эммелиной Толль, вдовой ученого; она сама объяснила в послесловии: «Я опускаю, как несущественное, подробности совместной жизни участников экспедиции» [13, с. 579]. Для нашей темы они как раз очень существенны, и, к счастью, тему опущенного разговора сообщил Коломейцев. В отчете Академии и в докладе Географическому обществу он, как было принято, о ней умолчал, но еще до этого, когда обида была свежа, проговорился в докладе в Иркутске. Вот это место в изложении референта:

* Немецкое «entlassen» имеет, как и русское «уволить», два смысла: первый — освободить от чего-то, обойтись без кого-то, а второй — отказать в должности, расторгнуть трудовой договор. Второй смысл отпадает, поскольку уход с работы был возможен только путем поездки на Хатангу, от которой Расторгуев как раз отказывался. Очевидно, он ставил условием поездки отпуск, на что и получил согласие.

Барон Толь собрался в поездку... причем решил взять с собою одного из лейтенантов. Уже все было готово, когда командир «Зари» выразил протест, спросив начальника экспедиции — считает ли он вполне обеспеченным свое возвращение к экспедиции? Барон ответил отрицательно. Тогда лейт. Коломейцев напомнил ему пример Нансена, которого... упрекали за его известное рискованное предприятие, вдвоем с Иогансеном*. Барон Толь решил отказаться от этой поездки [4, с. 54–55].

Что заставило командира порушить с таким трудом найденное решение — боязнь потерять лейтенанта или обида за экспедицию?

Одно ясно: Коломейцев спас ее, на полтора года отсрочив развал, вызванный уходом начальника. Сколь крепкие выражения ему пришлось применить, мы не знаем, но в той или иной форме речь должна была идти о дезертирстве. Разумеется, такого посягательства на свою честь Толль простить не мог, и участь Коломейцева была решена. Предлогом для изгнания послужил тот же «угольный вопрос», самим же Коломейцевым инспирированный.

Вопрос состоял в том, хватит ли «Заре» угля для дальнейшего плавания или же надо просить Академию финансировать очень дорогое дело — присылку угля. Коломейцев подсчитал, что уже истрачено почти две трети угля, а это значило, что его хватит только «до земли Санникова, затем до острова Котельного, но не до Берингова пролива» [5, с. 353], не для возвращения. По мнению Колчака, этот «пессимистичный взгляд на расход топлива был преувеличен» [11, с. 87], но Толля он привел в беспокойство. Сперва, как мы видели, он ограничился планами рационализации расхода угля** и письмом с просьбой прислать уголь на о. Котельный, но после демарша Коломейцева стал говорить иначе.

4. Угольный вопрос, но не уголь

Теперь, оказывается, требовалось два склада — впереди, на о. Котельном, и позади, на о. Диксон. Разумеется, сперва надо было просить о первом, поскольку второй мог понадобиться лишь в случае невозможности пройти к первому, а в этом случае имелся запас всего нужного для второй зимовки. Так это и планировалось, и выполнение плана поручалось Коломейцеву:

на совещании экспедиции было решено, что лейтенант Коломейцев проникнет на Енисей с целью отвезти почту и устроить угольные станции на Котельном острове, а также и в порте Диксона на случай, если бы «Заря» была вынуждена возвращаться в восточным путем [4, с. 57–58].

Для начала Коломейцеву надо было пройти тот же маршрут на Хатангу и с тем же Расторгуевым, только — во тьме полярной ночи, а затем — около тысячи верст на оленях с ненцами до Дудинки на Енисее. Оттуда, уже летом, на лодке или пароходе до Красноярска, где телеграф и железная дорога, откуда можно договориться и с Иркутском, и с Якутском.

Однако Толль самолично поменял склады местами. Коломейцев писал: «Мне была вручена инструкция Начальника Экспедиции, в которой предлагалось... устроить угольные склады в порте Диксона и на острове Котельном» [6, с. 499].

* Фритьоф Нансен весной 1895 г. покинул вмерзшую в лед шхуну «Фрам», передав руководство экспедицией командиру шхуны, и отправился к Северному полюсу вдвоем с лейтенантом Иогансеном (Юхансеном).

** Эти меры реализовал в навигацию 1901 г. уже новый командир — Ф. А. Матисен: на стоянках пар поддерживали дровами, а ход судна производили с самой экономичной (в тоннах на милю) скоростью.

И это — не описка: ему действительно было предписано сперва соорудить склад на Диксоне, а затем уж добиваться склада на Котельном. И, что не менее удивительно, Коломейцев согласился. Очевидно, он был готов на всё, лишь бы расстаться с Толлем навсегда, а склад на Котельном означал бы новую встречу с ним.

Бегичев, чьи воспоминания до этого момента молчат о конфликтах, тут не удержался и нескладным стилем поведал:

На Новый год 1901 г. как-то командир Коломейцев сказал мне, что он покидает судно и едет с казаком Расторгуевым к реке Таймыре и оттуда через тундру на Хатангу, где живут люди. Оттуда попасть в Дудинку и Туруханск и дальше. Посылает его начальник экспедиции для заготовки и доставки по реке Енисею на Диксон 100 тонн угля для нашего судна и на 20 человек теплой одежды. Как-то нам это не верилось, зачем нам уголь на Диксон и прочее, а оказалось, что барон Толль не мог жить с командиром и хотел его каким-нибудь образом отправить с судна и нашел предлог [14, с. 14].

Об этом ужасающем походе (см. [21]), где поведение Толля названо преступным, здесь надо добавить лишь следующее. Отчет и доклады Коломейцева рисуют нам вовсе не «крайнего формалиста» — наоборот, они, пожалуй, живее, чем у других членов РПЭ, причем Коломейцев не побоялся человеческих слов даже в официальном докладе: вспомнив восклицание Нансена «О, эти торосы! они способны гигантов привести в отчаяние», он заметил простодушно: «Но так как мы с Расторгуевым были не гиганты, то в отчаяние не приходили» [6, с. 506].

А вот — выдержки из докладов. (1) «Солнечный свет заменяла луна, когда в период полнолуния целые сутки она не скрывалась за горизонтом и ее холодный свет ярко и своеобразно отражался на громадной снежной поверхности» [4, с. 55]. (2) Выбросив в начале пути основную часть припасов (осталось 3 пуда еды для людей и 9 пудов корма для собак), Коломейцев пояснил: «На пятый день похода мы сделали маленькую остановку. Бируля с непривычки сильно устал (он провожал уходивших, чтобы те кормились с его нарты первые 200 км. — Ю. Ч.) ... Так как я убедился, что единственный способ дойти до Гольчихи (ближайший населенный пункт. — Ю. Ч.), это — идти впроголодь, то здесь же бросил все то, что превышало нашу потребность... Убавляя свою провизию до минимума, я не решился обидеть собак, так как в них — весь наш успех». (3) Прямо на палатку шел медведь, но путникам не хотелось вылезать на мороз. «Я крикнул: "Расторгуев, медведь идет". "Так точно, ваше благородие, медведь". Я вышел из мешка, ружье было наготове и убил медведя». (4) «Стал ощущаться недостаток сухарей, их было взято всего 2 пуда, но они очень быстро выходят. Они очень вкусны и отсыпая себе порцию, думаешь, нельзя ли утащить еще один сухарь» [5, с. 358, 359, 363].

Склад на Диксоне (который простоял без дела много лет) Коломейцев устроил наилучшим образом, затем съездил в Иркутск договориться о доставке угля на Лену и там произнес цитированный выше доклад. Всерьез упрекнуть его можно, по-моему, только в одном: прибыв в Петербург, он сделал так, что уже принятое Академией решение о втором складе было отменено. Вот его собственные слова: «Предприятие было сложное. Гарантировать успех, что я доставлю уголь на Котельный, никто не мог... И даже, заплатив такие деньги, можно будет пройти на Котельный, но не найти места, где зимует "Заря"». Аргумент детский, но, услышав его, академики вдруг решили, что отпущенная сумма (75 тыс. руб., а «Заря» обошлась в 60 тыс.) слишком велика, поскольку «превзойдет стоимость самой "Зари"» [5, с. 368].

Можно было за полцены доставить баржу с углем в устье Лены, куда «Заря» пришла бы сама, но этот вариант Коломейцев не назвал тогда и вскользь упомя-

нул его только через 30 лет, в эмиграции [17, с. 6]. Чисто психологически его понять можно: голодный поход и молниеносно созданный склад привлекли к нему внимание, и сам вице-адмирал Макаров предложил ему командовать ледоколом «Ермак». Отказаться и ехать для услужения ненавистному Толлю? На это мало кто способен. А уж аргументы всегда найдутся: «Чего хочется, в то и верится», — гласит пословица.

Толлю было предложено сократить круг работ, он же предпочел бросить «Зарю», ушел пешком на остров Беннета и погиб.

5. Колчак и попытка спасти группу Толля

Колчак ушел в полярную экспедицию мало кому известным лейтенантом, а вернулся знаменитостью. О его прибытии с Ледовитого океана в Якутск писали газеты, в Иркутске зал Географического общества рукоплескал ему стоя, а разрешение на его бракосочетание прислал из Петербурга в Иркутск сам великий князь Константин Константинович, президент Академии наук. На японскую войну отбыл лейтенант из Иркутска не как-нибудь, а в распоряжение Макарова. Причина такой известности была в подвиге: пытаясь спасти

начальника, он отплыл к острову Беннета в шлюпке. Ни до, ни после никто на такое не отваживался. Разумеется, спасались в шлюпках многие, но чтобы с материка в Ледовитый океан — никто. Этот подвиг очень любят восхвалять, но не любят о нем читать.

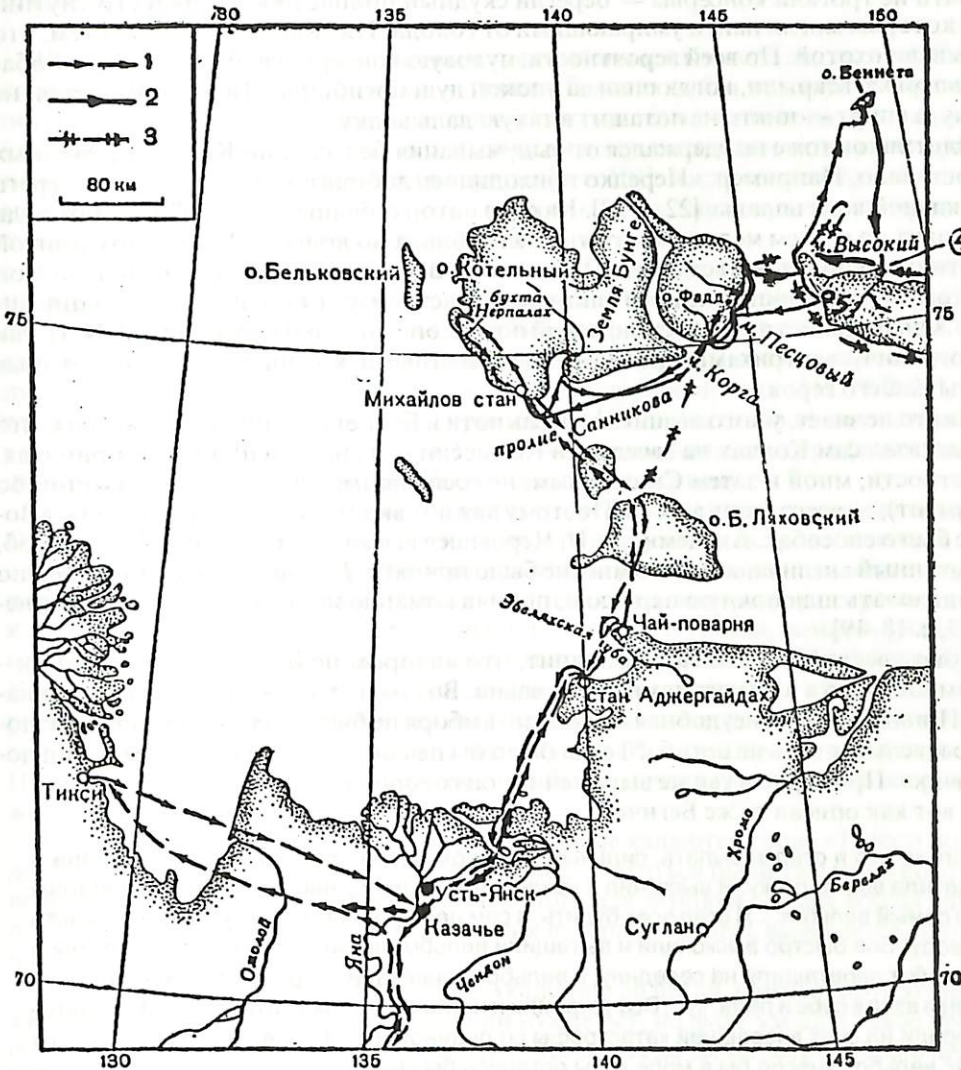
Так, известный писатель Владимир Максимов посвятил ему пять строк: Колчаку «вдруг пригрезился его давний дрейф на утлом вельботе сквозь ледяное крошево Северной губы в поисках экспедиции барона Толя. Ведь и тогда он если не наверняка знал, то чувствовал, что Толь и его люди погибли, должны были погибнуть, столько месяцев не имея в запасе ни продовольствия, ни средств передвижения. Их могло спасти только чудо» [23, с. 66]. Комментировать «дрейф» и «Северную губу» смысла нет, а о действительных видах на спасение группы Толля сказал, и не раз, сам Колчак. Например: «Зная лично его и условия, среди которых он может теперь находиться, я не считаю его положение критическим» [1, с. 270]. И в самом деле, участникам РПЭ (тому же



А. В. Колчак

Коломейцеву) бывало хуже. Да, поход Толля был безумен и безнадежен, но — по причине, не попавшей во внимание ни Колчака, ни, тем более, Максимова: группу Толля погубил очередной конфликт, о чем будет речь далее.

Другой писатель, капитан I ранга Николай Черкашин, удивляется: «Не могу себе этого представить: сорок двое (!) суток на шлюпке в Ледовитом океане!.. Пол-



Спасательная экспедиция 1903 г.

- 1 — маршруты отряда Колчака на нартах; 2 — маршрут отряда Колчака на вельботе;
 3 — маршрут отряда Бруснева на Новую Сибирь и вокруг нее; 4 — мыс Вознесения;
 5 — стан Бирули, где Бруснев летоовал в 1903 г.

тора месяца в непрсыхающем от брызг и захлестов платье, без горячей пищи, на одних сухарях и консервах. Правда, были еще шоколад и водка» [24, с. 12].

Представлять себе это и нет надобности, поскольку в океане группа Колчака была всего дважды по двое суток, а остальное время шла вдоль мелководных внутренних берегов, ежедневно разводя костер для просушки одежды и варки пищи, а в океане используя примус (керосиновую плитку). Об этом у Колчака и Бегичева подробно написано. Там же значится и другое: в 8-месячный поход Колчак двинулся с трехмесячным запасом, поэтому по пути к Беннету спасатели сэкономили сухари

и почти не трогали консервы — берегли скудный припас для Толля и его спутников, которых могли найти умирающими от голода. Питались в основном тем, что добывали охотой. По всей вероятности, пудовую консервную банку (мясо с бобами) впервые вскрыли, когда пили за упокой душ погибших. Пили, разумеется, не водку, а спирт — никто не потащит в такую даль водку.

Плотников тоже не удержался от выдумывания бед, словно Колчаку реальных недоставало. Например: «Нередко приходилось добираться с вельбота до берега по ледяной воде вплавь» [22, с. 23]. Как это автор себе представлял? Вельбот ведь проходит по совсем мелким местам — на глубинах по колено. (Но в целом книгой Плотникова пользоваться можно.) К чести В. В. Синюкова надо заметить, что он по этому пути не пошел, чем его книга резко расходится с большинством написанного. Он подробно описал героический поход, описан поход и у меня [19, № 1], так что ограничусь штрихами, прежде мне не известными, которые рисуют некоторые черты нашего героя.

Никто не знает, у кого возникла мысль идти к Беннету на шлюпке, и версия, что ее высказал сам Колчак на заседании Комиссии для снаряжения РПЭ (принятая, в частности, мной и затем Синюковым, не сославшимся при этом на какой-либо документ), — всего лишь версия. Поэтому важно свидетельство самого героя: «Вопрос был о способах. Академик Ф. Н. Чернышев высказался за шлюпку — способ, испытанный англичанами. Его мнение было принято. Докладчику было поручено организовать шлюпочную партию и, приняв командование, пробраться к Беннету» [7, с. 18–19].

Довод веский, но это еще не значит, что автором не был все-таки Колчак — скромность его в выражениях поразительна. Вот — из того же иркутского доклада: «Попалась очень неудобная льдина, но выбора не было... Ночью льдину разломало и вельбот чуть не погиб. “Тогда было бы печально”, — скромно отметил докладчик». Примерно в тех же выражениях он говорил и позже.

А вот как описал то же Бегичев:

Только что я стал засыпать, сильным порывом ветра ударила о льдину волна и окатила всю палатку. Я выскочил и увидел, что льдину у нас переломило пополам по самый вельбот... Я стал всех будить, а сам держу вельбот, не пускаю его упасть в воду. Все быстро выскочили и вытащили вельбот подальше на лед... Палатку и вельбот перетаскили на середину, и вельбот привязали вокруг палатки, и один конец я взял к себе в палатку... Все устроили и легли спать как убитые... За обедом говорили на счет вчерашней катастрофы со льдиной. Если бы я не проснулся, то у нас вельбот унесло бы в море и мы остались бы сидеть на льдине без провизии, т.е. на верную гибель. Но этого не случилось, и не желаю никому такого положения, в особенности в Ледовитом океане [14, с. 40–41].

И ведь упрекнуть его не в чем — так бы написал любой. Только не Колчак.

Этот его доклад несколько прояснил и вопрос с судьбой Толля: оказывается, тот вовсе не ждал «Зарю» — в частности, потому, что она дала «значительную течь», и твердо решил идти с Беннета на «Землю Санникова». В связи с этим напомним — Толль был уверен, что та видна с Беннета. Так, в последнем письме он, рассказав о замеченных птицах (морской орел, летевший на север, странствующий сокол и стая гусей, летевшие на юг), выразил уверенность, что это свидетельствует о близости земли: «Вследствие неясного горизонта видеть землю, откуда они летели, мы могли не более, чем Землю Санникова во время прошлогоднего плавания» [12, с. 160]. На самом деле к северу от Беннета суши нет.

6. Последний конфликт

Гибель Толля описана Синюковым традиционно, на основе двух статей Колчака [8; 9], и вывод его традиционен — группа Толля погибла потому, что покинула остров в разгар зимы, а покинула потому, что спасалась от голода. И лишь мельком замечено: «Анализ найденных Колчаком документов дает основание предположить о конфликтной ситуации в группе» [1, с. 181], после чего следует ссылка на мою статью [20]. Мне это приятно, но вряд ли ссылка, ввиду краткости, привлечет внимание, и потому она нуждается в пояснении.

Кроме докладов Колчака и найденных им документов, мною были использованы все сведения, добытые на острове Беннета в советское время, причем вывод получился досадный: группу Толля погубил конфликт. Сперва поссорилась пара ученых (немцев) с парой проводников (якутом и эвенком), затем ученые не поладили друг с другом, а данных о голоде нет. Это подробно описано [19, № 2; 20], и повторяться нет возможности. Но за прошедшие 10 лет мне стали известны еще пять текстов, написанных в Иркутске в 1904 г. Колчаком или с его слов (в том числе и цитированный доклад). Они еще более проясняют картину.

Толль имел все возможности для того, чтобы запастись продовольствием. Однако в ноябре, уже в полярную ночь, группа ушла с острова и исчезла. На острове ею были оставлены три записки в бутылке в условленном месте: первая, летняя, сообщала о приезде, вторая, осенняя, содержала карту острова и текст, кончавшийся словами «Имеем во всем достаток», а третья, зимняя, указывала место избушки и сообщала: «Там находятся документы». Однако в избушке Колчак нашел один-единственный документ, и тот датирован днем ухода с острова. (Все документы опубликованы факсимильно вместе с отчетом Колчака [8].) Это поразило Эммелину Толль — ведь муж всегда писал ей много и страстно. Получалось, что обещанные документы были унесены с собой или же уничтожены. Почему?

Ключевыми для анализа событий на острове являются слова «Имеем во всем достаток», написанные 1(14) сентября, когда охотиться было уже не на кого. Они ясно говорят о наличии запаса, достаточного для зимовки, и меня всегда удивляло, почему на них не обращают внимания историки. Теперь выясняется, что Колчак внимание обратил.

Во-первых, в письме из Иркутска в Академию он писал, комментируя эту фразу: «Ясных доказательств о голодовке или нужде нет, но факт ухода в такое время... следует признать за доказательство, что оставаться дольше на острове было нельзя» [1, с. 185]. Верно, нельзя, но почему именно? У Колчака говорится, что причиной могла быть только нехватка еды, но никаких объяснений нет (наивная версия безопасности Толля при заготовке была выдвинута им позже [9, с. 517]).

Во-вторых, в иркутском докладе он заметил, что около избушки Толля «склада пищи не оказалось» [25, с. 2], «запасов пищи не было» [26]. Это значит, что Колчак не ограничился простейшим толкованием последней записки Толля («Провизии имеем на 14–20 дней») как свидетельства истощения припасов, а искал оставленные припасы, обещанные фразой «Имеем во всем достаток», и не нашел.

Недоумения были и у других. Эммелина Толль сразу же задала Колчаку ряд вопросов, в частности — неужели муж не оставил письма для нее [1, с. 184]. Позже изумлялся и Бируля: «Этот переход, предпринятый по необъяснимым причинам в столь позднее время...» [3, с. XIV]. Никакого объяснения у него и быть не могло, поскольку его идейная установка («если исследование о-ва Беннета и было оплачено дорогой ценой гибели исследователей, то тем не менее конечная цель, ради

которой они рисковали жизнью, интересы науки были удовлетворены» [3, с. XV]) ограничивала размышления слишком узкими рамками.

Всем троим (как и Комиссии, официально признавшей причиной ухода голод) не хватило кругозора, ибо все рассуждали просто: избушка была, дрова были, меховые шкуры были, все были здоровы (так писал Толль), зато склада пищи не было — вот и причина. А остальное — «несущественные подробности совместной жизни участников экспедиции». Но на самом деле Колчак искал склад только рядом с избушкой и позже был этим смущен («Я решил оставить Беннетт при первой возможности, считая дальнейшие поиски не оправдывающими риска позднего возвращения на Котельный» [8, с. 155]). Ему в голову не пришло, что знак, около которого пристал его вельбот, должен что-то значить и что рядом тоже надо искать. Впоследствии он признал, что даже мяса медведей, шкуры которых он видел, хватило бы до конца полярной ночи [9, с. 517], так что вся версия голода зиждилась теперь на одном — у избушки не найдено медвежьих костей, значит, мол, туши были брошены на льду [1, с. 185]. И этого всем оказалось достаточно — «чего хочется, в то и верится».

Но и горы оленьих костей у избушки не было, а ведь Толль писал: «Мы прокормимся оленями» [12, с. 160]. Оленьи скелеты видел в 1956 г. С. М. Успенский в другой части острова, он же нашел у избушки позвонки моржа, но не кости [20]. Вероятно, туши были разделаны в иных местах (в том числе хотя бы одна медвежья: Колчак нашел жестянку с медвежьим жиром). Поскольку избушка стояла на скальном грунте, а ближайшая рыхлая почва была далеко, за 10 верст, то запас мог быть спрятан в одном из ледников. Ледники ползут, и теперь все давно утрачено.

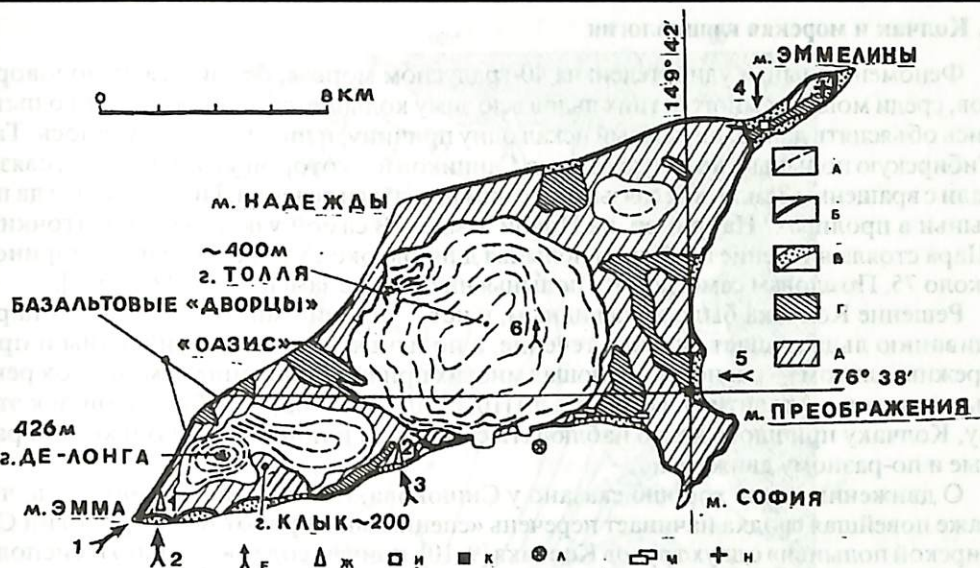
Если бы запаса не было, уходить надо было еще в сентябре, посветлу. Причина явно возникла позже. В прежних работах я старался показать, что ею был отказ спутников зимовать на острове и что уходившие явно рассчитывали на возможность прямого пути на юг по льду. Его не оказалось, и они погибли. Колчак красочно описал безнадежность плавания в полынье на байдарке:

Вода на поверхности превращается в ледяную кашу, двигаться в которой невозможно. Эта кашеобразная масса пристаёт и примерзает к лодке, которая быстро превращается в обледенелую массу, все увеличивающуюся в объеме и неспособную к движению. Весла претерпевают ту же участь... Надо знать, что человек, сидящий в байдаре, должен напряженно поддерживать равновесие, делая движения лишь веслом. Судьба людей на байдаре, таким образом, очевидна [7, с. 24].

Но если так, то на что они, знавшие все это, рассчитывали?

Возможный ответ находим у того же Колчака: при упорных северных ветрах граница сплошных льдов «может подойти вплотную к окраине берегового припая — тогда полынья исчезнет», а при перемене ветра снова появится, и такие перемены «происходят в течение всей зимы» [10, с. 167]. Вероятно, дул устойчивый норд, к югу от острова установилось сплошное торосистое ледяное поле, и спутники настояли на срочном уходе, состоявшемся 26 октября старого стиля. Увы, как отметил Бируля, живший тогда неподалеку, на Новой Сибири, вскоре ветер стих: «В конце октября наступила продолжительная спокойная погода при температуре ниже точки замерзания ртути» [2, с. 92]. Если льды снова пришли в движение, то добраться до земли (ни вперед, ни назад) было уже нельзя.

Но почему они всегда движутся? Тут мы переходим к Колчаку как ученому. В науке о льдах Колчак знаменит поныне.



Толля и Колчак на о-ве Беншета

Схематическая карта о. Беншета.

исправленная по сравнению с прежними на основе вновь выясненных подробностей

Состояние ледников дано на 1956 год, так как более старых данных нет. Прежде ледники были обширнее (например, к с.-з. от м. Эмма в 1902 г. был м. Ледяной — выводной ледник с г. Де-Лонга), а в наше время стали меньше (в частности, стал изолированным ледник между г. Де-Лонга и г. Толля, а с г. Толля до моря доходит только один выводной ледник).

Гора Де-Лонга (а возможно, и гора Толля) является собой мезозойский вулкан, следы извержений которого лучше всего видны к северу от него, где высются по сев. берегу в виде «дворцов». Наиболее богатая растительность («оазис») приближается по составу к арктической тундре.

А — изогипсы (линии равной высоты) на ледниках

Б — обрывы (в основном, гранит, перекрытый базальтом)

В — песчано-галечные пляжи

Г — тундроподобные участки (растительность арктической пустыни)

Д — скалы и россыпи (без всякой растительности)

Е — места высадки групп исследователей:

1 — сапо-пешеходного отряда Де-Лонга (1881),

2 — Толля (1902) на байдарках, 3 — Колчака (1903) на шлюпке,

4 — с ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» (1913), 5 — с ледокола «Садко» (1937),

6 — Успенского (1956) на самолете

Ж — гурии: 1 — Де-Лонга и Толля, 2 — на медвежьей шкуре и Колчака

И — «место постройки дома», в действительности не начато

К — избашка Толля

Л — место, где Колчак тонул и был спасен Бегичевым

М — крест, установленный в память погибших (1913)

6. Колчак и морская гляциология

Феномен полыньи удивителен: на 40-градусном морозе, без видимых водоворотов, среди мощных многолетних льдов всю зиму колыхается черная вода. Его пытались объяснить давно, но каждый искал одну причину, и ничего не получалось. Так, Сибирскую полынью, которую открыл Санников и в которой утонул Толль, связывали с вращением Земли, как связывают с ним пассаты и течения. Но откуда тогда полыньи в проливах? Например, на Новой Земле: «В самой узкой части Маточкина Шара стояла в течение всей зимы полынья длиною около 100 с[ажений] и шириною около 75. По словам самоедов эта полынья никогда не замерзает» [27, с. 333].

Решение Колчака было и очевидным, и нет — причин много. В узкостях наращиванию льда мешает сильное течение, а полынья между океаническим и прибрежным льдом — равнодействующая многих причин (вращение Земли, сток рек и вынос льдов в Атлантику, ветры и т.д.) [10, с. 101, 166–168]. Чтобы подойти к этому, Колчаку пришлось долго наблюдать сами льды и понять, насколько они разные и по-разному движутся.

О движении льдов хорошо сказано у Синюкова, и мне остается добавить, что даже новейшая сводка начинает перечень «специальных работ по гидрологии Сибирской полыньи» с двух трудов Колчака [9; 10], причем содержательно их использует [28, с. 25–26, 57]. Правда, в ней не найти «эллипса Колчака», о котором пишет Синюков [1, с. 220–223] (циркумполярного движения льдов по часовой стрелке), — вместо него обнаружен меньший эллипс, расположенный почти нацело в западном полушарии (круговорот Бофорта плюс акватория к северу от Гренландии — см. карту), т. е. не являющийся циркумполярным. Это не умаляет заслуг нашего героя, но досадно, что у него, знатока английской литературы, не помянут гидрограф Фрэнсис Бофорт (1774–1857). Впрочем, избегание предтеч — вещь обычная [29].

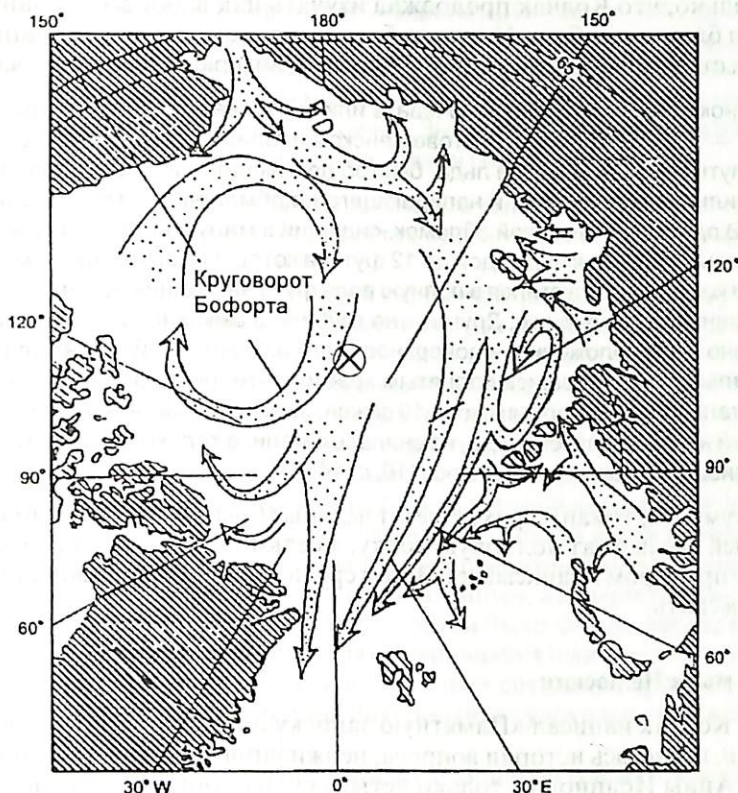
Записки Колчака [11] дают нам редкую возможность проследить первые шаги ученого, поскольку прежде он льдов не видел. Если в военном флоте Колчак тяготился трудностью сочетать научную работу с вахтой, то тут они сочетались наилучшим образом. Выбирая для «Зари» проход между ледяных полей, он, вероятно, не сразу понял, что изучает льды как ученый. Сама жизнь заставила его классифицировать их, чтобы понимать, что встретишь через мило-другую. Литературы о льдах он тогда еще почти не знал и до всего, чего не могли показать ему Коломейцев и Матисен, доходил сам, не всегда соглашаясь с ними. Вскоре по входе в Карское море он сделал первое наблюдение строения льда:

Встречный лед имел очень серьезный вид: среди таких годовалых масс взломанного льда в большом количестве попадались обломки многометровых торосов и части полей старого льда, иногда грязноватого цвета и значительной плотности. Иногда попадались высокие массы льда до 10–12' высотой. Работая переменными ходами, я постепенно выбирался из льда, оставляя его к N, и в 4 часа утра сдал вахту Н. Н. Коломейцеву в относительно проходимом льде. Н. Н. Коломейцев... говорил, что они нигде не видели такого* льда. Кроме того, я упомянул** еще о плавании под командою Ховгорда***, который сообщает, что в Карском море, по

* Не в смысле «такого мощного», а в смысле «такого по строению». В 1900 г. ледовая обстановка в этой части моря была легче обычного [27, с. 327–331; 30, с. 436], легче, чем в 1893 г., когда здесь были Нансен и Коломейцев [30, с. 435; 16, с. 176].

** Вероятно, имеется в виду дневниковая запись 1900 г., которую Колчак здесь комментирует (в 1903 г.).

*** Датский геофизик А. Ховгард, в 1878–1879 гг. спутник А. Норденшельда на «Веге». Его работы публиковались и в России [16].



Дрейф арктических льдов. Схема, принятая в науке последние 35 лет [28, с. 15].

Эллиптическое замкнутое движение протянулось между Беринговым проливом и Гренландией, тогда как Колчак отводил ему всю Центральную Арктику и центр его помещал в области, отмеченной крестом. Западное направление дрейфа мимо Сибири и Европы, принятое Колчаком за южную дугу эллипса, оказалось частью трансарктического потока, в основном выходящего у Гренландии в Атлантику (тогда как Колчак включал его в «возможное движение масс льда, не попавших в Гренландские течения» [10, с. 162]) Часть его, под влиянием стока сибирских рек, закручивается против часовой стрелки в море Лаптевых и вызывает восточное движение льда мимо м. Челюскин.

его мнению, не бывает многослоистого льда. Мне кажется, что это относится только до льда, образующегося в S части Карского моря, который вероятно весь стает за лето, но с N в это море вносится масса льда несомненно многолетнего и тяжелого [11, с. 88].

Цель рассуждений начинающего гляциолога — понять, каковы место и роль пака (непроходимых полей многолетнего льда) в ледовом режиме юго-западной части Карского моря. С выводом он не торопился: «Я не решаюсь на основании одного своего плаванья сказать, что в Карском море может быть встречен постоянный пак».

Позже, в своей книге, Колчак высказался определеннее: «Условия образования льда Карского моря благоприятствуют развитию обширных гладких площадей льда», резко отличных от торосистого пака за мысом Челюскин [10, с. 165].

Замечательно, что Колчак продолжал изучать пак в любых условиях — даже когда бывал близок к гибели. И только благодаря этому мы знаем, например, как он одолевал страшный Благовещенский пролив, возвращаясь с острова Беннета:

Мне неоднократно приходилось ночевать или вытягиваться со шлюпкой на такие (паковые. — Ю. Ч.) обломки в Благовещенском проливе, за невозможностью продолжать путь в тумане в массе льда, быстродвигающегося, благодаря стремительным приливным течениям, и напирającego на обмелевшие мощные льдины и стамухи. В одном случае такой обломок, сидящий в малую воду на 3 саженьях глубины и возвышающийся над водой до 12 фут, на котором я находился вместе с вельботом и командой, опустился в полную воду фута на 3 одним краем и, снявшись с мели, двинулся по течению. Другой... на глубине 3 сажень в полную воду принял совершенно иное положение, и поверхность его из наклонной... сделалась почти горизонтальной, опустившись поднятым краем почти на 10 фут. Эта масса льда с горизонтальными размерами около 10 сажень, на которой мы ночевали, несмотря на сильный напор плавучего льда, не снялась с мели, а только медленно качалась и поворачивалась вокруг какой-то оси [10, с. 141].

То есть: сумерки, туман и грохот, летят ледяные брызги, под ногами шатко, шестеро силачей еле держат ползущую лодку, а седьмой, с могучим разве лишь носом, ходит с промером и записывает. Затем среди ледяных жерновов ставят палатку и ложатся спать.

7. Колчак у мыса Челюскин

В 1906 г. Колчак написал «Памятную записку о плавании северо-восточным проходом...», и, касаясь истории вопроса, неожиданно заметил: «Со времени Императрицы Анны Иоанновны только четыре судна обогнули северную оконечность старого света — мыс Челюскин» и первым, естественно, назвал «Вегу» Норденшельда, которая прошла здесь в 1878 г. [1, с. 274]. Странно — почему не «со времен Александра II»?

По всей видимости, автор хотел сказать, что никакие сообщения ранее Великой Северной экспедиции (1734–1742) не следует рассматривать ввиду их сомнительности. Значит ли это, что такие сообщения были ему известны? Колчак прекрасно знал литературу и мог иметь в виду ранние сведения, упоминавшие объекты Карского побережья.

О некоторых из них говорилось прежде [21; 31]. Там я привел соображения в пользу возможности попадания реальных сведений о Таймыре и Северной Земле к западным картографам XVI в., а здесь добавлю одно свидетельство: голландские мореплаватели (среди них и Виллем Баренц) еще в 1595 г. узнали у русских поморов не только про реки Обь, Таз и Енисей, но и про то, что «за этими реками материк выдается в море и оканчивается мысом, обращенным к Новой Земле» [32, с. 26]. Сопоставляя данные, можно допустить, что поморы вели здесь речь о западном берегу Таймыра и о мысе Северо-Восточный у нынешнего поселка Диксон. В таком случае слова «со времен Анны Иоанновны» могут значить, что Колчак упоминал, не желая рассматривать, возможность достижения мыса Челюскин до С. И. Челюскина, притом — морем. (Напомню, что сам Челюскин в 1742 г. открыл этот мыс в ходе санной поездки.) Что об этом история науки может сказать сейчас, и чем может быть полезно наследие Колчака?

Тут вспомним книгу Колчака:

Различие в характере льда Карского и Сибирского (Лаптевых. — Ю. Ч.) моря очень заметно вблизи мыса Челюскин; подходя к этому мысу с запада, можно наблюдать резкую перемену в плавучем льде, а к востоку от мыса Челюскин начинают встречаться все чаще и чаще мощные многолетние льдины, указывающие на северное происхождение или на большие давления. Высоко сидящие обломки разнообразных форм чередуются со взломанными полями [10, с. 165].

Заметьте — тип льда меняется еще до мыса, и теперь мы знаем, почему: к северу от него лежит Северная Земля, а в узкостях преобладает сильное течение, мешающее образованию гладких полей.

Однако участники Великой Северной экспедиции нашли здесь бескрайнюю ледяную гладь. Семен Челюскин записал в журнале, что около мыса «льды гладкие и торосов нет», а Харитон Лаптев, достигнув на судне предела открытой воды (150 км юго-восточнее мыса), увидел, что дальше «не видно конца — стоит лед стоячий, гладкой, не ломаной» [32, с. 74, 72]. Создается впечатление, что эти льды не таяли много лет, что торосы оплыли под своей тяжестью, и лед был выровнен инсоляцией.

И действительно, в середине XX в. было установлено, что с конца XV до начала XIX в. имело место общее похолодание Севера (Малый ледниковый период — подробности и литературу см. в [21]). В наше время анализ льдов Северной Земли и донных отложений в ее озерах показал (итоги предварительны), что похолодание Малого ледникового периода было не монотонным, а содержало два потепления: около 1430–1530 гг. и около 1550–1560 гг.; затем было двухсотлетнее похолодание (температура июля была не выше нуля), сменившееся нынешним потеплением после 1850 г. [33, с. 167]. Это значительно проясняет ситуацию: пролив у мыса Челюскин не только не мог быть в период похолодания судоходен, но, по всей видимости, и не вскрывался столетиями.

Интересно, что лет за сто до Великой экспедиции до той же широты, что и Лаптев (но ближе к берегу Восточного Таймыра), дошли неведомые русские мореходы: в заливе Симса в 1940 г. была обнаружена избушка с массой русских вещей XVII в., в том числе монеты, чеканенные не позже 1617 г., и лодка. Как русские столь давно попали сюда?

В принципе, они могли приплыть как с запада, мимо мыса Челюскин, так и с востока, из устья реки Хатанги, где русские появились в 1620-е гг. достоверно, а знали о ней до 1610 г. (она неоднократно помянута в ранних свидетельствах). Восточный путь гораздо короче, гораздо легче проходим и гораздо раньше стал известен (Хатанга пройдена в 1620-е гг.), но вопрос встал в годы «борьбы за русское первенство», поэтому долгое время разрабатывался почти исключительно западный вариант — русские обогнали Норденшельда на 260 лет! В настоящее время разработаны оба варианта — восточный [34] и западный [35; 36], причем авторы в основном были заняты поиском многочисленных неувязок друг у друга; однако западный вообще нельзя всерьез обсуждать, пока не будет указан период после 1617 г., когда у мыса Челюскин могла быть открытая вода.

Пока такая возможность не показана, залив Симса естественно считать пределом возможности плавания у Восточного Таймыра во время Малого ледникового периода. Вдоль Западного Таймыра вообще известны в то время только санные поездки (они достигали устья Нижней Таймыры [37]). Ледяной барьер делил тогда Арктику на два мира.

Любопытно, что для Колчака они оставались таковыми, хотя он сам проплыл из одного в другой. Рассуждая о будущих путях освоения Таймыра, он вспоминал именно восточный вариант: «Несомненные трудности, которые могут встретить-

ся при плавании у берегов Таймыра... обращают внимание на возможность обойти Таймырский полуостров с юга, пользуясь близостью и небольшой шириной водоразделов рек Енисея и Хатанги» [1, с. 291]. Среди конкретных путей он напомним и «исторический путь с Енисея на Хатангу через Дудинку на озеро Норильское или Пясинское» и выразил надежду на возможность его возрождения.

Формально говоря, прогноз Колчака оказался начисто неверным и даже наивным: в его время крупный пароход повсюду вытеснял лодку как торговое судно, а пути между верховьями рек осваивались в прежние века именно на лодках, которые перетаскивались посуху (волоки). Однако это ясно нам, а в годы молодости Колчака рассматривалось множество проектов возрождения старинных сибирских лодочных путей, причем один из них даже был реализован — известный Обь-Енисейский канал, вырытый на месте одного из волоков XVI в. Проект активно обсуждался в Иркутске, о чем рассказано в том же томе журнала, где помещен реферат цитированного выше доклада Колчака [7], и назван «проектом грандиозного водного пути» [38, с. 23], так что он вполне мог этим увлечься. Кстати, автором статьи был Н. Н. Козьмин, вероятно, писавший реферат [7].

На самом деле Обь-Енисейский канал, годный лишь для прохода небольших судов (глубина 2 м), оказался никому не нужен («и до сих пор ни один коммерческий пароход не прошел по этому пути» [39]), поскольку в те же годы Обь с Енисеем соединила железная дорога. Последнее Енисею и Хатанге не грозило и не грозит, и хотя вариант Колчака не может заменить морской путь даже в малой мере, однако вполне реален для местных целей, если нынешнее потепление климата и развал Северного морского пути будут продолжаться.

В разыскании редкой литературы мне очень помогли знакомые полярники — зоолог Н. В. Вронский и географ Ф. А. Романенко. Весьма важным было для меня сочувствие замечательного писателя-полярника, покойного Зиновия Михайловича Каневского, раньше всех оценившего психологический аспект полярных трагедий. Рад принести всем свою благодарность.

Литература*

1. Шишов В. В. Александр Васильевич Колчак как исследователь Арктики. М.: Наука, 2000.
2. Бируля А. А. Отчет зоолога Экспедиции о пребывании и научных работах на острове Новой Сибири летом 1902 г. // ИАН. Т. 18. 1903. С. 91–94
3. Бируля А. А. Очерки из жизни птиц полярного побережья Сибири // ЗАН. Т. 18. 1907. № 2.
4. Иванов Д. Л. Начало русской северо-полярной экспедиции, снаряженной Академией Наук под начальством бар. Толля (реферат доклада лейтенанта Н. Н. Коломейцева) // ИВС. Т. 32. 1901. №№ 1–2.
5. Коломейцев Н. Н. Русская полярная экспедиция под начальством барона Толля // ИГО. Т. 38. 1902. Вып. 3.
6. Коломейцев Н. Н. Отчет о санных поездках и об устройстве угольного склада на острове Кузькин (порт Диксон) // ИАН. Т. 15. 1901. № 5.
7. Колчак А. В. Сообщение о вспомогательной экспедиции для розысков бар. Толя (реферат) // ИВС. Т. 35. 1904. № 1 (вторая пагинация).

* Сокращения: ЗАН — Записки Имп. Академии наук по Физико-математическому отделению, серия 8; ИАН — Известия Имп. Академии наук по Физико-математическому отделению, серия 5; ИВС — Известия Восточно-Сибирского отдела Имп. Русского географического общества (Иркутск); ИГО — Известия Имп. Русского географического общества (Санкт-Петербург).

8. Колчак А. В. Предварительный отчет начальника экспедиции на землю Беннетт для оказания помощи барону Толлю // ИАН. Т. 20. 1904. № 5.
9. Колчак А. В. Последняя экспедиция на остров Беннетта, снаряженная Академией Наук для поисков барона Толля // ИГО. Т. 42. 1906. № 2–3.
10. Колчак А. В. Лед Карского и Сибирского морей // ЗАН. Т. 26. № 1 (отдельная книга).
11. Колчак А. В. [«Пройти Берингов пролив и закончить во Владивостоке»]. Документы о Русской полярной экспедиции 1900–1902 гг. // Источник (Приложение к ж-лу «Родина»). 1997. № 3 (28).
12. Toll E. Es wird gebeten... // ИАН. Т. 20. № 5. С. 159–160.
13. Toll E. Die Russische Polarfahrt der «Sargja». Berlin, 1909.
14. Бегичев Н. А. [Воспоминания]. СПб. филиал Архива РАН. Ф. 47. Оп. 5. Д. 1. П/л. 1–113.
15. Болотников Н. Я. Василий Железников — рулевой «Зари» // Водный транспорт (газета). 1960. 6 февраля. С. 4.
16. Пишхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. (История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2.) Л., 1962.
17. Стахевич М. С. Полярная экспедиция лейтенанта А. В. Колчака в 1903 году. Прага, 1933.
18. Дроков С. В. Полярный исследователь Александр Колчак // Северные просторы. 1989. № 6.
19. Чайковский Ю. В. Гранит во льдах // Вокруг света. 1991. №№ 1, 2.
20. Чайковский Ю. В. Почему погиб Эдуард Толль? // Вопросы истории естествознания и техники. 1991. № 1.
21. Чайковский Ю. В. Возвращение лейтенанта Колчака // Вестник РАН. 2001 (в печати).
22. Плотников И. Ф. Александр Васильевич Колчак. Жизнь и деятельность. Ростов-на-Дону, 1998.
23. Максимов В. Е. Заглянуть в бездну // Слово. 1990. № 7.
24. Черкашин Н. А. Звезда Колчака. М., 1993.
25. Т.Ф. В Географическом обществе // Восточное обозрение (газета). 1904. № 57. 7 марта.
26. Родионов И. В. В поисках барона Толля // Иркутские губернские ведомости (газета). 1904. № 3673. 10 марта.
27. Варнек А. И. Распределение льдов и условия плавания на морском пути в Сибирь // ИГО. Т. 38. 1902. Вып. 3.
28. Гуков А. Ю. Экосистема Сибирской полярной пустыни. М., 1999.
29. Чайковский Ю. В. Избегание предтеч // Вопросы философии. 2000. № 10.
30. Нансен Ф. В страну будущего. Петроград, 1915.
31. Чайковский Ю. В. Север Азии известен с XVI в.? // Земля и Вселенная. 2000. № 2.
32. Визе В. Ю. Моря советской Арктики. М.-Л., 1948.
33. Макеев В. М., Большаков Д. Ю., Захаров В. Ф. Термические и ледовые условия в Арктике в послеледниковый период // Климатический режим Арктики на рубеже XX и XXI вв. Л., 1991.
34. Троцкий В. А. Откуда землепроходцы XVII в. пришли на Таймыр // Полярный круг. М., 1991.
35. Свердлов Л. М. Монеты таймырского клада — ключ к тайне русской арктической экспедиции XVII века // Нумизматический сборник. Ч. XIII. Труды Гос. Историч. музея. Вып. 98. М., 1998.
36. Свердлов Л. М. Таймырская загадка. Изд. автора. М., 2001.
37. Романенко Ф. А., Хольнов А. П., Шевченко Н. В., Королева М. Н. Особенности воздействия человека на природные комплексы Арктики в XVI–XX вв. // Проблемы общей и прикладной геоэкологии Севера. М., 2001.
38. Козьмин Н. Н. Исторический очерк деятельности Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества // ИВС. Т. 35. 1904. № 2.
39. Обь-Енисейский канал // Новый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. 29. Петроград, 1916.