

# ПОДЯНОСКОВЫЙ ЛЕТОПИСЕЦ

ИСТОРИКО-  
КРАЕВЕДЧЕСКИЙ  
АЛЬМАНАХ  
1 (39) 2014



АРКТИКА ЗОВЁТ!



Выходит один раз в квартал. Распространяется в розницу и по подписке.  
Индекс в объединённом каталоге «Пресса России» 11256

Издатель – Государственное автономное учреждение  
Московской области Издательство «Подмосковье»

Выпускается при содействии Главного управления по информационной  
политике Московской области

Редакционный совет

**В. Н. Захаров**

профессор, заведующий кафедрой истории России Средних веков  
и Нового времени Московского государственного областного университета

**В. Ф. Козлов**

профессор, заведующий кафедрой региональной истории и краеведения  
Российского государственного гуманитарного университета,  
председатель Союза краеведов России

**Николай (Погребняк)**

епископ Балашихинский, викарий Московской епархии

**С. Е. Перов**

заместитель председателя Правительства Московской области по культуре,  
спорту и молодёжной политике

**Н. П. Сеницын**

**С. Ю. Шокарев**

кандидат исторических наук, доцент  
Российского государственного гуманитарного университета

**Н. А. Чернышова**

председатель Союза журналистов Подмосковья,  
главный редактор Издательства «Подмосковье»

Главный редактор **С. Ю. Шокарев**

Ответственный секретарь **Н. В. Рыбалко**

Художественный редактор **М. С. Волохов**

В номере использованы фотографии **Д. Амелина, А. Городилова,**  
**К. Днепровского, А. Сляднева, С. Шокарева,** а также материалы из  
собраний Отдела картографии и Отдела изобразительных материалов  
Российской государственной библиотеки, Российского государственного  
архива древних актов, Российского государственного архива экономики и  
Российского государственного музея Арктики и Антарктики

Адрес издателя и редакции: 141400, Московская обл.,  
г. Подольск, Революционный пр-т, 80/42  
Тел/Факс 8 (499) 259-58-54  
E-mail: pletopisec@yandex. ru  
<http://i-podmoskovie.ru>

Номер отпечатан

в ОАО «Подольская фабрика офсетной печати».

(Подольск, Революционный проспект, 80/42)

Подписан в печать 03.02.2014 г.

Заказ № 12302. Тираж 7500 экз.

Формат 60x90/8. Объём 12 п. л.

По вопросам распространения обращаться

по тел.: 8 (499) 259-51-68\*101, (499) 259-58-54

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе

по надзору за соблюдением законодательства

в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1 – 51015 от 14.03.2006 г.

**Журнал можно приобрести в Москве, в книжных магазинах:**

Галерея книги «Нина» – ул. Бахрушина, 28;

Филиал Галереи книги «Нина» – Старосадский пер., 9;

Книжный магазин «Русское Зарубежье» –

ул. Нижняя Радищевская, 2;

«Русская деревня» – Глинищевский переулок, 6;

Книжный киоск в Институте российской истории

РАН – ул. Дм. Ульянова, 19

© «Подмосковный летописец», 2014

## СОДЕРЖАНИЕ

### ЮБИЛЕЙ

*Кирилл ЛЕВИНСОН*

Предисловие 10

*Отто ШМИДТ*

Экспедиция на «Челюскине»  
и Северный морской путь 14

*Борис ЛИВШИЦ*

Иван Дмитриевич Папанин:  
«Дрейфовали, но не дрейфили!» 52

*Сергей ШОКАРЕВ*

В память о великом землепроходце 64

*Фёдор РОМАНЕНКО*

*Александра СОКОЛОВА*  
Стихия Арктики в стихах 72

### МАЛОИЗВЕСТНОЕ

*Василий ПАНЧЕНКОВ*

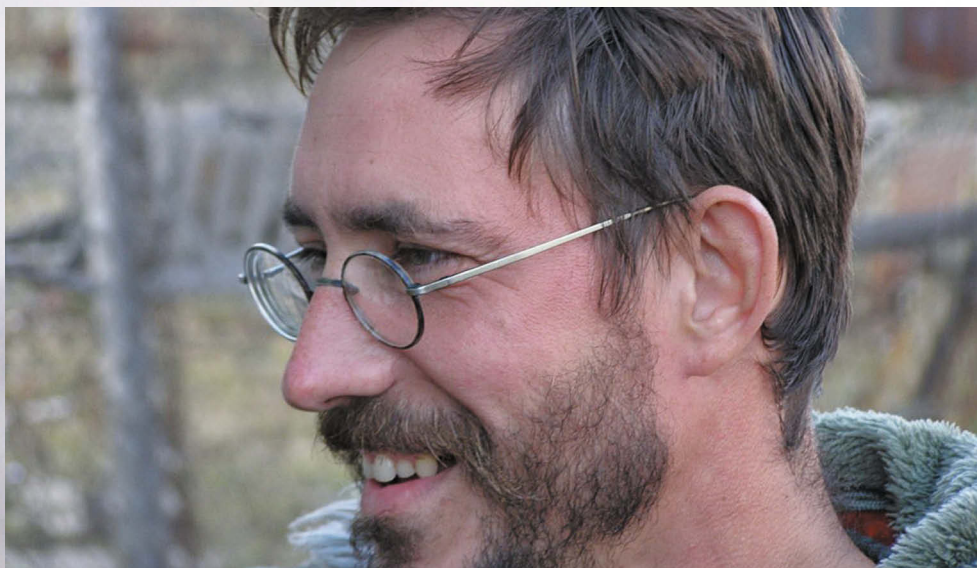
Маяковский на даче.

Где находится Акулова гора? 92

### ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

*Олег ГРОМЫКО*

Долгопрудный: всё начиналось  
с дирижаблей 101



### Уважаемые читатели!

Тема этого номера необычна. Он посвящён истории освоения Арктики. Непосредственным информационным поводом для этого стало 80-летие челюскинской эпопеи. Поначалу может показаться странным, что журнал «Подмосковный летописец» решил уделить большое внимание подобной тематике. Но мы считаем, что для этого у нас есть все основания.

Во-первых, жизнь и деятельность многих героев-полярников тесно связана с Подмосковьем. На Николиной Горе, затем в Горках-10, а потом — в Мозжинке находились дачи О.Ю. Шмидта, на территории современного г. Юбилейного — дача И.Д. Папанина (материал о ней будет помещён в одном из следующих номеров журнала), в Домодедово — дачи Н.П. Каманина и В.С. Молокова, в Жуковке — Э.Т. Кренкеля. В подмосковном Тёплом Стане (ныне — это территория Москвы) был развёрнут тренировочный лагерь папанинской четвёрки (статья Б.И. Лившица об этом помещена в данном номере), в Братцево создали Дом отдыха для полярников. Имена полярников увековечены в названиях населённых пунктов и улиц в Московской области. Мы не можем также не помнить о том, что выдающийся деятель отечественного краеведения, историк и москвовед, член редколлегии «Подмосковного летописца» С.О. Шмидт был сыном прославленного полярника, создателя и первого руководителя Главного управления Северного морского пути Отто Юльевича Шмидта. Сигурд Оттович исследовал многогранную деятельность своего отца, учёного-энциклопедиста, занимался в том числе изучением его работы в Арктике, написал воспоминания о приёмах челюскинцев в Кремле.

Помимо этих, нами двигали и другие соображения. Подмосковье является историческим центром России, здесь родилась и развивалась Московская Русь — коренное ядро современного государства. Сейчас, говоря о будущем России, многие эксперты напрямую связывают его с Арктикой. Таким образом, если Подмосковье — это прошлое и настоящее нашей страны, то Арктика — это её будущее. В то же время мне бы хотелось, чтобы в этой перспективе Арктика не воспринималась как полигон для развития добывающей промышленности. К сожалению, такой взгляд на Арктику широко распространён, что угрожает хрупкому экологическому балансу этого региона.

Каждый, кто бывал на Севере, чувствует на себе его притягательную силу. Арктика — это место подвигов и свершений, пространство, наполненное удивительной красотой и мощной энергией. Здесь человек чувствует присутствие могучих высших сил, одиночество перед лицом грозной природной стихии, и вместе с тем многое открывает в себе, понимает силу дружбы и товарищества. Мы надеемся, что этот «арктический» номер нашего журнала поможет вам лучше понять и почувствовать этот чудесный край и узнать новое о героическом освоении Россией Арктики.

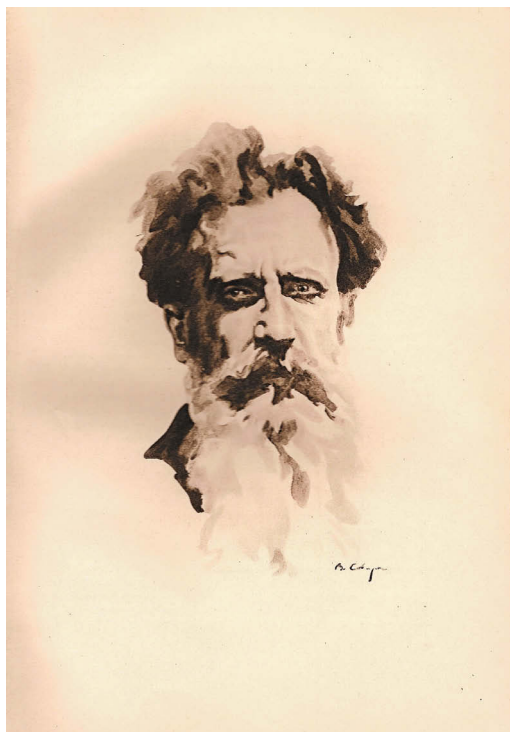
В заключение я хочу выразить благодарность директору Музея Арктики и Антарктики Виктору Ильичу Боярскому за дружескую помощь, а также Кириллу Александровичу Днепровскому, Сергею Юрьевичу Льву и Дмитрию Александровичу Амелину за приобщение к Арктике.

*Сергей Шокарев,  
главный редактор историко-краеведческого  
альманаха «Подмосковный летописец»*





Самоеды Мезенского уезда.  
Фотография начала XX в.



Портрет О. Ю. Шмидта. Акварель художника В. С. Сварога. Из книги «Поход “Челюскина”» /Под общей редакцией О. Ю. Шмидта, И. Л. Баевского, Л. З. Мехлиса. М., 1934. Т. 1

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Публикуемая здесь с сокращениями статья Отто Юльевича Шмидта «Экспедиция на “Челюскине” и Северный морской путь» впервые вышла в свет в двухтомнике «Поход “Челюскина”», который представляет собой уникальное издание<sup>1</sup>. Вошедшие в него материалы были написаны и опубликованы по горячим следам, в течение месяца с небольшим после того как челюскинцы вернулись из Арктики. Писать воспоминания и обрабатывать свои дневниковые записи многие из них начали уже в поезде, на пути из Владивостока в Москву. Шмидт, возвращавшийся с Аляски (куда его больного эвакуировали 11 апреля), по всей вероятности, тоже писал свою статью если не до приезда из США, то сразу после, и уже 25 июля 1934 г. рукопись была сдана в набор. Поэтому она отражает пусть и не самую раннюю<sup>2</sup>, но одну из наиболее ранних версий рассказа об экспедиции, а она несколько отличается и от сложившейся потом и воцарившейся на долгие десятилетия версии «канонической», и от той, более критической, которая в послеперестроечное время пришла ей на смену<sup>3</sup>. О некоторых интересных различиях между этими тремя версиями хотелось бы здесь вкратце сказать.

Укажем прежде всего на то, что Шмидт здесь сообщает, очевидно, максимум дозволенной на тот момент правды о корабле, который погиб в первом же своём рейсе: он ещё недвусмысленно называет «Челюскин» просто «пароходом» — не «ледоколом», даже не «ледокольным пароходом», как стали писать потом, а просто пароходом, построенным «специально для плавания на Севере, правда, для более ограниченных рейсов, чем прохождение всего Северного пути». Конструкция судна делала его пригодным для плавания в лёгких ледовых условиях, но не во льдах Северного Ледовитого океана. И советская правительственная комиссия, как знал тогда Шмидт, признала, что для предназначенной ему миссии этот корабль не годился. Более того, он даже не прошёл обычные ходовые испытания, являющиеся непременным условием приёмки, и потому не был официально сдан заказчику (в статье это отражено формулировкой «капитан Безайс, который по поручению Наркомвода принимал “Челюскина” в Копенгагене [...] должен был по пути закончить пробные испытания»). Таким образом, и по техническим, и по юридическим нормам идти в запланированный рейс на нём было нельзя. Это говорили и первый капитан П. Л. Безайс, и второй, В. И. Воронин. Поэтому оба они категорически отказались вести судно в Арктику, и начальнику экспедиции стоило немалых трудов уговорить их (как — об этом мы, наверное, уже никогда не узнаем). Шмидт не мог сказать обо всём этом открытым текстом, не скомпрометировав и возглавляемое им самим Главное управление Северного морского пути, и в целом правительство СССР. По этой же, видимо, причине в статье говорится, что построенный в Дании пароход был «выбран», исходя из потребностей экспедиции, хотя на самом деле выбирать не приходилось: другого нового судна в распоряжении правительства на тот момент просто не было. Здесь перед нами прямое искажение фактов, но всё же в статье лета 1934 г. о заведомой непригодности «Челюскина» сказано гораздо более прозрачно, чем где бы то ни было в последующие годы, до разоблачительных публикаций 1990-х и 2000-х гг.

Это же касается и фатального опоздания с выходом в рейс: не говорится прямо, что «Челюскин» отправился в Арктику на месяц позже, чем следовало, уже в преддверии осени, обрекая себя на встречу с тяжёлыми льдами, но все даты указаны, и понимаю-

щим этого должно было быть достаточно. А почему опоздали с выходом? Опять же, Шмидт пишет так, чтобы и не скомпрометировать правительство, и хотя бы намёком указать на правду: славит организации, помогавшие снаряжать экспедицию, а чуть ниже — прозрачное «мы продолжали добывать необходимое вплоть до последнего момента».

Многие скрытые смыслы, очевидно, были понятны современникам и особенно специалистам, но остаются неясными тем, кто читает статью Шмидта много лет спустя и не знаком со всеми обстоятельствами плавания. Как, например, толковать пассаж о том, что начальник экспедиции «для трудной работы уборщиков предпочёл бы, откровенно говоря, иметь мужчин»? Почему об этом упоминается? Рискну предположить: сожаление о том, что уборщицы были женского пола, возникло у Шмидта не во время набора экипажа, а несколько месяцев спустя, после того, как с одной из них во время долгого дрейфа он сошёлся и впоследствии узнал, что во время аврала на гибнущем судне и потом в лагере, на раскалывавшейся льдине, — то есть в рискованных ситуациях, возникших, по большому счёту, не без вины начальника, — Александра Горская носила под сердцем будущего Александра Оттовича Шмидта... Что перед нами — замаскированный, но сознательный покаянный поклон этой женщине (в сочетании с высшей шмидтовской похвалой — «работала великолепно») или невольное прорвавшееся в официальный текст переживание по личному поводу? Что бы это ни было, случилось это лишь один раз, только в этой статье: никогда позже в публикациях о «Челюскине» не упоминалось об уборщицах, везде речь шла только о женщинах-учёных и о жёнах зимовщиков, а тема беременности получала только триумфальное толкование в рассказе о родившейся в плавании Карине Васильевой.

Содержится ли намёк для посвящённых в пассаже о зазимовавших пароходах Колымской экспедиции, которым, как подчёркивает Шмидт, не могли помочь ни «Челюскин», ни ледорез «Литке»? Знал ли начальник Главсевморпути о том, что на этих пароходах в тот момент гибли от цинги, холода и голода многочисленные «работники Дальстроя», то есть заключённые? Хотел ли он дать понять, что знал, но выручить этих гибнущих людей было не в его силах? На эти вопросы у меня нет даже предположительного ответа. Надо, впрочем, отметить, что тогда особой тайны из присутствия «рабочих Дальстроя» в том районе ещё не делали: в одной из статей сборника (правда, написанной не Шмидтом, но наверное известной ему как редактору тома) рассказывается о том, что весной 1934 г. они с зимующих кораблей пешком пришли в Ванкарем, дабы вместе со спасёнными челюскинцами отправиться на тихоокеанское побережье, откуда пароходы «Смоленск» и «Сталинград» должны были отвезти их обратно на материк.

Этому переходу посвящён в статье пассаж, который, на мой взгляд, можно рассматривать как пример ещё не уничтоженного, но уже спрятанного в намёки и недоговорки «домифологического» рассказа о завершении челюскинской эпопеи. Рассказывая о том, как группа Л. Л. Муханова по льду ушла с «Челюскина» на берег и потом проделала путь длиной более 300 км до той точки, где смогла погрузиться на «Литке», Шмидт кратко отмечает, что «этот же путь — только большей протяжённости — впоследствии проделали многие челюскинцы после их спасения аэропланами, отправившись пешком в сопровождении собачьих нарт с провизией из Ванкарема в Уэлен». От этой фразы до конца статьи ещё около

го страниц, и она никак не претендует на роль финала. Финалом (если не считать «Итогов») выступает здесь завершение эвакуации жителей лагеря Шмидта со льдины на берег 13 апреля 1934 г. В более поздних версиях рассказа после этого обычно сразу следует рассказ о награждении лётчиков и торжественном возвращении спасённых челюскинцев в Москву в июне. Вторая половина апреля и май, таким образом, выпадают из повествования. А между тем это время было заполнено событиями, по степени опасности и героизма ничуть не уступавшими жизни в лагере на дрейфующей льдине: примерно половина челюскинцев (те, кто были достаточно молоды и здоровы) шла из Ванкарема в Уэлен и далее до бухты Лаврентия более 600 км по льду и по тундре пешком, малыми группами, с минимальным запасом продовольствия. На нарты — когда они были — грузили вещи (а не провизию, которой в Ванкареме взяться было неоткуда: самолёты эвакуировали людей с минимумом багажа) и пушнину с ванкаремской фактории, так что ненадолго присаживаться на них могли только самые уставшие. Дневной переход от стойбища до стойбища составлял до 70 км, но иногда спать приходилось прямо в снегу. В пути идущих застигала пурга, из-за которой даже местные каюры сбивались с пути. Запасы продуктов на промежуточных базах были заготовлены в недостаточном количестве, поэтому каждой следующей группе доставалось их всё меньше и меньше. При таких условиях движения просто чудо, что за исключением пары растяжений и стёртых ног все люди дошли невредимыми (но погибло несколько собак). Тяготы перехода были очень похожи на те, которые в своё время заставили Шмидта отказаться от идеи уйти со льдины на берег пешком, а отношения в группах не всегда были похожи на тот дух коллективизма и взаимовыручки, который царил на льдине. Если бы Отто Юльевич в это время не лежал в забытьи с температурой 39°, а контролировал происходящее, то, возможно, он настоял бы на перевозке всех челюскинцев к тихоокеанскому побережью на самолётах, однако это лишь догадка. Факт тот, что Шмидт, узнавший о пешем переходе лишь задним числом, в статье высказался о нём крайне сжато и, как мы видели, спрятал описание этого эпизода в глубину текста. Впоследствии он вообще крайне редко упоминался в рассказах о спасении челюскинцев, превратившись в «выпавшую страницу эпопеи», хотя страница эта была не менее героической, чем другие.

В завершение хочется сказать несколько слов о языке статьи Шмидта. По сравнению со многими более известными публикациями о челюскинцах в ней на удивление мало говорится о «героях» и «героизме». Отчасти дело, конечно, в том, что 1934 г. — как раз и есть то время, когда эти слова стали во всё большем числе заполнять официозные тексты, посвящённые свершениям и достижениям СССР вообще и в Арктике в частности. Учреждение звания «Герой Советского Союза» в апреле 1934 г. стало и проявлением, и катализатором этой тенденции. А Шмидт в тот момент писал ещё языком прежней эпохи, для него слова «героический», «эпопея» и т.п. ещё ассоциировались, вероятно, скорее с античными богами и героями или в крайнем случае с войной. Но вместе с тем — и это, я думаю, более важный фактор, — у Отто Юльевича, как мы видим по тексту статьи, была своя «система наград»: воздавая должное тем, кто до него или вместе с ним преодолевал трудности и показывал себя с лучшей стороны, он говорил: «великолепная работа», «замечательный работник». И эта похвала из уст руководителя, которого в ГУСМП любили и продолжали любить даже много лет спустя после отставки, была для полярников не пустыми словами.



Отто Юльевич ШМИДТ

# Экспедиция на «Челюскине» и Северный морской путь





Отто Юльевич Шмидт. 1937 г.

**Полярный поход парохода «Челюскин» 1933/34 годов привлёк благодаря своей особой судьбе внимание многих миллионов. Эта экспедиция — одно из звеньев большой работы по изучению и освоению советской Арктики — далёкого севера нашей страны. Освоение Арктики имеет уже свою историю, которую необходимо вкратце напомнить, чтобы понять место «Челюскина» в общем плане великих работ.**

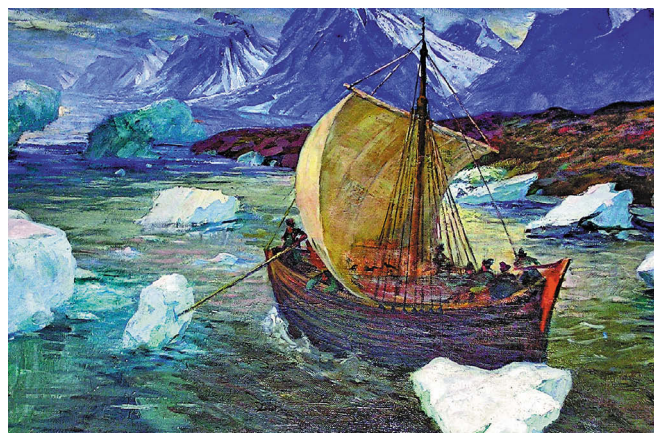


## АРКТИКА

Арктика, т. е. крайний север земного шара, позднее других земель и морей стала подвергаться изучению. Проникновение человека в ледяную область шло гораздо менее интенсивно, чем заселение Австралии или Южной Америки. Суровый климат, лёд, даже летом покрывающий большую часть моря, огромные просторы составляют препятствия, преодолимые только на основе высокоразвитой науки и техники и только при планомерной работе над достижением поставленной цели.

В эпоху колониальной экспансии, конечно, не эти ледяные области привлекали торговую буржуазию европейских стран. Впрочем, косвенно Арктика рано была

*Карта Русского Севера. «Атлас Блау». 1667 г.*



*Художник И. П. Мешалкин. Плавание русских на Грумант (Шпицберген). 1936 г. Российский государственный музей Арктики и Антарктики*



*Судно Н. А. Э. Норденшельда «Вега» салютует мысу Челюскина. Слева — пароход «Лена». Гравюра XIX в.*



*Нильс Адольф Эрик Норденшельд (1832–1901) — шведский полярный исследователь, геолог и географ, иностранный член-корреспондент Российской академии наук. В 1864–1873 гг. руководил экспедициями на Шпицберген, где открыл залежи каменного угля. В 1870–1883 гг. возглавлял шведские экспедиции в Гренландию. В 1878–1879 гг. на судне «Вега» впервые совершил сквозное плавание по Северному морскому пути*

вовлечена в борьбу соперничавших государств. Ещё в XVI веке голландская и английская буржуазия, основываясь на смутных географических догадках того времени, пыталась северным путём найти дорогу к богатствам Китая и Индии — южный путь вокруг Африки был уже захвачен испанцами и португальцами. Много кораблей было снаряжено для нахождения северо-восточного прохода. Наиболее замечательна экспедиция голландца Баренца, который достиг Новой Земли и даже зимовал на ней в 1594 году. В том же XVI веке англичанин Ченслер достиг устья Северной Двины и этим открыл морское сообщение между Западной Европой и «Московией» — царством Ивана Грозного; по тому времени это было крупнейшим географическим открытием, имевшим большие экономические последствия. Но дальше подступов к Карскому морю эти парусные суда проникнуть не могли. Их останавливал лёд.

В это же время и позже — в XVII и XVIII веках — русские колонизаторы продвинулись на север к пушным богатствам Мангазеи (область нижней Оби и Ямала) и других северных окраин. Редкое население северных народностей отодвигалось в более глухие места и облагалось «ясаком» — тяжёлым грабительским налогом, взимавшимся пушнинаю. В царствование Алексея Михайловича пушная монополия была серьёзной статьёй государственных доходов. Но пушные богатства редели. В поисках новых племён, которые ещё можно было бы «объясчить», смельчаки продвигались дальше на восток;