

УДК 332.1/332.02 +32

Борис Лавров, начальник Первой Ленской

© **Шестакова** Татьяна Павловна, кандидат физико-математических наук, доцент кафедры теоретической и вычислительной физики Южного Федерального Университета.

E-mail: shestakova@sfedu.ru

Аннотация. В статье рассказывается о жизни Бориса Васильевича Лаврова, исследователя Арктики, одного из руководителей Главного управления Северного морского пути, организатора строительства порта Игарка и Карских экспедиций, начальника Первой

Ленской экспедиции, впоследствии необоснованно репрессированного и расстрелянного. Большое внимание в статье уделено Первой Ленской экспедиции по проводке грузовых судов из Архангельска в устье Лены.

Ключевые слова: *Северный морской путь, освоение Крайнего Севера, Первая Ленская экспедиция, Б.В. Лавров*

Boris Lavrov, commander of the First Lena expedition

© **Shestakova, Tatyana P.** Candidate of Physics and Mathematics), Associate Professor, Department of Theoretical and Computational Physics, Southern Federal University. E-mail: shestakova@sfedu.ru

Abstract. The article is devoted to the life of Boris Lavrov, an Arctic explorer, one of the directors of the Northern Sea Route Headquarters, the organizer of the Igarka port construction and Kara expeditions, the commander of the First Lena expedition, unjustifiably repressed and executed. Much attention is paid to the First Lena expedition aimed at sending ships with cargoes from Arkhangelsk to the Lena River delta.

Keywords: *the Northern Sea Route, the development of the Far North, the First Lena expedition, Boris Lavrov*

Введение

Совсем недавно мы наблюдали открытие нового нефтяного месторождения на платформе «Университетская-1» в северной части Карского моря. Однако ещё сто лет назад число кораблей, сумевших успешно преодолеть воды Карского моря, не превышало нескольких десятков. Сегодняшним успехам в освоении Арктики предшествовало множество экспедиций, предпринятых самыми разными людьми. Имена некоторых из них мы хорошо знаем,

другие остаются неизвестными или почти забытыми. В развитии экономической деятельности в Арктике большое внимание уделялось и уделяется Северному морскому пути.

Огромный вклад в развитие Северного морского пути был сделан нашей страной в 1930-е годы. Ещё в 1920 году для освоения пути через Карское море в устья Оби и Енисея, налаживания экономических связей Сибири с европейскими странами был создан Комитет Северного морского пути. В 1928 году Комитет был преобразован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество транспорта и промышленности «Комсевморпуть». Его председателем был назначен Борис Васильевич Лавров. Он возглавил работы по строительству порта Игарка на Енисее, организации Карских экспедиций, в 1933—1934 годах был начальником Первой Ленской экспедиции по проводке грузовых судов из Архангельска в устье Лены. Цель этой статьи — отдать дань памяти Борису Лаврову, человеку, который внёс немалый вклад в дело освоения Арктики и, вероятно, мог бы сделать ещё больше, если бы политические репрессии 1930-х — 1940-х годов не оборвали его жизнь¹. Развитие экономики северных социумов, Северного морского пути, организация арктических экспедиций и политика тесно переплелись в его жизни и трагической судьбе.

Первые попытки освоения Северного морского пути

Одной из первых попыток пересечь Карское море и достигнуть устья Енисея, была экспедиция на шхуне «Ермак» в 1862 году под командованием Павла Павловича Крузенштерна (1834—1871). Его шхуна тогда оказалась затертой во льдах Карского моря, поэтому команда была вынуждена покинуть судно и пешком добраться до твердой земли². Экспедиция была организована на средства купца Михаила Константиновича Сидорова (1823—1887), родившегося в Архангельске и переехавшего затем в Красноярск³. Неудача П.П. Крузенштерна не остановила М.К. Сидорова, предлагавшего премию в две тысячи фунтов стерлингов первому, кто Северным морским путём достигнет устьев Оби и Енисея. Впервые осуществимость этого плана доказал британский капитан И. Виггинс (1832—1905), который положил начало торговому мореплаванию через Карское море на пароходе «Диана» и несколько

¹ В статье использованы документы и фотографии из семейного архива Б. В. Лаврова.

² Крузенштерн Павел Павлович. URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/64322/Крузенштерн (дата обращения: 13.07.2015). П.П. Крузенштерн — внук руководителя первой русской кругосветной экспедиции И.Ф. Крузенштерна

³ Сидоров Михаил Константинович в 1852—1882 гг. на освоение Севера и Северного морского пути потратил 1,7 миллиона рублей, что привело его к банкротству. Похоронен на Лазаревском кладбище в Александро-Невской лавре рядом с могилой М. В. Ломоносова. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1040243> (дата обращения: 13.07.2015).

раз ходил до устьев Оби и Енисея⁴. Следующим важным этапом были экспедиции к Енисею 1875, 1876 гг. известного шведского исследователя Арктики Нильса Адольфа Эрика Норденшельда (1832—1901), снаряженная на средства М.К. Сидорова и шведского купца О. Диксона [1, с. 661]. Остров в Енисейском заливе впоследствии был назван именем Диксона. В 1878—1879 гг. на пароходе «Вега» Норденшельд впервые осуществил сквозное плавание из Атлантического океана в Тихий с одной зимовкой и через Суэцкий канал вернулся в Швецию [1, с. 661]. До устья реки Лены «Вега» сопровождал пароход «Лена», который затем поднялся вверх по реке и прибыл в Якутск.

В 1893—1896 гг. экспедиция норвежского исследователя полярных стран Фритьофа Нансена (1861—1930) на корабле «Фрам» прошла Северным морским путём из Норвегии до Новосибирских островов. Её целью, однако, был не выход в Тихий океан, а неудавшаяся попытка достижения Северного полюса. В 1913 году Нансен на судне «Коррект» прошел от Тромсе (Норвегия) к устью Енисея [1, с. 604].

В числе других известных экспедиций следует упомянуть Русскую Полярную экспедицию в 1900—1902 гг. на судне «Заря» под руководством геолога, полярного исследователя, барона Эдуарда Васильевича Толля (1858—1902). Цели экспедиции были обширные и включали подробное исследование Новосибирских островов, поиски гипотетической Земли Санникова. Судьба этой экспедиции сложилась трагически. Ещё в 1900 году из-за сложных ледовых условий Толль был вынужден остаться на зимовку в Карском море, а вторая зимовка прошла уже на Новосибирских островах. Все члены исследовательской партии Толля, отправившейся пешком к островам, погибли, найти их так и не удалось [2, 3].

Ещё две известные экспедиции — морского офицера Георгия Львовича Брусилова (1884—1914 или 1915) на парусно-паровой шхуне «Святая Анна»⁵ и геолога, исследователя Арктики Владимира Александровича Русанова (1875—1913?) на маленьком парусно-моторном боте «Геркулесе» (капитан — А.С. Кучин), обе предпринятые в 1912 году и имевшие целью пройти Северным морским путём с запада на восток, также окончились трагически [1, с. 109, с. 823]. 1912 год был чрезвычайно неблагоприятным для плавания в морях Северного Ледовитого океана из-за сложной ледовой обстановки. В том же году экспедицией на судах «Таймыр» и «Вайгач» была сделана попытка пройти из Владивостока в Петербург. Им удалось достичь мыса Челюскина, но тяжёлые ледяные поля вынудили экспедицию вернуться во Владивосток [2, 3].

⁴ Виггинс (Wiggins) Иосиф. URL: <http://www.gpavet.narod.ru/Names/wiggins.htm> (дата обращения: 13.07. 2015).

⁵ Экспедиция Г.Л. Брусилова была организована на его личные средства [1, с.109].

В 1913—1915 гг. гидрографической экспедиции под начальством полярного гидрографа Бориса Андреевича Вилькицкого (1885—1961) на судах «Таймыр» и «Вайгач» удалось совершить *второе* после Н.А.Э. Норденшельда *сквозное плавание* Северным морским путём. В 1913 году экспедиции не удалось пробиться дальше мыса Челюскина и она была вынуждена вернуться во Владивосток. Осуществить основную задачу — впервые пройти с востока на запад из Владивостока в Архангельск — удалось в 1914—1915 гг. с одной зимовкой у берегов Таймыра [1, с.149]. В результате экспедиции были открыты новые острова в Северном Ледовитом океане, которые официально объявлены собственностью России.

Третье сквозное плавание Северным морским путём (после Н.А.Э. Норденшельда и Б.А. Вилькицкого) совершила экспедиция норвежского полярного путешественника Руаля Амундсена (1872—1928) на шхуне «Мод» с двумя зимовками в 1918—1920 годах [1, с.31].

В 1932 году в Советском Союзе было осуществлено сквозное плавание Северным морским путём в одну навигацию на ледоколе «Сибиряков». Начальником экспедиции был Отто Юльевич Шмидт (1891—1956), научной частью руководил Владимир Юльевич Визе (1886—1954, участвовавший ещё в экспедиции Георгия Седова в 1912—1913 годах, впоследствии — автор фундаментального труда «Моря Советской Арктики» [2].

Перечисленные выше экспедиции были задуманы и осуществлены энтузиастами-первопроходцами и имели преимущественно исследовательский характер. Но перед нашей страной в 1920-х — 1930-х годах стала задача налаживания регулярной навигации по Северному морскому пути, доставка грузов в устья Оби, Енисея, Лены и других сибирских рек, отправка морем леса и других товаров из Сибири в европейские порты. С 1920 года начали постепенно развиваться грузоперевозки в устья Оби и Енисея, известные как Карские операции. В 1932 году было создано Главное управление Северного морского пути, ему были переданы основные функции общества «Комсевморпуть». Б.В. Лавров, в то время член Главного управления Севморпути, представил правительству проект перехода грузовых судов из Архангельска в устье Лены, который позднее стал известен как Первая Ленская экспедиция.

Борис Лавров: до и после революции

Борис Васильевич Лавров родился 21 октября 1886 года в селе Феодорицком Рыбинского уезда Ярославской губернии в семье священника. Села Феодорицкого ныне не существует — оно находилось близ впадения реки Мологи в Волгу и было затоплено при сооружении Рыбинской ГЭС и Рыбинского водохранилища. Учился в Ярославской духовной семинарии. С начала 1900-х годов Борис Лавров примкнул к революционному движению, с 1903 года участвовал в деятельности партии большевиков.

Лавров привлек к политической работе своего товарища по сельской школе Н.А. Угланова, впоследствии видного деятеля Октябрьской революции, занимавшего ответственные партийные и государственные посты в 1920-х годах. Как писал Угланов в своей автобиографии [4], «мой сверстник и друг по школе, сын священника нашего села, Борис Васильевич Лавров, тогда учился в ярославской духовной семинарии и был уже социал-демократом... Вспоминаю характерные моменты. Б. В. Лавров приехал на рождественские каникулы, привез много литературы и резолюции II съезда РСДРП и подробно мне объяснил причины раскола, происшедшего на съезде. Он объявил себя большевиком, сторонником Ленина...». За революционную работу Лаврова выгнали из духовной семинарии. Позднее он учился в Казанском университете, откуда также был исключён, арестован и отправлен в ссылку в Архангельскую губернию под надзор полиции.



Рис. 1. Борис Васильевич Лавров

В 1912—1913 годах работал с В. И. Лениным в газете «Правда», в 1915—1917 годах ведёт работу на фронтах Первой мировой войны. Лавров всегда оставался на стороне революции, но, по-видимому, у него были сомнения по политическим вопросам. Имеются сведения, что в годы Гражданской войны он вышел из партии большевиков, в которую вновь вступил в 1920 году. Он стремился к практической деятельности на благо своей страны и имел большие организаторские способности, которые в полной мере проявились позднее в работе по экономическому освоению Севера.

После октября 1917 года Лавров был направлен в Наркомпрод, в 1918 году был губернским продкомиссаром в Вятке. В 1920-е годы работал в органах Наркомвнешторга, в частности, в Средней Азии и на Северном Кавказе. Занимал пост торгового представителя Советского Союза в Афганистане. В ведении Наркомвнешторга находилось акционерное общество «Комсевморпуть». После своего назначения в 1928 году председателем «Комсевморпути» все свои силы Б. В. Лавров отдавал освоению Севера. В задачи общества входило строительство заводов, шахт, судостроительных верфей в верховьях рек Оби и Енисея. В 1929—1931 годах главным делом «Комсевморпути» и его председателя стало строительство порта Игарка.

Игарка

Отдельные попытки организовать эксплуатацию Северного морского пути делались русскими и иностранными предпринимателями и до Октябрьской революции. В 1911 году русские, английские и норвежские промышленники создали с этой целью Сибирское акционерное общество. К деятельности общества был привлечён даже Ф. Нансен [5, 6]. В 1913 году он совершил плавание на грузовом пароходе «Коррект» из Норвегии в устье Енисея, частично повторив путь «Фрама» 1893 года. Затем Нансен путешествовал по Сибири и Дальнему Востоку. После возвращения из этого путешествия он написал книгу «По Сибири», которая была опубликована на русском языке в 1915 году под названием «В страну будущего» [7] и которая подчёркивала мысль Нансена о том, что освоение огромных богатств Сибири является делом будущего, но отнюдь не настоящего.

В 1916 году была начата постройка Усть-Енисейского порта в 310 км от устья Енисея. Однако в период навигации он подвергался затоплению, для его реконструкции потребовались бы большое время и огромные затраты, что воспрепятствовало бы скорому выходу сибирских товаров на европейские рынки. Поэтому в 1927—1928 годах было проведено исследование Енисея с целью определения лучшего места для строительства порта. Таким местом оказалась Игарская протока, образованная глубокой излучиной Енисея [3]. На её берегах началось строительство лесоперерабатывающего комбината, города и порта.

Весной 1929 года на Игарку прибыл Б. В. Лавров. В тот год был заложен первый дом, начато строительство лесопильного завода № 1, который был запущен уже в ноябре, в Игарскую протоку впервые пришли морские грузовые пароходы. Двести человек остались зимовать. Работы продолжались и при наступлении полярной ночи, несмотря на тяжелейшие условия: вечная мерзлота, морозы, иногда достигающие -60°C . Строители столкнулись с огромными трудностями, так как это был фактически первый опыт работы в таких условиях. Почва то становилась твёрдой, как камень, то превращалась в болото; строительные материалы подвергались деформациям, которые не были описаны в инженерной литературе.

В следующем году строящийся Игарский порт принял гораздо больше пароходов. На зимовку осталось уже две тысячи человек, а ещё через год — двенадцать тысяч. В 1931 году в Игарке было построено уже три лесопильных завода. За три года на месте, где были только палатки и избы, появились двухэтажные дома. Игарка стала городом. В ней появились магазины, школы, стадион, клуб.

Борис Лавров руководил строительством Игарки не из московского кабинета. Он постоянно был среди строителей, участвовал в сплаве леса, появлялся на ещё недостроенных

причалах Игарки. Он приобрел огромный авторитет среди людей, которыми руководил. У них же он и учился, получал специальные знания, которые помогали принимать верные решения.

Как руководитель «Комсевморпути» Лавров нес ответственность не только за строительство Игарки, но и за выполнение морских операций в Карском море. В 1930 году благодаря накопленному опыту была выпущена первая лоция Карского моря с подробными картами. На смену отдельным экспедициям пришли заранее планируемые рейсы грузовых кораблей. Порт Игарки приобрел международное значение, за экспортируемым сибирским лесом в Игарку стали приходить корабли из Западной Европы. Посещающие Игарку иностранцы удивлялись темпам её роста. О ней писали в нашей стране и за рубежом.

В 1935 году был выпущен специальный «арктический» номер журнала «Техника — молодёжи», посвященный освоению Арктики и Северного морского пути; в нем была опубликована статья Б. Лаврова о строительстве Игарки [8].

Первая Ленская

Следующим естественным шагом было распространение грузовых перевозок до устья Лены. Для достижения этой цели корабли должны были преодолеть самый трудный участок Северного морского пути — обогнуть Таймырский полуостров и пересечь море Лаптевых. Ещё в 1930 году Лавров организовал экспедицию на шхуне «Белуха», целью которой было плавание вокруг полуострова Таймыр, однако тяжелые ледовые условия не позволили этого осуществить. И вот в 1932 году Лавров представляет правительству свой проект перехода грузовых судов в устье Лены. Лавров отстоял этот проект в борьбе со скептиками и был назначен начальником экспедиции.

Экспедиция началась в навигацию 1933 года. В ней участвовали грузовые пароходы «Володарский», «Товарищ Сталин», «Правда». Лесовоз «Правда» должен был пройти с Ленским караваном большую часть пути. Однако он имел назначение доставить геологоразведочную экспедицию в бухту Нордвик в юго-западной части моря Лаптевых. Планировалось перебросить на Лену и несколько речных судов с Оби и Енисея. Проводку судов через ледовые поля осуществлял ледокол «Красин».

«Красин» вышел из Ленинграда в июле 1933 года, пройдя Балтийское море и обогнув Скандинавский полуостров, пополнил запасы в Мурманске и направился к проливу Маточкин Шар между Северным и Южным островами Новой Земли. Там была назначена встреча с судами «Товарищ Сталин», «Володарский», «Правда». Из-за задержки с погрузкой они вышли из Архангельска позже намеченного срока. Встреча состоялась 13 августа у восточного

входа в пролив, после чего «Красин» провёл грузовые корабли через льды Карского моря до кромки чистой воды. По чистой воде караван судов достиг 18 августа острова Диксон. Туда самолётом из Игарки прилетел начальник экспедиции Лавров. До того, как принять на себя руководство экспедицией, он должен был завершить дела, связанные с организацией Карских операций, которые по-прежнему оставались в сфере его ответственности.

Остров Диксон

Позднее Борис Лавров сам подробно опишет экспедицию в книге «Первая Ленская» [9]. Рассказывая о своём прибытии на остров Диксон, он приводит слова из отчёта Норденшельда об экспедиции 1876 года: «Эта голая теперь пустыня в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношениям не только между Европой и Обской и Енисейской системами, но и между Европой и Северным Китаем...». Однако пока это в будущем. Впереди — экспедиция. И для экспедиции важен опыт знаменитых предшественников. Лавров вспоминает Нансена, Толля, Амундсена. На острове — могилы полярников, известных и неизвестных. Недалеко от острова Диксон — могила Тессема, одного из участников экспедиции Амундсена на шхуне «Мод». Лавров задаётся вопросом, что влекло человека на Север? Что влечёт его сегодня? И отвечает на него так: «Любовь к исследованию неисследованного, к пониманию ещё не понятого, возможность широкого исследования научных проблем и охвата большими хозяйственными работами этого нетронутого пространства» [9].

Между тем на Диксон пришли ледоколы «Русанов» и «Сибиряков». «Русанов» должен был доставить грузы в бухту Прончищевой на восточном берегу Таймырского полуострова. «Сибиряков», в предыдущем году совершивший исторический переход Северным морским путём в одну навигацию, на этот раз имел задачей проведение научных исследований в Карском море. Однако на пути к месту назначения оба ледокола встретили тяжёлые льды и вынуждены были вернуться на Диксон. Это вызывало беспокойство. Беспокоило и то, что из-за задержки с погрузкой грузовые пароходы прибыли на Диксон позже, чем предполагалось.

23 августа Лавров созвал совет на борту «Красина». В совете участвовали начальник экспедиции на «Сибирякове» профессор В.Ю. Визе, капитаны «Красина», «Сибирякова», «Русанова», «Володарского», полярный лётчик А.Д. Алексеев, другие участники экспедиции. Основной вопрос: каким путём следовать каравану судов? На пути вдоль Таймырского полуострова лежат так называемые шхеры Минина — архипелаг небольших островов, названных именем штурмана Фёдора Минина, начальника одного из отрядов Великой Северной Экспедиции, участники которой в 1733—1734 годах впервые описали северное побережье России.

Визе назвал три возможных пути: первый — прибрежной полыньёй, используя проливы между островами архипелага; второй — севернее архипелага по опушке шхер, затем — проливом Вилькицкого; третий путь ещё севернее, затем — проливом Шокальского, разделяющим острова Северной Земли.



Рис. 2. Карта Первой Ленской экспедиции из книги М. Э. Зингера «Ленский поход»

Мнения участников совета разделились. На юге Карского моря были большие скопления льдов, поэтому северный путь выглядел привлекательнее. Но и рискованнее. У Лаврова в то время ещё не было в полной мере того практического опыта, которым обладали Визе и полярные капитаны. Он руководил полярной экспедицией в первый раз и нёс полную ответственность за её проведение. На совете был принят второй вариант — идти по опушке шхер Минина, и время показало, что такое решение позволило грузовым пароходам добраться до устья Лены в ту навигацию, избежав зимовки по крайней мере на пути туда.

Совет на острове Диксон потом называли историческим — настолько важна для страны была Ленская экспедиция. Заседание снималось на киноплёнку. Экспедицию сопровождали журналисты — корреспондент газеты «Известия» М. Э. Зингер и корреспондент газеты «Водный транспорт» С. Т. Морозов. Их очерки о Первой Ленской были вскоре опубликованы [10, 11]. Зингер, ссылаясь на слова самого Лаврова, пишет, что верный вариант пути был выбран с учетом Обь-Енисейского течения вдоль берегов западного Таймыра, теплового влия-

ния материка и направления ветров, опыта «Веги» Норденшельда, «Фрама» Нансена, «Зари» Толля [10]. Были приняты во внимание и ледовые условия текущего года, и данные авиаразведки, проведённой лётчиком Алексеевым.

О Морозове следует сказать особо. Савва Тимофеевич Морозов — внук и полный тёзка известного русского фабриканта и мецената, тогда ещё молодой журналист, совмещающий должность корреспондента с обязанностями кочегара второго класса на ледоколе «Красин», в будущем — писатель, почётный полярник, член Географического Общества СССР. На «Красине» он проделал путь из Ленинграда до мыса Челюскина, затем — на «Володарском» в бухту Тикси. Свою книгу очерков «Ленский поход» Морозов посвятил «Борису Васильевичу Лаврову — строителю советского севера» [11]. С Лавровым он познакомился в Москве в период подготовки к экспедиции. Вот как впоследствии С.Т. Морозов характеризовал начальника Первой Ленской: «Было в этом человеке что-то от землепроходцев — Ермака, Дежнёва, Хабарова... Не во внешнем облике, — а сути. Конечно, не было ни дремучей бороды, ни одежды из звериных шкур, ни высоченных сапог. Гладко выбрит, в лёгком пиджаке и рубашке с открытым воротом, с непрестанно дымившей трубкой в углу рта, он производил впечатление типичного горожанина, делового человека, даже сухаря. По тону, как уверенно, неторопливо он снимал телефонную трубку, по лаконичным фразам, обращаемым к невидимым собеседникам, было очевидно, что дел у него невпроворот, что советов, указаний его ждут и на Енисее, где поплывут сейчас лесные плоты, и в Ленинграде на Канонерском острове, где идёт ремонт крупного ледокола, назначенного к плаванию в Арктику, и в Севастополе, где морские авиаторы заканчивают испытание новой крылатой машины для разведки полярных льдов...» [12].

24 августа корабли отправились в путь. Пробивал дорогу «Красин», за ним следовал лесовоз «Товарищ Сталин», получивший повреждения ещё до прибытия на Диксон, и «Правда», затем — ледокол «Русанов», лесовоз «Володарский», замыкал караван «Сибиряков».

Мыс Челюскина

На пути к мысу Челюскина «Красин» потерял гребной винт. Это был критический момент, ставящий под угрозу судьбу всей экспедиции. И, тем не менее, было решено пробиваться сквозь льды дальше. 30 августа каравану удалось выйти на чистую воду, 31 августа достигли мыса Челюскина. В это же время были получены сообщения с находящихся севернее кораблей «Челюскин» и «Седов»: пролив Шокальского оказался забит льдом. Это подтвердило правильность принятого ранее решения. Путь через пролив Шокальского оказался непреодолимым, и корабли могли быть затерты льдами ещё до прибытия в пункт назначения.

Мыс Челюскина — самая северная оконечность Азии, где находилась единственная радиостанция на всём пространстве от Диксона до Тикси. Как писал Визе, «впервые северная оконечность Азии видела такое скопление судов: семь пароходов стояли одновременно у полярной станции мыса Челюскина» [2]. Это знаменательное место для всех полярников. Участники экспедиции посещают полярную станцию. На берегу — столб, поставленный Амундсенем в 1919 году во время экспедиции на шхуне «Мод». На вершине столба — медный шар. На шаре выгравирована надпись: «Покорителям Северо-Восточного прохода Адольфу Эрику Норденшельду и его славным спутникам. Экспедиция на «Мод» 1918—19». Ещё одно напоминание о великих предшественниках.

Далее грузовые суда пошли без помощи ледоколов. «Красин» же должен был вернуться и помочь проводке речных судов. «Русанов» следовал в бухту Прончищевой. «Сибиряков» остался разгружаться на мысе Челюскина. На пароходе «Товарищ Сталин» ещё до прибытия на мыс Челюскина началось самовозгорание угля. Учитывая загруженность судна бензином, нефтью, динамитом для геологических партий, пожар на судне представлял большую опасность. Часть угля было решено перегрузить на мысе Челюскина на «Красин» и «Сибиряков». Лесовоз «Правда» ушёл для разгрузки в бухту Нордвик. «Володарский», на который теперь переместился штаб экспедиции, уходит в бухту Тикси, через некоторое время за ним последовал «Товарищ Сталин».

Бухта Тикси

2 сентября начался сильный шторм, который продолжался до 6 сентября. Однако именно шторм позволил пройти в бухту Тикси не только морским судам, но и речному пароходу «Первая пятилетка». Восточный ветер отогнал льды от западного побережья Таймырского полуострова, освобождая путь пароходу. Лавров понял это и вызвал «Первую пятилетку» с Диксона.

8 сентября «Володарский» вошёл в бухту Тикси. К моменту прибытия экспедиции в бухте не было никаких строений, кроме двух домиков полярной станции. В них зимовали участники Лено-Хатангской экспедиции, в задачу которой входило проведение изысканий в районе дельты Лены и определение места для нового морского порта. На кораблях Первой Ленской в бухту Тикси были доставлены новая группа участников Лено-Хатангской экспедиции и большая часть грузов для нее. В бухте ещё можно было увидеть часть остова шхуны «Заря» экспедиции Толля 1900—1902 годов, напоминание о былой трагедии. Дерево, из которого была сделана шхуна, оказалось очень крепким, так что зимовавшие неподалеку промышленники не смогли разобрать её на дрова.

В бухте не было условий для разгрузки судов, не были построены причалы. Имелись баржи, но отсутствовали буксиры для того, чтобы подвести баржи к морским судам и произвести разгрузку в море. Для буксировки барж решили использовать катера. Но и катера оказались не готовы. Лавров едет на берег, чтобы лично руководить работами. Разгрузка шла при штормовой волне, ценой огромных усилий участников экспедиции.

9 сентября в бухту вошел пароход «Товарищ Сталин». В его трюме разгорался пожар, люки трюма задраены, чтобы не допустить его распространения, палуба сильно нагрета, команда непрерывно охлаждала её водой. Приступили к ускоренной выгрузке горючих веществ с судна. Пожар удалось потушить лишь на следующий день благодаря накачке воды в трюм.

12 сентября в бухту пришел речной пароход «Первая пятилетка», с помощью «Красина» преодолевший путь от Диксона до Тикси. Он привёл с собой лихтер (разновидность баржи), к которому с боков пришвартовались «Володарский» и «Товарищ Сталин», что значительно облегчило дальнейшую разгрузку. 16 сентября разгрузка была полностью закончена, вместо предполагаемых десяти дней она заняла только неделю, но к этому времени стали поступать тревожные сведения. Ещё до 10 сентября пролив Вилькицкого у мыса Челюскина начал покрываться молодым льдом, а старые льды стали смерзаться в большие поля. Вот что писал начальник экспедиции на «Сибирякове» Визе: «Я очень беспокоился за ленские суда и радировал начальнику Ленской экспедиции в бухту Тикси: «Проход судов Ленской экспедиции через пролив Вилькицкого после 20 сентября вызывает величайшие сомнения, даже при наличии ледокола». Б.В. Лавров, ежедневно получавший метеорологические и ледовые сводки со станции на мысе Челюскина, конечно, и сам хорошо понимал угрозу, вставшую перед ленскими судами. Но выгрузку нельзя было оставить — Якутский край слишком остро нуждался в доставленных из Архангельска товарах» [13].

Основная задача Ленской экспедиции была выполнена. Установление связей с Восточной Сибирью, которое Ф.Нансен отнес к отдалённому будущему, становилось делом настоящего. Участники Первой Ленской воплощали его в реальность. Б.В. Лавров в беседах с полярниками обсуждал дальнейшие перспективы. Говорил о том, что из Архангельска и на Колыму ходить можно, о том, что не только в Якутию должны вести грузы морские караваны, но и обратно.

16 сентября состоялся прощальный митинг, после чего морские суда двинулись в обратный путь. Оставили экспедицию корреспонденты. М. Зингер улетел из Тикси в Москву на самолёте лётчика Леванеского. С. Морозов отправился с караваном речных судов, возглавляемом «Первой пятилеткой», который доставил грузы вверх по Лене в Якутск. В бухте Тикси

остались зимовщики Лено-Хатангской экспедиции. Проведённые ими работы положили начало строительству Тиксинского арктического морского порта (это название было утверждено коллегией Главсевморпути в марте 1934 года) [14].

Зимовка

18 сентября морские суда «Володарский» и «Товарищ Сталин» соединились с ледоколом «Красиным». Затем к каравану присоединились ледокол «Русанов» и лесовоз «Правда», которому из-за погодных условий не удалось разгрузиться в бухте Нордвик. К двадцатым числам сентября караван судов достиг пролива Вилькицкого. Из-за установившихся морозов пролив оказался непроходимым для лесовозов, даже при том, что их вёл мощный ледокол «Красин». Западнее мыса Челюскина остановка была ещё сложнее, ледокол «Сибиряков» оказался затёртым льдами в районе архипелага Норденшельда.

Ледовая обстановка в Карском море, а также задержка более чем на десять суток с погрузкой судов «Володарский», «Товарищ Сталин», «Правда» в Архангельске сделали зимовку неизбежной [10]. 23 сентября принято решение поставить грузовые суда на зимовку, отпустив ледоколы «Красин» и «Русанов», которые ещё могли бороться со льдами; их нужно было использовать для других задач, в частности, для освобождения из ледового плена «Сибирякова». Место зимовки необходимо было выбрать так, чтобы пароходы не были увлечены дрейфующими льдами, а риск того, что сжимающиеся льды раздавят пароходы, был сведён к минимуму. Поэтому местом зимовки стали острова Самуила (ныне острова «Комсомольской правды»), вблизи северо-восточного берега полуострова Таймыр. Был проведён отбор людей, остающихся на зимовку: оставляли прежде всего тех, кто мог принести большую пользу экспедиции, сильных духом и физически выносливых. Остальные продолжили путь домой на «Красине» и «Русанове». Борис Лавров имел тогда право покинуть зимующие пароходы, так как главная цель — доставка грузов в Якутию — была выполнена. Но такую возможность он не рассматривал.

Зимовщикам предстояло провести почти год в этой «стране льда и ночи»⁶.

По воспоминаниям одного из участников экспедиции Н. Н. Урманцева, остающиеся на зимовку люди тяжело переживали расставание с уходящими «Красиным» и «Русановым», в их головах теснились мрачные мысли о предстоящей зимовке [16]. Такие настроения необходимо было преодолеть. Благодаря организаторским способностям Б.В. Лаврова вынужденная зимовка была использована для проведения научных исследований на Крайнем Се-

⁶ Один из первых переводов на русский язык книги Ф. Нансена «Фрам» в полярном море» был опубликован под названием «В стране льда и ночи» [14].

вере. Урванцев, начальник геологической партии, направлявшейся на пароходе «Правда» в бухту Нордвик, был назначен руководителем научной работы. Были развёрнуты метеорологические, гидрологические, топографические исследования, установлен контакт с группой на мысе Челюскина.



Рис. 3. Б. В. Лавров. 1933 г.

Хотя суда стояли вмёрзшими в лёд, сохранялась опасность, что сильный шторм может разбить ледяную защиту и повредить пароходы. Для подстраховки на одном из близлежащих островов построили жилой дом, радиостанцию и склад. Обследовали и другие расположенные рядом острова.

Зимовщики занимались не только научными исследованиями и каждодневной работой по жизнеобеспечению зимовки. Были организованы занятия

для желающих по программе морского техникума, что

позволяло матросу приобрести квалификацию штурмана, а кочегару — механика. Преподавателями стали более опытные участники экспедиции, они же вошли в экзаменационную комиссию, которая, по согласованию с Наркомводом, получила право выдавать слушателям аттестаты об окончании морского техникума. Были и небольшие развлечения, даже организован свой театр...

В бухте Тикси на борт «Володарского» был взят самолёт Р-5. Решено было использовать его для авиаразведки. Первый полёт совершили в октябре 1933 года на полярную станцию мыса Челюскина. Управлял самолётом известный полярный лётчик Мауно Янович Линдель. Но запланированные полёты с мыса Челюскина к Северной Земле всё откладывались: на Р-5 барахлил мотор. Почти месяц Лавров провёл в гостях у зимовщиков. Позднее Линделю передали самолёт У-2. Он и использовался в дальнейшем для авиаразведки. Это учебный самолёт с открытой кабиной, он был удобен для наблюдений, поскольку летал на небольшой скорости, что позволяло рассмотреть все детали местности, но лётчику и наблюдателю в открытой кабине в полярных условиях приходилось нелегко. Совершили пробный полёт к острову Большевик Северной Земли, после чего Лавров и Линдель вернулись с мыса Челюскина к месту зимовки.

Наступила полярная ночь, которой, при всей её суровости, присуща своя красота: свет луны и звёзд, непрекращающаяся игра полярного сияния... Жизнь зимовщиков текла по

строгому распорядку. Разнообразие вносили сеансы радиосвязи с оставшимися далеко родными, с другими зимовками. Вместе со всей страной следили за судьбой «Челюскина», затёртого дрейфующими льдами...

30 января 1934 года впервые дало о себе знать Солнце: северные серые сумерки продолжались два часа. В феврале возобновили авиаразведку. Под руководством Н.Н. Урванцева была подготовлена и проведена экспедиция на вездеходах вглубь Таймыра [16]. Экспедиция продолжалась 21 день, с 20 марта по 9 апреля, с целью топографической съёмки и испытания вездеходов в арктических условиях. Вездеходы пересекли северную часть Таймырского полуострова от залива Терезы Клавенес (название заливу было дано Амундсеном во время экспедиции 1918—1920 годов) до мыса Могильный, где были похоронены двое участников экспедиции Вилькицкого 1914—1915 годов на судах «Таймыр» и «Вайгач». Далее их путь лежал вдоль берега Таймыра до мыса Челюскина, затем — к месту зимовки через бухту Мод, где зимовал Амундсен в 1919 году.

Учебный самолёт У-2 мог летать только на небольшое расстояние. Чтобы расширить радиус полётов, на нем установили дополнительный бензиновый бак. Стали проводить ледовую разведку вблизи острова Малый Таймыр и у восточных берегов Северной Земли. Б.В. Лавров постоянно выполнял функции лётчика-наблюдателя. В полётах не обходилось без происшествий. 11 мая 1934 года из-за сильного ветра самолёт отклонился от курса и попал в полосу пурги. Видимость упала до нуля, но Линдель успел посадить самолёт. Они находились в двенадцати-пятнадцати километрах от пароходов. Немного переждав пургу, отправились пешком в направлении пароходов. Затем пурга вновь усилилась, переменился и ветер, чьё направление давало ориентир. Очертания предметов и расстояния до них искажаются вследствие рефракции (преломления световых лучей в атмосфере). В условиях ледяной пустыни, без ясных ориентиров, очень легко заблудиться и замёрзнуть. Путь до пароходов занял двенадцать часов, с несколькими остановками для отдыха. По выражению одного из зимовщиков, Лавров и Линдель «заглянули прямо в пасть полярной смерти».

26 мая полетели в бухту Прончищевой, где была зимовка охотников-промышленников. Полёт достаточно рискованный, так как ни в бухте Прончищевой, ни на самолёте не было радио. В случае непредвиденной аварии рассчитывать на помощь не приходилось. Ясная погода сменялась туманами, но на улучшение погоды надежды не было. Летели вдоль восточного берега Таймыра. Несколько раз туман вынуждал идти на посадку.

Вот как писал Лавров об одной из вынужденных посадок самолета: «Сели в глубокой снежной ложбине... Место посадки нам в точности не известно. Оно должно быть где-то между островами Андрея и островами Петра, на мысе Восточного Таймыра» [9]. Из-за продолжительного тумана вылететь удалось только на следующий день.



Рис. 4. Состояние ледяного покрова у северо-восточного берега Таймырского полуострова в 1933 г. по наблюдениям с самолёта Первой Ленской экспедиции (из книги Б. В. Лаврова «Первая Ленская»).

Несмотря на риск, Лавров хотел завершить ледовую разведку, зная, что впереди новый сезон навигации, на Лену отправится второй караван судов, предстоял сквозной рейс с востока на запад по Северному морскому пути ледореза «Фёдор Литке». Район Восточного Таймыра до этого не был охвачен авиаразведкой. Чтобы получить полную картину, был также необходим полёт к Северной Земле. Планировалось посетить зимовку на острове Домашнем. Этот крохотный островок, который можно найти только на топографической карте, входит в группу островов Седова, принадлежащих к архипелагу Северная Земля. Острова были открыты в 1930 году экспедицией на ледокольном пароходе «Седов» и до 1937 года назывались островами Каменева. Затем они получили новое название в честь открывшего их судна. К Северной Земле Лавров и Линдель вылетели 12 июня с мыса Челюскина. В ходе этого полета произошла серьёзная авария.

На пути к острову Домашний

От мыса Челюскина курс лежал на северо-запад через пролив Вилькицкого, к мысу Неупокоева на острове Большевик. Далее самолёт летел над проливом Шокальского, миновал Краснофлотские острова, бухту Снежную на острове Октябрьской Революции, и направился к мысу Гамарника (с 1937 года — мыс Медный). После того, как прошли мыс Гамарника, вышел из строя один из цилиндров мотора. Линделю удалось посадить самолёт, однако исправить мотор было невозможно. Надежды на помощь практически не было. Организовать поиски на собаках или вездеходах в условиях наступающего полярного лета нереально. Нужно было выбиратья самим. Прежде всего необходимо было решить вопрос, возвращаться ли пешком на мыс Челюскина или идти к зимовке на острове Домашний? Первый путь был знаком, на нём были хорошие ориентиры, не позволяющие сбиться с пути. Но расстояние до мыса Челюскина, составляющее не менее трехсот километров, исключало этот путь. До острова Домашний около 150 километров. Найти крохотную точку среди тысяч квадратных километров белого безжизненного пространства чрезвычайно трудно. «В памяти невольно встают многие арктические путешествия моряков и полярников после гибели их судов», — пишет Лавров [9]. «Много ли их кончилось благополучно? Немного, хотя многие из них и были снаряжены куда лучше, чем мы» [9].

Лавров и Линдель не имели специальной подготовки для таких переходов. О Линделе Лавров пишет: «На зимовке все знают, что он прекрасно тренирован для полётов и в то же время никуда негодный ходок для дальних расстояний» [9]. Некоторый опыт походов по полярным льдам был накоплен во время зимовки. Но сейчас условия ещё хуже. С наступлением полярного лета снег стал рыхлым, сверху — подмороженная корка, которая не выдерживает тяжести человека. Ноги проваливаются и попадают на морской лёд, покрытый слоем талой воды. Практически невозможно найти сухое место, чтобы разбить палатку. Лёгкая палатка не держит тепла и пропускает воду. Одежда, сапоги, одеяло — всё становилось мокрым, и не было никакой надежды его просушить.

Отправились в путь, сделав сани из верхней крышки фюзеляжа. 15 июня ночевали на твердой и почти сухой почве мыса Кржижановского. На следующий день увидели в море очертания каких-то островов. Возникла надежда, что это архипелаг Каменева. Сделали попытку пройти к нему напрямую. Попытка не удалась. Далее на пути лежал залив Сталина (ныне — залив Панфиловцев). Важно было его пересечь и выйти на его северный берег, чтобы хотя бы немного сократить путь.

Но путь чрезвычайно тяжёл. Отсутствие ясных ориентиров, в каком направлении двигаться, короткие передышки в промокшей палатке, туманы, скрывающие Солнце, в условиях полярного дня не позволяющие определить даже, утро сейчас или вечер. Когда появляется Солнце, становится жарко, в глазах начинаются рези, не помогают и тёмные очки.

Б.В.Лавров ведёт дневник. Несколько раз возникала уверенность, что они уже достигли Восточного острова архипелага Каменева, но уверенность оказывалась ошибочной. Только 24 июня Лавров и Линдель достигли острова Восточного, и после сравнения с картой сомнения исчезли. Дальше идти нужно было по островам архипелага. 25 июля пересекли большую бухту и вышли на остров Средний.

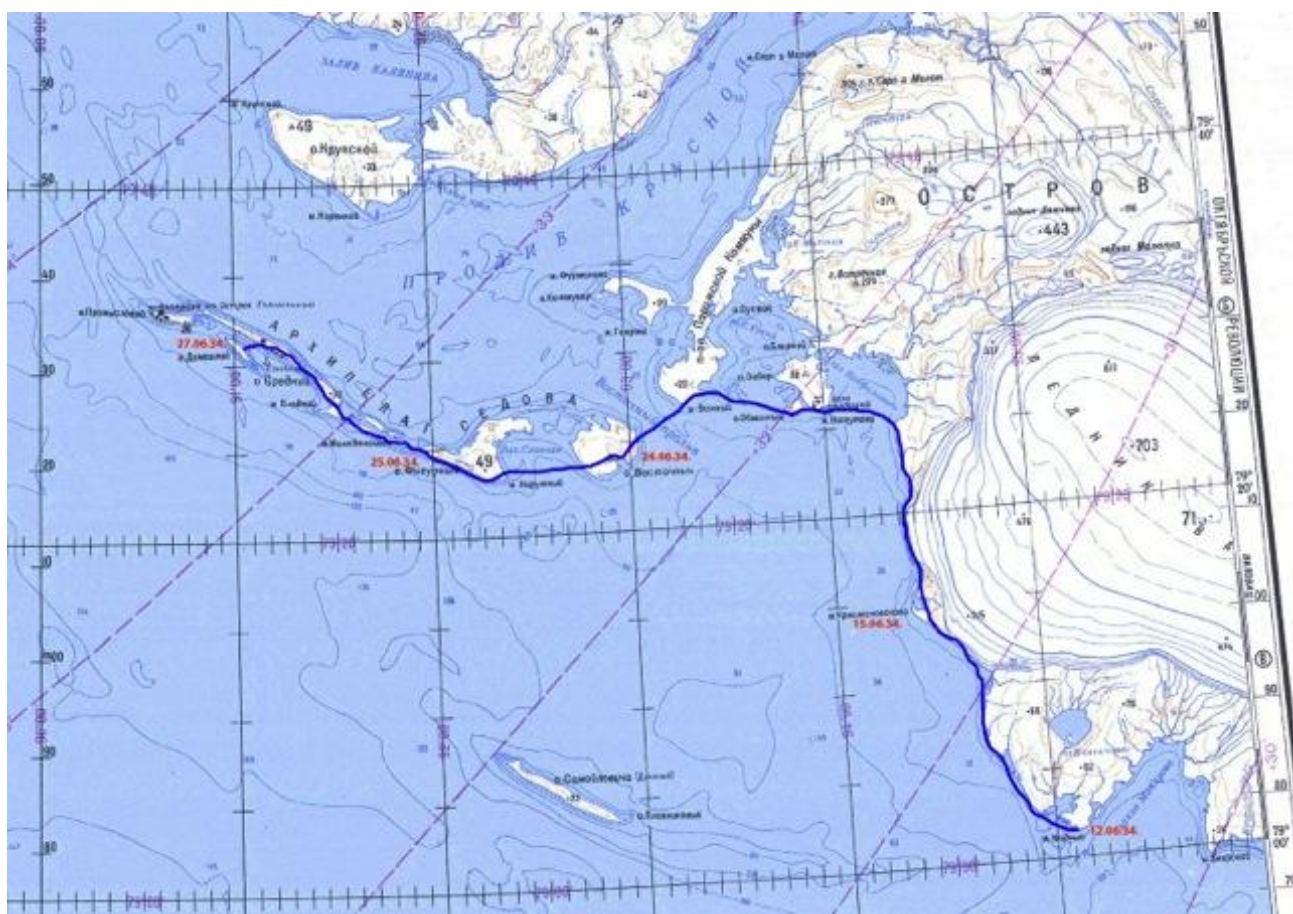


Рис. 6. Примерный маршрут Лаврова и Линделя к острову Домашний в июне 1934 года (восстановлен по книге Б. В. Лаврова "Первая Ленская")

Силы были уже на исходе. В голову приходили мрачные мысли. Беспокоило, не вскрылся ли ото льдов пролив, отделяющий от острова Домашний. Лавров пишет: «Истощение и общий упадок физических сил может положить конец нашей дальнейшей работе. Конечно, мы будем ещё бороться до последних сил за другой исход, сдаваться нам рано». Они дошли. 27 июня вышли к зимовке на острове Домашнем.

Завершение экспедиции

Зимовка Первой Ленской экспедиции, исследования, проведённые её участниками, получили самую высокую оценку. В июне 1934 года начальник Главного Управления Северного морского пути О.Ю. Шмидт направил в адрес зимовщиков телеграмму, в которой, в частности, говорилось: «...Слышал подробно о вашей замечательной работе, сумевшей вынужденную зимовку превратить в блестящую научную экспедицию по исследованию Крайнего Севера Азии...» [17].

Лавров был награждён орденом Ленина. Это был год, когда отмечалось пятилетие основания Игарки. В постановлении Центрального Исполнительного Комитета СССР от 25 июля 1934 года, говорилось: «Отмечая огромную работу, проведённую товарищем Лавровым Борисом Васильевичем по созданию и строительству гор. Игарки, по организации Карских экспедиций и возглавляемой им Ленской экспедиции 1933 года, а также проявленные им энергию и настойчивость при осуществлении научных изысканий во время зимовки Ленской экспедиции, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет: Наградить товарища Лаврова Бориса Васильевича за заслуги в деле изучения и освоении Арктики орденом Ленина» [11].

Лавров в то время находился ещё на острове Домашнем. Полярная станция была построена здесь экспедицией 1930—1932 годов под руководством Г.А. Ушакова. Всего в состав экспедиции входили четыре человека, в том числе уже известный нам Н.Н. Урванцев. Очертания островов Северной Земли к тому времени ещё не были нанесены на карту. За два года участники экспедиции нанесли на карту все острова, за исключением самого северного острова Шмидта. В частности, было обнаружено, что открытый ещё экспедицией Вилькицкого залив Шокальского является проливом.

В 1932 году ледокол «Русанов» привез на полярную станцию смену — четыре человека во главе с женщиной-полярницей Н.П. Демме. В 1933 году ледокол «Седов» должен был доставить новую группу зимовщиков. Однако, как мы уже знаем, ледовая обстановка в навигацию 1933 года была сложная, и ледокол «Седов» не смог подойти к острову. Группа Демме осталась на вторую зимовку, которая из-за невозможности пополнить запасы продовольствия прошла тяжело. К весне трое из четверых зимовщиков были больны. Несколько облегчила положение охота на медведей. Лавров и Линдель должны были доставить на полярную станцию средства против цинги. Но и этого не удалось. Лавров и Линдель пришли, совершив изматывающий переход, и застали зимовщиков в нелёгкой ситуации. Взяли на себя самую тяжёлую работу, чистили территорию зимовки. Их собственная одежда и сапоги при перехо-

де к острову Домашний превратились в лохмотья, а заменить было нечем. Ждали прихода ледокольного парохода «Садко», но он был зажат льдами. Вскоре стало ясно, что добраться до острова Домашнего «Садко» не сможет.

Нависла реальная угроза третьей зимовки. Наконец, 30 августа 1934 года прилетел самолёт, пилотируемый А.Д. Алексеевым. Самолёт доставил шесть человек и пятнадцать собак на мыс Челюскина. Зимовщиков взял на борт стоящий на рейде «Сибиряков». Для одного из зимовщиков, тяжело больного цингой, помощь пришла слишком поздно, — на следующий день он умер.

На острове Домашнем пришлось оставить собак, поскольку все не могли поместиться на борту самолёта. Теплилась надежда, что другой самолёт перебросит на полярную станцию новых зимовщиков и собаки обретут новых хозяев, однако этого не случилось. Тем не менее, начальнику станции Нине Демме удалось вывезти в чемодане трёх кошек, которых она привезла с собой на зимовку двумя годами ранее, и котёнка, родившегося уже на зимовке.

Природе и животным в своей книге о Первой Ленской Борис Лавров посвятил немало строк. Он наблюдает за характерами северных собак, упоминает о птицах — чайках, пуночках, — которые изредка радуют полярников своим появлением. Раскрывается как человек, внимательно наблюдающий за природой и, в то же время, беспокоящийся о судьбе природных богатств нашей страны. Сам много раз участвовавший в охоте на медведя, Лавров сожалеет, когда медведя убивают не из-за жизненной необходимости пополнить запасы продовольствия, а всего лишь из охотничьего азарта. Он говорит о «бессмысленном убийстве», предупреждает об опасности уничтожения медведей и моржей, необходимости выработать правила охоты на Крайнем Севере.

Между тем на ледорез «Фёдор Литке», совершавший рейс по Северному морскому пути из Владивостока в Мурманск, была возложена задача освободить из ледового плена пароходы Первой Ленской экспедиции [13]. Начальником научной части на «Фёдоре Литке» был профессор В.Ю. Визе. 12 августа «Фёдор Литке» подошел к северному входу в пролив между островами Самуила; пролив был покрыт сплошным неподвижным льдом. По своей конструкции «Фёдор Литке» отличался от ледоколов, которые раскалывают лёд, наползая на него своей носовой частью. «Литке» мог резать лёд лобовыми ударами форштевня, чем и объясняется название «ледорез». В течение пяти дней «Фёдор Литке» пробивал канал длиной девять километров к судам Первой Ленской; после этого его форштевень был совершенно разбит, но суда освобождены. Лесовоз «Правда» снова отправился в бухту Нордвик для разгрузки, а «Володарский» — в бухту Тикси за грузом угля. «Товарищ Сталин» прошел с

«Фёдором Литке» до острова Диксон. На обратном пути суда «Володарский» и «Правда» встретились с «Сибиряковым» у мыса Челюскина. К этому времени там уже находились Лавров, Линдель и зимовщики с острова Домашний. А с запада пришли пароходы Второй Ленской экспедиции, которые вёл ледокол «Ермак». После встречи с ними «Сибиряков», «Володарский» и «Правда» покинули мыс Челюскина и через три дня достигли острова Диксон. Первая Ленская была завершена.

По свидетельству С.Т. Морозова, вернувшись в Москву, Лавров отмечал как день своего второго рождения день 27 июня 1934 года, когда они с Линделем добрались до острова Домашний [12]. «При таком раскладе жить мне положено никак не меньше ста лет», — говорил он. А жить оставалось недолго... Всего несколько лет нормальной человеческой жизни до ареста.

Несколько лет после Ленской экспедиции

В 1935 году Б.В. Лавров был назначен директором Научно-исследовательского института экономики Севера. За короткое время он сумел привлечь к работе в Институте многих специалистов, развернуть научную работу. Одним из результатов этой деятельности является, например, публикация книги Сибирцева и Итина «Северный морской путь и карские экспедиции» с предисловием и под редакцией Лаврова [3].

Но в научном институте Лаврову не сиделось, он стремился к практической деятельности. Как уже упоминалось, ещё в 1933 году в бухту Нордвик была направлена геологоразведочная экспедиция под руководством Н.Н. Урванцева. И хотя Урванцеву и его команде пришлось зазимовать вместе с судами Первой Ленской экспедиции, в следующем, 1934 году ледокол «Русанов» доставил в бухту Нордвик новую геологоразведочную партию. Разработка месторождений нефти в этом районе выглядела перспективной. Кроме того, в бухте Нордвик находили и другие полезные ископаемые — уголь, соль. При деятельном участии Б. В. Лаврова был разработан проект треста «Нордвикстрой». Лавров стал его руководителем. В задачу треста входило проведение геологической разведки и начало разработки месторождений, строительство города и порта. Планы были не менее грандиозны, чем при строительстве порта Игарка. Однако воплотить их в жизнь Лаврову не пришлось.

Политические репрессии

Будучи начальником треста «Нордвикстрой», Б.В. Лавров был арестован. К тому времени уже был арестован и расстрелян упоминавшийся выше Н.А. Угланов, школьный товарищ Лаврова, с которым он всю жизнь сохранял дружбу. Арестованы геолог Н.Н. Урванцев, капитан парохода «Володарский» Н. В. Смагин и другие люди, знавшие его по работе в Арктике.

Согласно сохранившейся справке НКВД, опубликованной на сайте общества «Мемориал», Лавров изобличался показаниями Угланова, Урванцева и других. Сегодня нам хорошо известно, каким путём добивались этих показаний. Ему было предъявлено обвинение как участнику антисоветской правотроцкистской организации, в которую он был якобы завербован Углановым. Кроме того, Лавров якобы осуществлял вредительскую деятельность в тресте «Нордвикстрой»⁷. Военной коллегией Верховного суда СССР 6 июля 1941 года Лавров был приговорен к высшей мере наказания, 28 июля 1941 года расстрелян⁸.

Были арестованы также два брата Бориса Лаврова. Дмитрий Васильевич Лавров, преподаватель математики и физики в школе г. Рыбинска, обвинялся в руководстве периферийной контрреволюционной организацией, которую он якобы создавал по заданию того же Угланова, расстрелян. Алексей Васильевич Лавров, инженер-гидротехник, главный инженер «Гидроэлектропроекта» в г. Ростове-на-Дону, на протяжении двух лет находился в тюрьме, однако предъявленные ему обвинения признать отказался и в 1940 году был освобождён из-под стражи без судимости. Впоследствии все братья Лавровы были признаны жертвами политических репрессий.

После того, как были рассекречены архивы НКВД, родственники Бориса Лаврова познакомились с его делом. В конце его прилагается прошение о помиловании. По свидетельству дочери Лаврова Натальи Борисовны⁹, прошение написано 7 июля 1941 года (на следующий день после вынесения приговора) чётким почерком, изложено на двух страницах, логически выдержано. В нём говорится, что он (Б. В. Лавров) никогда не принимал участия в контрреволюционных организациях и никогда не был вредителем; никогда не отказывался от самых тяжёлых работ, которые ему поручали партия и правительство. Далее — где и как работал в Арктике, и в конце — «...прошу сохранить мне жизнь». По содержанию это — не прошение о помиловании, а апелляция о пересмотре дела. Видимо, у него было желание, чтобы в его деле осталась бумага, из которой ясно, что и как было, а надежды на сохранение жизни при тех обстоятельствах вообще не было.

⁷ Сталинские списки / сайт Общества «Мемориал». URL: <http://stalin.memo.ru/spravki/13-225.HTM> (дата обращения 15.02.2015).

⁸ Мартиролог жертв политических репрессий, расстрелянных и захороненных в Москве и Московской области в 1918—1953 годах / сайт Сахаровского центра. URL: <http://www.sakharov-center.ru/asfcd/martirolog/?t=page&id=9847> (дата обращения 15.02.2015).

⁹ Н. Б. Лаврова, частная переписка.

Память

В 1972 году именем Лаврова была названа бухта в море Лаптевых на полуострове Таймыр [18, 19]. Название было присвоено Хатангским райисполкомом по предложению Гидрографического предприятия Министерства морского флота и Хатангской гидробазы, 2 марта 1973 года оно утверждено решением Красноярского крайисполкома. Это та самая бухта, в которой Лавров и Линдель совершили вынужденную посадку 26 мая 1934 года, «где-то между островами Андрея и островами Петра». Эту маленькую бухту можно найти только на топографической карте, её приблизительные координаты — 76° 40' северной широты, 111° 30' восточной долготы.

Журналист и писатель С. Т. Морозов много сделал для сохранения памяти о Борисе Лаврове. Он посвятил ему целый ряд статей, а в своей книге «Льды и люди» вывел Лаврова под именем Егора Багрова [20]. В 1964 году Морозов посетил Игарку. Тогда отмечалось её тридцатипятилетие. Беседуя с председателем городского совета, он упомянул Лаврова, но оказалось, что о Лаврове тот ничего не слышал [21]. После этого во многих своих публикациях Морозов высказывал мнение о необходимости увековечения памяти организатора строительства Игарки. «Должна быть в Игарке улица Бориса Лаврова!» — так заканчивается его статья в газете "Красноярский рабочий", опубликованная в 1987 году [12]. После публикации, учитывая пожелания жителей города, Игарский горисполком в конце 1987 года принял решение о переименовании одной из улиц города в улицу Бориса Лаврова¹⁰ [22].

Теплоход «Борис Лавров»

Именем Бориса Лаврова был назван построенный в 1980 году грузовой теплоход. Событие широко отмечалось в прессе. Статьи о человеке, чьё имя появилось на борту теплохода, были опубликованы в газетах: от выходящей в Тикси районной газеты «Маяк Арктики» [17] до газеты «Известия», которая откликнулась статьей Саввы Морозова [23]. Символично, что «Борис Лавров» был приписан к порту Тикси и возил грузы по Северному морскому пути. Это корабль ледового класса, который мог ходить в арктических морях от Мурманска до Анадыря и заходить в коварные арктические реки, такие, как Лена, Колыма, в устьях которых нередко скапливаются льды.

Согласно спискам судов, размещённых на сайте «Водный транспорт», с июля 1993 года теплоход принадлежал ОАО СК «Арктическое морское пароходство». В 2009 году «Арктическое морское пароходство», оставаясь владельцем судна, передало его по договору ино-

¹⁰ Красноярский край. Игарка / сайт «Мир путешествий и приключений». URL: <http://www.outdoors.ru/region/krasnoyarsk/krkr354.php> (дата обращения 15.02.2015).

странной компании ARSCO. Вскоре после этого моряки перестали получать зарплату, обратились в судебные органы и даже требовали ареста судна. В сентябре 2010 года «Арктическое морское пароходство» было признано банкротом, а принадлежащие ему суда, в том числе «Борис Лавров», были проданы с аукциона. Новым владельцем «Бориса Лаврова» стала ООО СК «Вега», новый порт приписки — Восточный. В апреле 2011 года теплоход был переименован и получил название «Александр»¹¹.



Рис. 6. Теплоход «Борис Лавров». Начало 1980-х годов.

Переименование корабля, когда он переходит новому владельцу, — не редкость. Однако здесь ситуация особая. Когда с борта теплохода стёрли имя Бориса Лаврова, была стёрта и частица истории нашей страны. Кто-то видел это имя на борту, кто-то (пусть далеко не каждый) задумывался, кем был человек, давший имя кораблю, что он сделал. Может ли ничего не говорящее название «Александр» побудить кого-то продолжить дело освоения Арктики, которое и сегодня требует усилий многих самоотверженных людей? Достаточно очевидно, что ответ отрицательный.

Чем руководствовались новые владельцы, меняя название теплохода, неизвестно. Были ли они не осведомлены о судьбе Б. В. Лаврова, или не захотели, чтобы на борту их корабля было имя человека, которого в свое время называли «большевиком Арктики»? А корабль работает и сейчас. Правда, уже не в северных широтах, а по большей части в Тихом океане. Но имя Бориса Лаврова исчезло с борта теплохода. Как будто бы он снова был подвергнут репрессиям.

¹¹ «Александр» («Борис Лавров») / сайт «Водный транспорт». URL: <http://fleetphoto.ru/ship/14761/> (дата обращения 15.02.2015).

Заключение

В статье удалось показать связь экономики и политики через призму жизни и судьбы одного из руководителей Главного управления Северного морского пути, организатора строительства порта Игарка и Карских экспедиций, начальника Первой Ленской экспедиции. Поставленная цель — отдать дань памяти Борису Лаврову, человеку, который внёс немалый вклад в дело освоения Арктики, достигнута. Статья знакомит читателя с деятельностью, характером Б.В. Лаврова, условиями жизни, в которых он работал, трудностями, которые преодолевал в то время, осуществляя руководство организацией известных арктических экспедиций, освоением Северного морского пути в 20 — 30-е гг. XX столетия.

Рассказывая о человеке, жизнь которого была трагически оборвана политическими репрессиями, автор стремилась избегать сухого изложения. В то же время, всё изложенное в статье опирается на документальные факты, подкреплённые ссылками на источники, по которым они могут быть проверены.

Какие выводы можно сделать, познакомившись с жизнью и судьбой Б.В. Лаврова? Безусловно, общество обязано сохранять память о нем, как и о других тысячах людей, отдававших свои силы, профессиональные компетенции на благо экономического развития страны и трагически пострадавших в годы политических репрессий. При этом необходимо помнить, что ценность любой человеческой жизни тогда, к великому сожалению, была на очень низком уровне. Высокой ценой самой жизни, невероятных усилий многих советских людей была создана мощная по тем временам индустриальная база, построены новые морские порты и освоены транспортные коммуникации, на годы вперёд определившие социально-экономическое развитие арктических регионов, обеспечивающие северный завоз грузов в труднодоступные районы Крайнего Севера и благополучие проживающего здесь населения. За всё это заплачено дорогой ценой.

Литература

1. Северная энциклопедия. М.: Европейские издания, 2004. 1198 с.
2. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики: Очерки по истории исследования. М.-Л.: Издательство Главсевморпути, 1948. 414 с. В.Ю. Визе. Моря Российской Арктики. М.: Издательство Paulsen, 2008. Т. 1. 242 с. Т. 2. 318 с.
3. Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и карские экспедиции / предисловие и под редакцией директора Научно-исследовательского института экономики Севера Б.В. Лаврова. Новосибирск: Западно-Сибирское краевое издательство, 1936. 232 с.

4. Угланов Н.А. Автобиография // Деятели СССР и революционного движения России. Энциклопедический словарь Гранат. М.: Советская энциклопедия, 1989. С.165—176.
5. Нансен-Хейер Л. Книга об отце. Л.: Гидрометеиздат, 1986. 512 с.
6. Кальвари Г. Город на Севере. Новосибирск, 1931. 70 с.
7. Нансен Ф. В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Петроград, 1915. 456 с.
8. Лавров Б.В. Город Заполярья // Техника — молодежи. 1935. № 12 (специальный арктический выпуск). С. 76 — 79.
9. Лавров Б.В. Первая Ленская. М.: Молодая гвардия, 1936. 288 с.
10. Зингер М.Э. Ленский поход. Л., 1934. 88 с.
11. Морозов С.Т. Ленский поход. М.: Молодая гвардия, 1934. 120 с.
12. Морозов С.Т. Большевик Арктики // Красноярский рабочий. 1987. 24 сентября.
13. Визе В.Ю. Владивосток — Мурманск на «Литке». Л.: Издательство Главсевморпути, 1936. 156 с.
14. Михайлов Б.М. Рождение порта Тикси // Летопись Севера. Т. 11 / Под редакцией С.В. Славина, Г.А. Агранат. М.: Мысль, 1985.
15. Нансен Ф. В стране льда и ночи. СПб: Типография братьев Пантелеевых. Т.1, 1897. 320 с. Т.2, 1898. 344 с.
16. Урванцев Н.Н. Таймыр — край мой северный. М.: Мысль, 1978. 238 с.
17. Мельников А. Здравствуй, «Борис Лавров»! // Маяк Арктики. 1981. 15 августа.
18. Аветисов Г.П. Имена на карте Арктики. СПб: ВНИИОкеангеология, 2009. 623 стр.
19. Попов С.В. Морские имена Якутии. Якутск: Якутское книжное издательство, 1987. 168 с.
20. Морозов С.Т. Льды и люди. М.: Молодая гвардия, 1979. 288 с.
21. Морозов С.Т. Широты и судьбы. Л.: Гидрометеиздат, 1967. 208 с.
22. Полярные горизонты, выпуск №3 / Составитель В. А. Ярославцев. Красноярск: Красноярское книжное издательство, 1990. 368 с.
23. Морозов С.Т. Сквозь льды и годы // Известия. 1981. 3 октября.

Рецензенты:

Соколова Флёра Харисовна,
доктор исторических наук, профессор

Фёдоров Павел Викторович,
доктор исторических наук, профессор