



**Ричард Михайлович Португальский  
Валентин Александрович Рунов  
Легендарный Колчак. Адмирал  
и Верховный Правитель России  
Серия «Последние герои Империи»**

*Текст предоставлен издательством*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=7074185](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=7074185)*

*Валентин Рунов. Легендарный Колчак. Адмирал и Верховный  
Правитель России: Яуза, Эксмо; Москва; 2014  
ISBN 978-5-699-71007-2*

### **Аннотация**

Судьба отпустила А.В. Колчаку меньше полувека, но в этот недолгий срок вместилось столько переломных событий, трагедий и бурь, что хватило бы на несколько жизней: великие войны и великая любовь, огромная власть и государственная катастрофа. Один из последних героев Империи, награжденный за храбрость Золотым Георгиевским оружием, он исследовал полярные льды и защищал Порт-Артур, минировал Финский залив и командовал Черноморским флотом, планировал десант на Стамбул и был Верховным Правителем России – правда, совсем недолго, всего 13 месяцев. Не справившись с миссией спасителя страны, преданный союзниками, Колчак был расстрелян без

суда 7 февраля 1920 года. Большевики считали его «злейшим врагом Советской власти и «воплощением всей старой неправды русской жизни» (выражение Троцкого). А Иван Бунин, выступая на панихиде, помянул Верховного Правителя такими словами: «Настанет время, когда золотыми письменами на вечную славу и память будет начертано Его имя в Летописи Русской земли...»

# Содержание

Введение	5
Глава 1. Становление моряка и ученого	12
Глава 2. В поиске «земли санникова»	47
Конец ознакомительного фрагмента.	69

# Валентин Рунов Легендарный Колчак. Адмирал и Верховный Правитель России

## Введение

Александр Васильевич Колчак – личность в отечественной истории весьма яркая. Потомственный дворянин, полярный исследователь – искатель «Земли Санникова», специалист в области океанографии, гидролог, магнитолог, первооткрыватель ряда островов Северного архипелага, военный моряк – командир ряда судов российских Военно-морских сил, большой знаток минного оружия, преподаватель Военно-морской академии, эксперт по военно-морским вопросам третьей Государственной думы, командир Минной дивизии, флаг-капитан штаба Балтийского флота, командующий Черноморским флотом, адмирал, начальник Российской военно-морской миссии в Соединенных Штатах Америки, военный и морской министр Директории (Временного всероссийского правительства), Верховный правитель России, Верховный главнокомандующий всеми сухопутными и

морскими силами России, он прожил всего 45 лет. 23 года из них было отдано морской службе.

За эту недолгую жизнь Александр Васильевич многое познал, немало пользы принес Отечеству, хотя последние годы его политической деятельности вряд ли заслуживают позитивной оценки. Он побывал в Средиземном, Японском, Желтом, Чукотском, Баренцевом, Карском, Охотском, Северном, Балтийском и Черном морях, Северном Ледовитом, Индийском, Атлантическом и Тихом океанах, посетил Китай, Корею, Японию, США, Норвегию, Великобританию, увлекался восточной философией, коллекционировал кинжалы японских мастеров, изучал китайский язык, в совершенстве владел французским языком, знал английский и немецкий. Этот незаурядный человек поддерживал хорошие отношения с лауреатом Нобелевской премии мира Ф. Нансеном, академиком Ф. Б. Шмидтом, был соратником полярного исследователя барона Э. В. Толля, ближайшим помощником в совершенствовании российского флота адмиралов С. О. Макарова и Н. О. Эссена, пользовался расположением великих князей Николая Николаевича, Верховного главнокомандующего с начала Первой мировой войны, генерала от кавалерии, и Константина Константиновича, президента Императорской академии наук, генерала от инфантерии.

А. В. Колчак участник Русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн. Моряк-профессионал, мужественный и храбрый воин, он кавалер 11 российских и 8 иностранных

орденов, в том числе Св. Георгия 4-й степени, награжден золотой саблей с надписью «За храбрость». Российская академия наук вручила ему свою высшую награду – большую «Константиновскую золотую медаль» за № 3. Действительный член Российского географического общества А. В. Колчак – автор более двух десятков научных работ, некоторые из которых переизданы и ныне как в России, так и за рубежом, в частности, в Соединенных Штатах Америки.



«Японцы, наши враги – и те оставили мне оружие. Не достанется оно и вам!»»

О нем уже немало написано. Правда, в основном это литература о деятельности адмирала Колчака в Сибири во время Гражданской войны в Советской России. Весьма полное освещение получила исследовательская деятельность Александра Васильевича особенно в период полярной экспедиции 1900–1902 годов. Вышел ряд статей о его личной жизни. Однако лишь в энциклопедических изданиях кратко упоминается об участии А. В. Колчака в Русско-японской войне, о его деятельности как офицера Морского генерального штаба, оперативного управления Балтийского флота во время его воссоздания и подготовки к Первой мировой войне. Только в 1994 году читатель получил возможность познакомиться с адмиралом Колчаком как командиром Минной дивизии и командующим Черноморским флотом. Особо следует подчеркнуть, что большая часть литературы вышла либо в местных изданиях, причем в 20–30-е годы, либо за рубежом. Часть ее была переиздана в России в конце XX – начале XXI века.

Десятилетиями на родине А. В. Колчака о его сложной, нередко противоречивой судьбе либо вообще умалчивали, либо упоминали только в негативном плане. С начала 90-х годов начала формироваться несколько иная тенденция. В связи с проявившимся огромным общественным интересом

как к далекому, так и недавнему прошлому Отечества, немало непрофессионалов обратилось к истории с чисто конъюнктурными целями. Статьи в газетах и журналах, радио- и телепередачи начали соревноваться в изобретении всяческих легенд, подаче непроверенных, но привлекающих внимание читателя фактов, в том числе и об адмирале Колчаке, что искажает его реальный облик, порождает неверную оценку его роли и места в тех или иных исторических событиях. В целом ряде случаев он слишком идеализируется, превращаясь чуть ли не в «святого». Исключением является, пожалуй, лишь работа К. А. Богданова. Ее основное достоинство в том, что автор обратился к документальным источникам, на основе чего сделал небезуспешную попытку переосмыслить стереотип образа своего героя. Весьма удачно использована им, в частности, переписка Александра Васильевича с женой Софьей Федоровной и любимой им женщиной Анной Васильевной Тимиревой (во втором браке Книпер). Однако опять-таки большая часть этой повести-хроники посвящена Колчаку как Верховному правителю России, в результате чего внимание читателя акцентируется на том этапе его жизни, когда он проявил себя как диктатор, весьма неудачный политик и посредственный командующий войсками белой армии.

Авторы предлагаемой читателю монографии об Александре Васильевиче Колчаке сделали попытку проникнуть в исторические события, на фоне которых проходили его жизнь

и деятельность, как бы изнутри, более детально исследовав не только внешне проявившиеся факты, но и воздух той или иной эпохи, понимая, что отечественная история – это национальное достояние со своими славными и отнюдь не славными страницами. Ее основа – документы Центрального государственного архива Военно-Морского Флота (ЦГА ВМФ), бывшего Центрального государственного архива Октябрьской революции (ЦГАОР), ныне Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Центрального государственного архива народного хозяйства (ЦГАНХ), Русского архива, сборника документов и директив Главного командования РККА в период Гражданской войны, сборника архивных источников, воспоминания сослуживцев и близких. Это послужные списки А. В. Колчака, его служебная переписка, оперативные сводки, боевые приказы, отчеты, протоколы допроса Иркутской чрезвычайной следственной комиссии. В труде также использованы ранее вышедшие работы о человеке, интерес к которому еще долго будет проявляться как у соотечественников, так и у зарубежного читателя, а также изданные в последние годы.

# Глава 1. Становление моряка и ученого

Примерно в 15 верстах от столицы Российской империи летом 1863 года на базе Александровской мануфактуры был основан один из казенных (государственных) военных заводов России по производству стали, вооружения, главным образом артиллерийских систем, и другой продукции различного назначения. Для руководства постройкой завода были привлечены полковник корпуса горных инженеров, известный специалист в области металлургии П. М. Обухов, горный инженер Н. И. Путилов и петергофский купец С. Г. Кудрявцев, которые составили Товарищество. 15 апреля 1864 года была проведена первая отливка тигельной стали по способу, изобретенному Павлом Матвеевичем Обуховым, за что двумя годами ранее на Всемирной выставке в Лондоне он был удостоен золотой медали. В начале семидесятых годов на заводе, названном в честь скончавшегося в январе 1869 года талантливого русского металлурга Обуховским, был введен новейший способ литья – бессемеровский. Он стал выполнять крупные заказы военного ведомства, железных дорог и частных предприятий. Налаживался выпуск башенных установок, броневых плит для корпусов строящихся броненосцев.

Здесь, в селе Александровском, в Петровском переулке, в доме, расположенном почти рядом со зданием заводоуправления, и родился Александр Васильевич Колчак. О его появлении на свет сохранилась запись в метрической книге Троицкой церкви: «У штабс-капитана морской артиллерии Василия Иванова Колчака и законной жены его Ольги Ильиной, обоих православных и первобрачных, родился сын Александр, четвертого ноября, крещен пятнадцатого декабря 1874 года»<sup>1</sup>.

Судя по имеющимся в нашем распоряжении документам, корни рода Колчаков восходили к Илиас-паше. Это имя и почетный титул высших должностных лиц в Османской империи, главным образом визири, правители провинций и генералы, принадлежали принявшему мусульманство сербу, который дослужился до начальника Хотинской крепости и стал визирем, то есть высшим сановником турецкого султана. В 1739 году, в самом конце очередного вооруженного выяснения отношений России с Турцией, Илиас-паша с сыном оказался в плену и был вывезен в Центральную Россию. Затем они перебрались на юг Малороссии, где и осели основательно. Следующие поколения Колчаков приняли присягу на верность русскому царю, честью и правдой служили новой родине в Бугском казачьем войске, созданном в 1803 году на реке Южный Буг в составе трех полков, но затем вскоре переведенном в разряд военного поселения.

---

<sup>1</sup> Дата рождения дана по старому стилю.

Мать Александра, Ольга Ильинична, в девичестве Посохова, родилась в 1855 году в Одессе. Происходила она из дворян Херсонской губернии. Отец ее был военным, в чине штабс-капитана участвовал в походе русских войск в Хиву, а затем в Крымской войне, был награжден медалью «За защиту Севастополя», чем очень гордился. В последующем он вышел в отставку и занимался земскими делами, почти все свое время отдавал семье, очень любя молодую супругу. Это была «красивая казачка», спокойная, тихая, добрая и строгая, воспитывалась в Одесском институте, была весьма набожна. Александр и его старшая сестра Катя на всю жизнь сохранили память о долгих вечерах, на которые они ходили с ней в церковь.

Отец, Василий Иванович, потомственный дворянин, тоже родился в Одессе, в 1837 году. Он был воспитанником Ришельевской гимназии, человек сдержанный, большой франкофил. Военную службу начал в 18 лет, спустя шесть месяцев стал прапорщиком морской артиллерии, во время Крымской (Восточной) войны при обороне Севастополя состоял помощником батарейного командира на Малаховом кургане. «За сожжение огнем гласисной батареи 4-го августа фашинов и туров во французской траншее, – записано в журнале боевых действий, – награжден Знаком отличия Военного ордена. В бою на Малаховом кургане 27-го августа контужен в плечо, ранен в руку и взят в плен» и направлен на Принцесы острова, расположенные в Мраморном море. По возвраще-

нии из плена он закончил в Петербурге двухгодичные курсы в Институте корпуса горных инженеров и был командирован на уральские горные заводы.

В 1863 году Василий Иванович назначается на Обуховский сталелитейный завод членом комиссии морских артиллерийских приемщиков орудий и снарядов, спустя 30 лет производится в генерал-майоры. Здесь же в 1871 году и женился на привезенной с родины шестнадцатилетней красавице. Несмотря на существенную разницу в возрасте, у Колчаков, кроме сына, было и две дочери – Екатерина и Любовь. Правда, последняя умерла еще в детстве. Вскоре он вышел в отставку в чине генерал-майора. Затем работал на Обуховском заводе заведующим сталепудлинговой мастерской. Был автором ряда специальных работ («О сталелитейном производстве», «Пудлинговая сталь и ее применение в сталелитейном производстве», «История Обуховского сталелитейного завода в связи с прогрессом артиллерийской техники»), а также ряда публикаций в «Морском сборнике» и воспоминаний.



Василий Иванович Колчак – отец.

«Моя семья, – показывал на допросе в феврале 1920 года А. В. Колчак, – была чисто военного характера и военного направления. Я вырос в военной семье. Братья моего отца были моряками. Один из них служил на Дальнем Востоке, а другой был морской артиллерист и много плавал. Вырос я,

таким образом, под влиянием военной обстановки и военной среды».

До поступления в 6-ю Петербургскую классическую гимназию, где он проучился до третьего класса, Александр получил хорошее домашнее образование, мать обучила французскому языку, отец – математике, истории, географии. В 1888 году он перевелся в Морской кадетский корпус. Много читал, что, естественно, повлияло на его формирование как личности. Особенно увлекался историей, в том числе военной. Не случайно, конечно, спустя годы в письме жене Софье Федоровне за границу, беспокоясь о сыне Ростиславе (Славушке), Александр Васильевич просил «...положить в основание его воспитания историю вообще и историю великих людей в частности, так как примеры их есть единственное средство развить в ребенке те наклонности и качества, которые необходимы для жизни».

Морской Его Императорского высочества наследника цесаревича кадетский корпус как специальное учебное заведение, предназначенное для подготовки морских офицеров, имел богатую историю.

Он был основан императором Петром Великим 14 января 1701 года под названием школы «математических и навигацких, то есть мореходных, искусств учения». Навигацкая школа состояла в ведении Оружейной палаты и помещалась в Москве в Сухаревой башне. За отсутствием других высших по тому времени училищ из нее выходили, кро-

ме моряков, артиллеристы, инженеры, чиновники, архитекторы, геодезисты, учителя, а также просто писари и мастера-вые. Первыми преподавателями школы были приглашенные Петром Великим профессор Абердинского университета А. Форварсон, учителя Р. Грейс и С. Гвин. Из русских преподавателей Навигацкой школы особенно известен математик Л. Ф. Магницкий, автор «Арифметики». В 1706 году заведование делами Навигацкой школы перешло в Приказ морского флота, а в 1717 году – в Адмиралтейств-коллегию. За первые 15 лет своего существования Навигацкая школа принесла огромную пользу флоту, создав кадры морских офицеров, инженеров и других. Вскоре одной школы оказалось мало, и 1 октября 1715 года Петр I издал указ об учреждении в Санкт-Петербурге Морской академии с курсом преподававшихся ранее в Навигацкой школе высших наук, в которую перешли из Москвы лучшие преподаватели. Навигацкая же школа превратилась в морское училище.



Ольга Ильинична Колчак – мать.

Как Морской кадетский корпус училище стало существовать с 1802 года. Его первым директором назначается контр-адмирал П. К. Карцов, а инспектором классов – капитан 1

ранга П. Я. Гамалея, хорошо поставивший преподавание основных учебных дисциплин. Способнейшие из гардемарин-нов стали посылаться волонтерами во французский и английский флоты. В 1817 году был утвержден новый штат корпуса на 700 воспитанников с содержанием 466 364 руб. 18,5 коп.

В 1827 году директором Морского корпуса был назначен высокообразованный и гуманный контр-адмирал И. Ф. Крузенштерн – один из основоположников океанографии, мореплаватель, почетный член Петербургской академии наук, автор двухтомного «Атласа Южного моря», член-учредитель Русского географического общества, член Лондонского королевского общества. К подготовке кадетов он предъявлял особые требования, для учебы отбирал только лучших. В связи с этим комплект воспитанников был уменьшен до 505 человек.

Император Николай I особенно любил Морской кадетский корпус, часто его посещал и ставил в пример другим учебным заведениям. В составе преподавателей в это время состояли известный историк Шульгин, географ Максимович. Типография была расширена, в ней печаталось много оригинальных и переводных учебников, библиотека увеличена, учреждены корпусной музей и обсерватория, образована особая эскадра Морского корпуса и поставлена в столовом зале модель брига «Наварин» для парусных учений зимой. В курс обучения были введены военное судопроиз-

водство, химия, начертательная геометрия, расширены курсы морских наук и иностранных языков.

Вскоре при корпусе был основан офицерский класс. В 1835 году учреждены сверхкоштные воспитанники с платой 850 руб. ассигнациями в год. В 1842 году Крузенштерна сменил вице-адмирал Н. П. Римский-Корсаков, обративший особое внимание на программу летних практических занятий, которую он значительно расширил. В 1843 году утвержден герб корпуса, а 15 декабря 1852 года, в годовщину его 100-летия, высочайше даровано новое знамя. С 1856 года при Морском корпусе учреждаются юнкерские классы, в которых юнкерам флота читались лекции по математике, морским наукам и словесности.

После Восточной (Крымской) войны, обнаружившей отсталость российского флота от английского, французского и даже турецкого, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич обратил особое внимание на Морской корпус и значительно изменил его организацию. Число воспитанников уменьшилось до 240 человек, а возраст поступления был повышен до 14 лет. Курс обучения разделился на две части – общую (1 год) и специальную (3 года). Для практического летнего обучения были оборудованы корвет «Баян» и фрегат «Кастор».

Назначение в 1861 году директором корпуса контр-адмирала В. А. Римского-Корсакова способствовало реформе учебного заведения. При нем в дело воспитания были при-

влечены лучшие офицеры и ряд выдающихся педагогов из других ведомств. По учебной части выпускается много новых, отвечающих требованиям времени пособий, учреждается классная библиотека с читальней, оборудуется железная вращающаяся платформа для преподавания девиации, на учебной батарее устанавливаются орудия новых образцов. Внешняя муштра обучаемых была ослаблена в пользу развития их большей самостоятельности, сознательного отношения к своим обязанностям. Программа летнего плавания была резко увеличена. Эти традиции во многом сохранились и при поступлении Колчака в корпус, который в то время возглавлял адмирал Д. С. Арсеньев, герой Крымской и Русско-турецкой 1877–1878 годов войн, флаг-капитан флота Тихого океана, член Адмиралтейств-совета.

У Александра рано пробудилось сознание собственной одаренности и даже исключительности. С детства он стремился к лидерству, быть первым учеником в гимназии, в Морском кадетском корпусе – старшим над сверстниками. Он стремился к знаниям. Полюбившуюся ему морскую артиллерию, например, он, помимо официальной программы, изучал на практике на Обуховском заводе. Здесь же, на заводе, юный Колчак по собственной инициативе приобрел навыки слесарного дела. Мечтал он и о том, как прославить свое имя в науке. Он вынашивал, в частности, идею: ни больше ни меньше, как открыть Южный полюс. Сам он по этому поводу говорил: «Я готовился к южнополярной экспеди-

ции... писал записки, изучал южнополярные страны. У меня была мечта найти Южный полюс». Мечте не суждено было осуществиться, но надежда оставить свой след в науке не покидала его никогда.

Юноша пользовался большим авторитетом у одноклассников. И не только у них. Администрация элитного морского учебного заведения неоднократно отмечала его в числе лучших учеников и заслуженно доверила быть фельдфебелем младшей роты. Управляющий морским министерством будущего Верховного правителя М. И. Смирнов так вспоминал о том времени: «Я впервые с ним познакомился, будучи воспитанником младшей роты. Колчак, молодой человек невысокого роста, с сосредоточенным взглядом живых и выразительных глаз, глубоким грудным голосом, образностью прекрасной русской речи, серьезностью мыслей и поступков, внушал нам, мальчикам, глубокое к себе уважение. Мы чувствовали в нем моральную силу, которой невозможно не повиноваться, чувствовали, что это тот человек, за которым надо беспрекословно следовать. Ни один офицер-воспитатель, ни один преподаватель корпуса не внушал нам такого чувства превосходства, как гардемарин Колчак».

Весной 1894 года Александра, как отличника, пригласили на обсуждение результатов выпуска. Ему прочили многообещающее первое место. Но он наотрез отказался от этого, считая более достойным своего товарища по учебе. Из корпуса Колчак был выпущен вторым по списку с денежной

премией русского мореплавателя Петра Ивановича Рикорда (1776–1855), члена-корреспондента Петербургской академии наук, а осенью того же года произведен в мичманы.

Радостное событие омрачила безвременная смерть матери. Ольгу Ильиничну похоронили недалеко от дома, на Успенском кладбище в деревне Мурзинка.

Еще в ученические годы будущий адмирал с головой окунулся в точные науки. Часто посещая Обуховский завод, он хорошо узнал артиллерийское и минное дело. Отец познакомил его с британским заводчиком-миллиардером Армстронгом, нажившимся на производстве пушек и удостоившимся впоследствии звания лорда. Он предложил ему продолжить обучение на английских заводах. Но у юноши возобладало желание служить на флоте.

В 1895 году, после нескольких месяцев совершенствования в штурманском деле, Колчак назначается помощником вахтенного начальника на броненосный крейсер 1 ранга «Рюрик». В первом же своем выходе в море, не оставляя замыслов сказать свое слово в науке, он по собственной инициативе производит океанографические работы по специально разработанной программе. Затем был Владивосток, та же должность на крейсере 2 ранга «Крейсер» и необъятные просторы Тихого океана. «Это было первое мое большое плавание. Главная задача была чисто строевая, но, кроме того, я специально работал по океанографии и гидрологии. С этого времени я начал заниматься научными работами. Готовил-

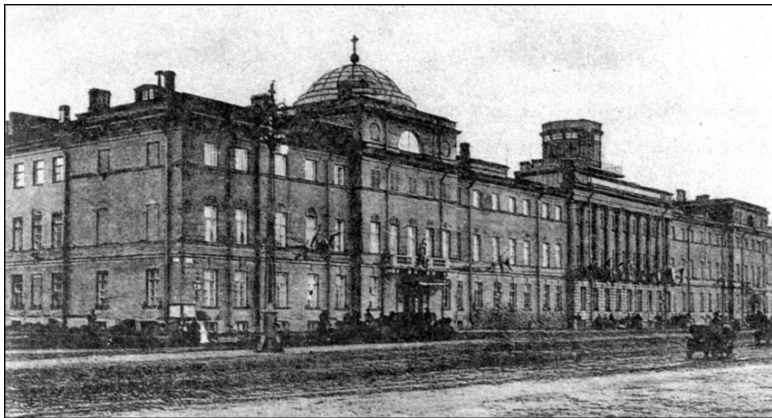
ся к южнополярной экспедиции, но занимался этим в свободное время, писал записки, изучал южнополярные страны. Итогом того плавания стали опубликованные «Наблюдения над поверхностными температурами и удельными весами морской воды, произведенные с мая 1897 года по март 1898 года». В них уточнялись методы наблюдений, выверялась правильность карт холодных течений у берегов Кореи.

Тогда же он увлекся восточной философией, особенно учением секты Дзен, проповедующей аскетизм и пренебрежение к быту, пытался самостоятельно освоить китайский язык. Интерес ко всему восточному у Александра Васильевича остался надолго. Позднее Колчак пристрастился к коллекционированию японского холодного оружия. Спустя годы во время посещения Токио он часто бродил по лавкам отдаленных кварталов, надеясь найти знаменитый нож Майошин (чаще всего им самураи совершали харакири). И только в 1918 году удача улыбнулась Александру Васильевичу – японский полковник преподнес долгожданный подарок работы одного из учеников мастера. Для адмирала он стал своеобразным талисманом: «Когда мне становится очень тяжело, я достаю этот клинок, сажусь к камину, включаю освещение и при свете горящего угля смотрю на него. Какие-то тени появляются, исчезают на поверхности клинка, который точно оживает какой-то внутренней в нем скрытой силой – быть может, действительно частью живой души воина».

Много и других незаурядных качеств Александра отме-

чали современники. В частности, адмирал Г. Ф. Цывинский – тогда командир крейсера и его начальник – писал: «Было прислано с эскадры сто человек лучших, здоровых и грамотных матросов для подготовки в унтер-офицеры. Они были разделены на четыре вахты, и в каждую вахту назначен офицер, он же учитель своей вахты. Одним из вахтенных учителей был мичман А. В. Колчак. Это был необычайно способный, знающий и талантливый офицер. Он обладал редкой памятью, владел прекрасно тремя европейскими языками, знал хорошо лоции всех морей, историю всех почти европейских флотов и морских сражений. Прослужил он на крейсере младшим штурманом до возвращения в Кронштадт в 1898 году».

Лейтенант Колчак (это звание Александр получил в декабре 1898 года) несколько раз пытался разобраться в себе: «Еще во время пребывания на Тихом океане я подумывал о выходе из военного флота и о службе на коммерческих судах», чтобы заняться научной деятельностью. Для того чтобы попасть к адмиралу С. О. Макарову на «Ермак», который должен был уйти через несколько дней в Ледовитый океан, Александр Васильевич хотел даже выйти в отставку. Но не успел – пришлось довольствоваться лишь внутренним плаванием на фрегате Балтийского флота, вступившем в строй в 1867 году, «Князе Пожарском». «Худшее, что только я мог представить», – сокрушался он.



Морской кадетский корпус, где с 1888 по 1894 г. учился А. В. Колчак.

Вскоре молодой лейтенант был переведен на эскадренный броненосец «Полтава». Но, узнав о готовящейся Русской полярной экспедиции под начальством полярного исследователя барона Э. В. Толля, он обратился за протекцией к Ф. Б. Шмидту, академику Петербургской академии наук, известному геологу, палеонтологу, ботанику. Но тот не смог помочь, порекомендовав подождать барона, находившегося в плавании на «Ермаке». «Убедившись, насколько неприятно и трудно кого-либо просить о чем-нибудь, я принял меры к тому, чтобы уйти на Тихий океан, и подал рапорт о переводе в Сибирский экипаж», – позже написал Колчак.

Оценивая спустя годы свои помыслы того времени, Алек-

сандр Васильевич подчеркивал главное – он всегда в душе был военным моряком и военно-морское дело ставил на первое место. «Но я не мог никогда согласиться, – писал он, – со многими деталями постановки этого дела у нас на флоте. Главное основание всех недостатков и неудобств военно-морской службы я вижу в малой подготовке личного состава, ничтожной практике, истекающей из огромной материальной стоимости плавания современного судна, и происходящего из этих двух оснований характера чего-то показного, чего-то такого, что не похоже на жизнь. На наших судах служат, но не живут, а мнение мое, что на судне надо жить, надо так обставить все дело, чтобы плавание на корабле было бы жизнью, а не одной службой, на которую каждый смотрит как на нечто преходящее, как на средство, а не как на цель».

Тем временем дома, в старой квартире в Петровском переулке, Александра ожидали две важные новости.

Во-первых, отец только что оставил службу на Обуховском заводе. Все время, будучи в отставке, он решил посвятить литературным занятиям, в частности, воспоминаниям о прожитых годах. Кстати, в свои 62 года он не выглядел стариком. На сохранившейся в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота фотографии он запечатлен в генеральском мундире, с эполетами, станицлавовской лентой, орденами и медалями. Голова – голая, как бильярдный шар, глаза – живые, лицо – молоджавое, холеное, с ухоженными, слегка седыми усами и совершенно седой бородой-эспа-

ньолкой.

Вторая новость – вышла замуж сестра. Ее избранником стал некто Крыжановский, офицер военной приемки. Николая Николаевича Александр знал давно, еще женихом, и вполне одобрил выбор Кати. Молодожены сняли квартиру неподалеку от Петровского переулка. Вскоре у них родилась девочка, а затем мальчик, любимый племянник будущего адмирала.

В сентябре Александр получил отпуск. Большую его часть он провел в обществе Сони Омировой – девушки, вызывавшей у него симпатию и интерес. Она родилась в Каменец-Подольской губернии, в дворянской семье, в раннем возрасте лишилась матери, а позже и отца – действительного статского советника, судебного следователя. Тем не менее она успела получить хорошее образование, приличное знание французского и приобрести склонность к изучению других иностранных языков, развить в себе вкус к серьезному чтению. От родителей она, как и ее старшие брат и сестра, никакого наследства не получила и вынуждена была добывать средства к существованию собственным трудом.

Дни отпуска пролетели быстро. Лейтенант Колчак получил назначение на эскадренный броненосец «Петропавловск», снаряжавшийся к плаванию из Кронштадта через Суэцкий канал на Дальний Восток, войдя в последующем в состав 1-й Тихоокеанской эскадры. «Прекрасное новое боевое судно, – писал Александр, – первое время снова вернуло

меня к прежним занятиям». Пока шла подготовка корабля к походу, из экспедиции на «Ермаке» к Шпицбергену вернулся Эдуард Васильевич Толль. Он любезно принял молодого офицера, но относительно его зачисления в состав полярной экспедиции ничего определенного не обещал, так как принял уже на службу двух лейтенантов и имел два десятка заявлений от других морских офицеров, желающих принять участие в экспедиции. Для Колчака оставался реальным лишь поход на «Петропавловске».

Свое 25-летие Александр отметил в кругу семьи и близких ему людей. Было весело и шумно. Соня вызвала восхищение у собравшихся своей эрудицией, Катя – кулинарным мастерством. Шел душевный разговор. Вспоминали детство, юношеские годы, забавные эпизоды прошедших лет. В основном же говорили о будущем. Одним оно казалось радостным и перспективным, другим – туманным. Точку зрения последних разделял и юбиляр. Пребывая в смятении, молодой флотский офицер с неподдельной радостью воспринял известие об англо-бурской войне: «Я думаю, что каждый мужчина, слыша и читая о таком деле, должен был испытывать хотя бы смутное и слабое желание в нем участвовать». Однако помыслам не суждено было свершиться.

«На Рождество, – вспоминал Колчак, – когда я сидел у себя в каюте и обдумывал вопрос о том, чтобы кончить службу и уйти в Южную Африку для занятий военным делом, мне принесли телеграмму, подписанную лейтенантом Мати-

сеном, где мне предлагалось принять участие в Русской полярной экспедиции. Я немедленно ответил полным согласием на все условия и отправился к командиру капитану 1 ранга Грeve поговорить о своем решении. Я прямо сказал, что решил выйти из военной службы, если она явится препятствием для поступления моего в состав экспедиции, и, конечно, Грeve, вполне сочувствуя моим желаниям, посоветовал мне немедленно подать в запас, так как иначе списание мое с «Петропавловска», да еще ввиду моего перевода в Сибирский экипаж, затянется, а броненосец должен скоро уходить в Порт-Саид.



Адмирал Д.С. Арсеньев – начальник Морского кадетского корпуса.

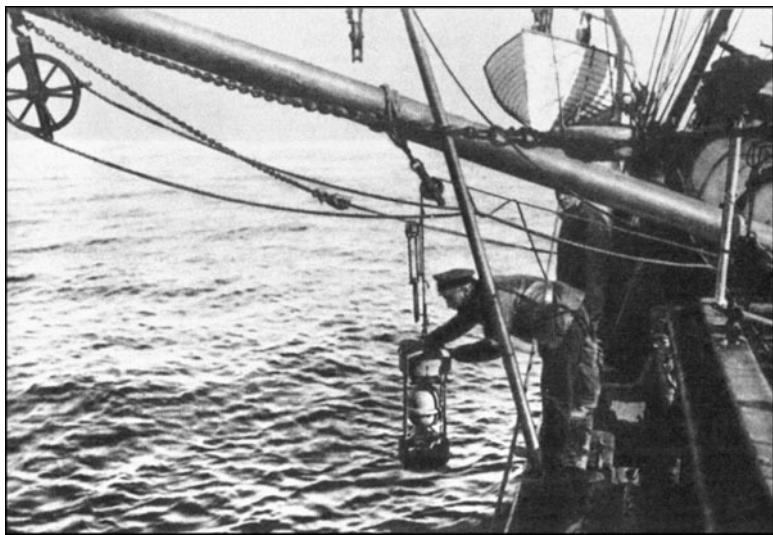
Я телеграфировал лейтенанту Матисену, которого считал за командира судна, что я подаю в запас и еду, как могу скорее, в Петербург. Но выйти в запас мне не пришлось. Благодаря участию президента Академии наук великого князя Константина высшее морское начальство телеграммой потребовало моего списания с «Петропавловска» и возвращения в Петербург. Все устроилось лучше, чем я ожидал. На первом пароходе Русского общества, простившись с броненосцем честь честью, как говорится, я в первых числах января ушел из Пирея в Одессу и явился в Петербург около середины января. Встретившись с Матисеном, я узнал, что он поступал первым помощником на шхуну «Заря», командиром которой был лейтенант Коломейцев, бывший минным офицером на «Варяге», строившемся в Америке и только недавно прибывшем в Петербург. Лейтенанта Матисена я знал еще по плаванию на «Рюрике», о Коломейцеве же я много слышал, но знал его очень мало, во всяком случае, я знал его как отличного моряка, и это все, что было надо. Я поступил вторым помощником на судно экспедиции. На другой день по приезде я увиделся с бароном Толлем и согласился на все условия, которые, к слову сказать, не оставляли желать ничего лучшего в смысле положения, материального вознаграждения и проч. Я лично ни на что не рассчитывал, так

как считал, что участие в такой экспедиции само по себе уже делает незначительным все остальные вопросы».

Эдуард Васильевич Толль предложил Колчаку взять на себя часть научных работ: гидрографических, гидрологических и магнитометрических наблюдений. Он рекомендовал заняться в Павловской магнитной обсерватории, чтобы подготовиться к магнитным наблюдениям для помощи астроному и магнитологу экспедиции Ф. Г. Зеебергу. Но прежде чем приступить к этим занятиям, он предложил съездить в Архангельск и оттуда в Мезень или Кемь для найма трех человек поморов из бывших на Шпицбергене или Новой Земле.

Русская полярная экспедиция Академии наук имела целью найти легендарную «Землю Санникова», которую, как уверял Толль, он видел с северо-западного мыса острова Котельный в августе 1866 года, когда участвовал в экспедиции А. А. Бунге. Другой важной задачей своей экспедиции Толль считал комплексное обследование Таймырского полуострова и других берегов, островов и акваторий Карского и Сибирского морей. В Норвегии Толлем была закуплена деревянная, требующая некоторого переоборудования парусно-паровая шхуна «Гаральд Харфагер», переименованная в «Зарю». В состав экспедиции, помимо начальника и команды, входили ученые А. А. Бялыницкий-Бируля, доктор медицины Г. Э. Вальтер и Ф. Г. Зееберг и три офицера, лейтенанты: Н. Н. Коломейцев – командир судна, Ф. А. Матисен – старший офицер и А. В. Колчак – 2-й помощник команди-

ра и гидрограф. Всего же команда «Зари» насчитывала 12 человек, в том числе боцман Н. Бегичев, механик Э. Огрин, машинист Э. Червинский, кочегар И. Клух, старший рулевой В. Железников, матросы Г. Пузырев, Т. Носов, Е. Евстафьев, С. Толстой, Н. Безбородов, А. Семяшкин, повар Ф. Яскевич.



Гидрограф А.В. Колчак по время экспедиции за работой.

«Уже в первое время, – отмечал в дневнике Колчак, – явились некоторые несогласия между Толлем и Коломейцевым по вопросам большею частью чисто принципиального характера. Коломейцев, будучи крайним формалистом, стал на точку зрения командира военного судна и даже предло-

жил Э. В. Толлю ходатайствовать о даровании «Заре» военного флага – вещь крайне неудобная для такого рода плавания, которое нам предстояло. Практика же показала, что военный флаг крайне стеснителен по многим обстоятельствам, во-первых, уже потому, что связанные с ним военное положение и порядок трудно применимы при малочисленной команде, условиям зимовки и прочее. Толль никак не мог согласиться на это уже потому, что тогда он фактически терял на судне всякую власть как не моряк и не могущий фактически командовать кораблем. Это было уже предвестником всего того, что имело быть в течение всей экспедиции. Основная же ошибка в ее организации состояла в том, что на судне и всем характере жизни, связанном с этим судном, главным распорядителем было лицо, не знающее морского дела.

Относительно своей части, то есть гидрологии и снаряжения, касающегося ее, пока еще ничего не было сделано. Первоначальный план экспедиции, которая должна была пройти в Берингов пролив и закончить свои работы во Владивостоке, заставил меня очень широко взглянуть на это дело. Со стороны барона была полная предупредительность во всем, что касалось научного снаряжения. Я обратил особое внимание на то, что гидрологическое оборудование отвечало глубоководным работам, на которые я рассчитывал главным образом по выходе в Тихий океан. В этом же направлении распорядился своей частью и старший зоолог экспеди-

ции А. А. Бялыницкий-Бируля, специалист по морской фауне, которого особенно привлекали работы в северной части Тихого океана и возможность получить свежие последовательные исследования от Атлантического океана через Северный до Великого. Как оказалось впоследствии, нашим планам сбыться не удалось, и теперь становится прямо жаль, когда подумаешь, какое ценное и редкое научное снабжение по гидрологии и морской зоологии осталось неиспользованным».

Через несколько дней после прибытия в Петербург Александр уехал через Москву в Архангельск. Почти в то же время Коломейцев убыл в Христианию (ныне город Осло). Приехав в Архангельск, Колчак посетил губернатора Энгельгардта и, переговорив с ним, убедился, что в Мезень ехать уже поздно: промышленники уже в первых числах февраля выходили на промыслы. То же самое он встретил и на зимнем берегу и потому дальше Мудьюга на север не поехал, а отправился летним берегом на Онегу и Сумской Посад. В Архангельске он нанял одного человека, бывшего в экспедиции Джексона и зимовавшего на Земле Франца-Иосифа. На лошадях Александр проехал до Сумского Посада, убеждаясь на каждом шагу в крайне сомнительной пригодности этой части Приморья для экспедиции. Тем не менее он отыскал и нанял в Суме еще двух человек, ранее бывших на Новой Земле, из которых один по фамилии Евстафьев зимовал там. Из этих трех поморов только один Евстафьев ушел впослед-

ствии с нами в плавание и оказался полезным работником, во всяком случае, не хуже всей остальной команды. Двух других пришлось уволить, так как они оба страдали застарелым ревматизмом. Из Сумского Посада Колчак вернулся в Петербург к середине февраля через Повенец, Петрозаводск и Олонецк на лошадях, по одной «из самых гнусных дорог, какие мне когда-либо приходилось видеть».

В Петербурге он поселился вместе с Ф. А. Матисеном, продолжая заниматься снаряжением своей части и работами с инструментами в Павловской физической обсерватории при участии и помощи начальника обсерватории В. А. Дубинского. Свое гидрологическое снаряжение Александр заказал частью в Англии, частью в Швеции, частью в России. Около 10 апреля была собрана вся команда, и Колчак с Матисеном и нижними чинами по Финляндской железной дороге уехал через Гангеуд в Стокгольм и далее через Христианию в Ларвик, где на эллинге известного строителя «Фрама» Колина Арчера готовилась под наблюдением командира Н. Н. Коломейцева «Заря». Вооружив судно, они должны были привести его в Петербург и в начале июня, приняв грузы, все снабжение и ученый состав, идти в Ледовитый океан.

«Одной из слабых сторон нашей экспедиции, – отмечал впоследствии Александр Васильевич, – была крайняя сиюминутность ее, мы все время торопились, как на пожар, в очень многих случаях приходилось поступать, даже не думая о выборе: скорее, скорее. Эта черта, насколько я знаю,

многих экспедиций, и, кажется, только один «Haus» германской экспедиции под начальством Дригальского ушел в Южный океан как следует, не торопясь и испытав предварительно судно и его снаряжение в особом пробном плавании. У нас, конечно, об этом не могло быть и речи. По приезде в Ларвик мы были встречены Н. Н. Коломейцевым и поселились вначале на берегу, так как каюты еще не были готовы; команда поселилась на судне. «Заря» стояла в это время в плавучем доке. С первого же осмотра судно оставило очень симпатичное впечатление. Это был китобойный или, вернее, тюленебойный барк выработанного уже давно типа для плавания по льду одного с «Вегой», «Stella Polare», «Windward» и прочими судами последних экспедиций. Он был вооружен сначала барком, но ввиду малочисленной палубной команды в семь человек Коломейцев снял реи с грот-мачты и оставил прямые паруса только на фок-мачте, то есть вооружение «Зари» отвечало шхуне-барку, или баркентине»



Герб Морского кадетского корпуса.

На «Заре», как второй помощник, Колчак исполнял обязанности ревизора, лейтенант Матисен – старшего офицера. Работали все дружно и весело и по окончании конопатки судна, и обжигания, и тировки подводной части вышли из дока. В первых числах мая они должны были идти из Ларвика в Христианию принять заказанный уголь и кое-какие предметы полярного снабжения. Переход в Христианию по фиорду не представлял никаких случайностей, и они уже через полтора суток сидели на бочках в гавани. Еще в Петербурге барон Толль рекомендовал Александру повидаться с профессором Нансеном и воспользоваться его советами по снаряжению и работам по части гидрологии. Нансен побывал на «Заре», правда, короткое время. Колчак же получил возможность несколько раз повидаться с ним в его универ-

ситетской лаборатории, где профессор с большой предупредительностью и любезностью сообщил и показал свои методы по определению удельных весов воды. В университете же Александр познакомился с доктором Нюрт'ом, специалистом по океанографическим и зоологическим работам. Доктор Нюрт с особенной любезностью и вниманием показал новые приборы для океанографических работ, а также для газового анализа морской воды, получившего в последнее время важное значение. В этот год профессор Нансен и доктор Нюрт собирались уйти в северную часть Атлантического океана для зоогидрологических исследований на специальном судне «Michael Sors».

Окончивши погрузку угля и приняв заказанное ранее снабжение, нарты, лыжи и прочее, экипаж ушел из Христиании к эллингу Арчера в Ларвик, чтобы принять кое-какие оставшиеся на берегу в складе запасы по судовому вооружению и два китобойных вельбота. Не хватило, правда, времени на исправление шлюпок, которые сильно разохлись и текли. Решено было исправить их в Петербургском порту, откуда командир хотел взять еще две или три новые шлюпки. Наконец, судно вышло из Ларвика в Скагеррак и вошло в Зунд в Копенгаген.

В Скагерраке и Каттегате «Зарю» встретил свежий ветер, на пути под парусами она зашла на несколько часов, чтобы исправить небольшое повреждение в машине. В Копенгагене простояли несколько часов, приняли сети и рыболовный

снаряд и ушли по окончании приемок в Мемель, где также должны были принять запас снаряжений, одеял и белья, а также ковры и другие мелочи, заказанные в Германии. В Мемеле же экипаж должен был встретить Эдуарда Васильевича. Простояв там два дня и приняв барона Толля, «Заря» вышла в Петербург, пришла на Кронштадтский рейд и стала на якорь близ форта «Меншиков». После отдания обычных формальностей она прошла каналом в Петербург и вечером стали на бочку у Николаевского моста. На другой день по приходе яхта перешла к набережной Васильевского острова, отшвартовалась против 14-й линии.

Начались дни погрузки и приемов всевозможных запасов и провизии. Шлюпки отправили в Адмиралтейство для исправления. Кроме этого, Морское министерство выделило один спасательный вельбот, одну четверку и одну двойку. Кроме этих шлюпок, экипаж имел два китобойных вельбота. Вельботы эти, построенные из дуба с очень толстой обшивкой вгладь, были в высшей степени пригодны для плавания по льду. Был также на «Заре» и паровой катер с котлом Фильда. Первый год плавания экипаж использовал его главным образом во время стоянки в норвежских портах и во время вынужденной стоянки в заливе Миддендорф, где были блокированы льдом. Гидрографическое управление с величайшей заботливостью снабдило экспедицию всем, чего только экипаж мог пожелать, не отказывая ни в одной просьбе.

Накануне ухода из Петербурга прошло заседание в Академии наук в присутствии великого князя Константина Константиновича. На нем были Толль, Коломейцев и Колчак. Еще ранее Коломейцев настаивал на выяснении и точном определении прав и положения его как командира судна по отношению к начальнику экспедиции. Александр мало интересовался этими вопросами, считая их лишними, и полагал, что все, идя для одного дела и связанные одними идеями и желаниями, могут обойтись без формальных бумаг и инструкций. Последствия, однако, показали, что эти вопросы имели большое значение и отразились на ходе всей экспедиции. Дело в том, что в результате обострения отношений между руководителем экспедиции и командиром «Зари» Толль заменил Коломейцева Матисеном и, воспользовавшись формальным предлогом отправки почты экспедиции на материк, удалил Коломейцева с судна. В мае 1901 года, преодолев 768 верст по Таймыру, он добрался до Дудинки, постоянно ведя маршрутную съемку, позволившую внести существенные изменения в карту полуострова. Из Дудинки Коломейцев направился в Иркутск, собрал там сведения об устройстве угольного склада на острове Котельном и в октябре 1901 года вернулся в Петербург.

На проведенном заседании все же была выдана коротенькая инструкция, в сущности говоря, ровно ничего не поясняющая да еще могущая быть истолкована в различных смыслах. С одной стороны, это казалось очень удобным, но

на практике недостатки такой системы обнаружились. «Основное противоречие, – писал Колчак, – ясно осознанное мною только впоследствии, лежало в том, что начальником предприятия, носящего чисто морской характер, являлся человек, совершенно незнакомый с управлением судном. Начальник полярного или арктического предприятия, конечно, должен иметь полную власть над всеми частями его и участниками, но власть тогда только власть, когда она существует *de facto*. Власть же юридическая, так сказать, в подобных делах есть *nonsense* и является на практике совершенной фикцией. Какую власть фактическую может иметь на корабле человек, не могущий отдать якоря, дать ход машине, править рулем и не знающий всей той массы очень простых и, так сказать, органически привычных для моряка вещей? Конечно, раз судно плавает, фактическим начальником его и всех, кто на нем находится, является командир, как лицо компетентное во всех вопросах, связанных с плаванием и жизнью корабля. Смешно читать, например, у Нансена или даже в отчетах Толля выражения: «я снялся с якоря» или «изменил курс», когда эти «я», вероятно, не сумели бы выходить с якоря и даже скомандовать рулевому, чтобы привести судно на желаемый румб.

Англичане, как моряки, прекрасно понимали всегда эти вопросы, и последняя антарктическая экспедиция на «Дискавери» ушла под начальством командира лейтенанта Скотта, германский «*Nauss*» ушел так же, как и мы, под началь-

ством Дригальского, но что из этого выйдет – покажут результаты. Мне приходилось слышать, что начальником учебного предприятия должен быть ученый, вообще человек с научной подготовкой. 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 удобнее не иметь никакой специальности, а иметь побольше способностей управлять и руководить всем делом, заходить в жизнь и внутренние мелочи хозяйства, а не «экскурсировать» с «казенными» целями, часто преследуя в ущерб всему свои специальные или «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, а затем что значат «научные работы» в море: хороший боцман сумеет поднять тяжелую драгу или трал на палубу лучше всякого ученого, не знающего, как и сколько положить шлагов линия на барабан лебедки, наложить стопор. Я знаю, что не моряки не согласятся со мною, но я пишу эти строки вовсе не для того, чтобы кого-либо в чем убеждать, а вношу то, что думаю и вывел из собственного опыта и знания условий многих подобных предприятий и работ.

Последнее заседание, в общем, ничего не выяснило по отношению к организационным вопросам: там мы прощались

с великим князем и членами комиссии и на следующий день должны были уйти в море или, вернее, в Кронштадт, где надо было принять уголь, хронометры и инструменты из Морской обсерватории, и затем уже идти в Ревель, где барон Толль хотел нас оставить и приехать на «Зарю» в Бергене».

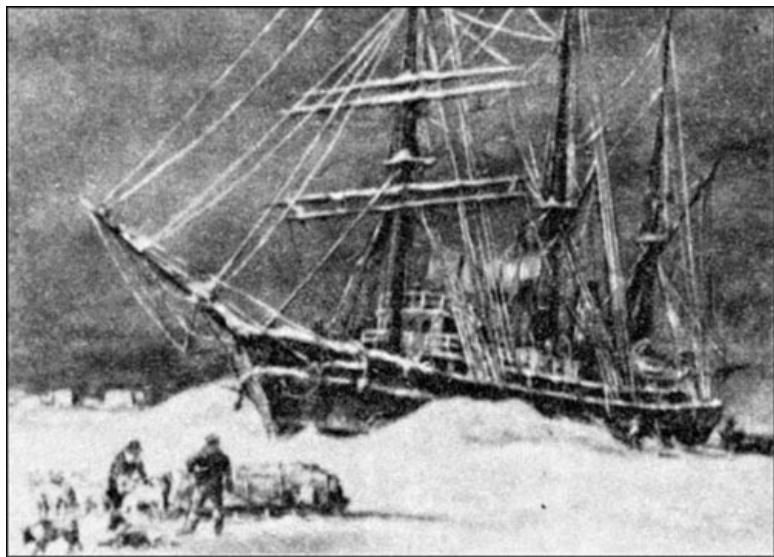
Итак, мечта Александра о научных планах постепенно начинала сбываться. Она становилась реальностью.

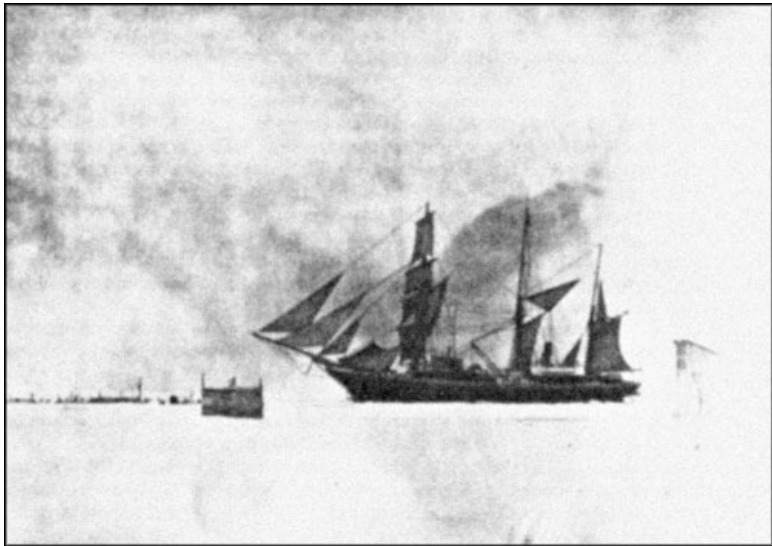
## Глава 2. В поиске «Земли Санникова»

21 июня 1900 года «Заря» покинула Санкт-Петербург. Проводы были почти торжественные. В основном, правда, это были родные и близкие участников экспедиции. Александр распрощался с пришедшими Василием Ивановичем, Соней, Катей и племянниками. Немало было представителей морской и научной общественности. Среди них вице-адмирал С. О. Макаров, полковник А. Н. Крылов, капитан А. К. Цвингман. Разговор шел больше всего о задачах этой полярной экспедиции, ставшей важным научным событием начала нового века. Так как главная ее цель была изучение условий мореплавания по Северному морскому пути, а также поиск «Земли Санникова», то вспомнили еще раз и о посещении бароном Э. В. Толлем острова Котельный в 1885–1886 годах, откуда он впервые увидел контуры четырех гор, и самого промышленника Я. Санникова, заметившего эту загадочную землю еще в 1811 году.

В Кронштадтском порту экспедиция встретила полное содействие и гостеприимный прием у адмирала С. О. Макарова, который в день выхода из Кронштадта лично с супругой провожал ее до выхода за бочки Большого рейда. На пути Н. Н. Оглоблинский dokonчил уничтожение девиации экипаж-

ных компасов, простился с командой и на катере отвалил от борта. К вечеру «Заря» прошла мимо Голландского маяка, а к утру случилось повреждение питательного клапана котла. Пришлось прекратить пары и вступить под паруса. Ветер был очень слабый, остовый, и лишь через сутки «Заря» отдала якорь на Ревельском рейде, где стоял в это время артиллерийский отряд. Барон Толль и В. И. Бианки, провожавший команду до Ревеля, съехали с «Зари». Один за другим появлялись и исчезали знакомые Александру еще с первых кадетских плаваний мысы и маяки: Суруп, Пакеротр, Тахкона, Дагерорт. Копенгаген прошли не останавливаясь. На другой день в Каттегате встретили свежий северный ветер и небольшое волнение. При слабой машине «Зари» яхта еле продвигалась вперед, паруса помогали мало.





Яхта «Заря» на зимовке.

Не желая терять времени, Н. Н. Коломейцев изменил курс и лег на Фридрихсгавн – небольшой датский порт на северном берегу Ютландии, за мысами которого и стали рано утром. Здесь запаслись свежей провизией, немного отдохнули. Ветер тем временем стих. После полдня «Заря» уже шла вдоль берега Ютландии, под вечер вышли в Скагеррак и пошли к норвежскому берегу. Как вспоминал в своем отчете Александр, режим у команды был следующий: стояли на три вахты, причем Коломейцев стоял вахты с четырех до восьми утра и четыре часа днем, остальное время Матисен и Колчак

сменяли друг друга. Завтракали в 12 часов, в 3 часа дня пили чай и в 6 часов вечера обедали. Свободное от вахты время уходило на всякие необходимые дела – разборку, укладку инструментов и другие подготовительные работы. Где можно, несли паруса, хотя погода мало благоприятствовала парусному плаванию. Было большею частью тихо или же маловетрие от противных курсам румбов. Держались, чтобы иметь больше свободы для парусов, вдали от берегов, посетив в ходе перехода только несколько маяков. Наконец стали на якорь в гавани Бергена.

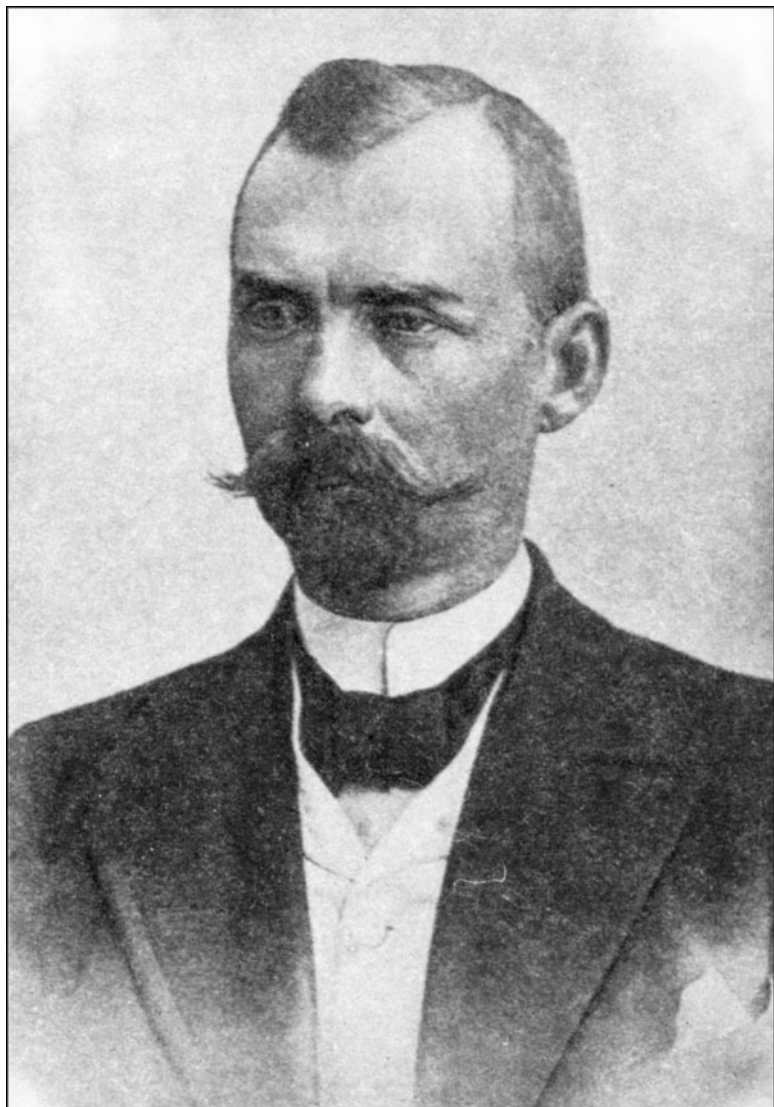
В Бергене нашли лоцмана для проводки норвежскими шхерами до Трансё. По окончании работ в машине и всяких поделок на палубе, главным образом по устройству приспособлений и установке приборов для зоологических и гидрографических работ, вышли из Бергена и пошли шхерами в Трансё. Местами шхеры были удивительно красивы. Они представляли оригинальные картины своими высокими отвесными скалами, нередко суживающими проход до какого-то узкого ущелья, по стенам которого тонкими нитями и пыльными столбами струятся потоки воды и небольшие водопады. Местами они приближались к характеру хорошо знакомых Александру финляндских шхер, только в большем масштабе. Чем дальше на север, тем шхеры становились величественнее и оригинальнее, принимая мрачный и суровый вид огромных утесов и скал, падающих под большими углами в море. Отсутствие растительности придавало безжиз-

ненный арктический вид ландшафту, скорей импонирующему своим безобразием, нежели красотой.

Погода стояла большей частью ясная, иногда туманная. В общем, переход, как считал экипаж, был сделан очень спокойно. Вечером вышли на рейд Трансё и отдали якорь против города. Здесь застигли шведскую канонерку «Swenksund», готовившуюся идти на Шпицберген к зимовке шведской экспедиции. Первая попытка пройти туда не удалась из-за льда. Вообще сведения о состоянии льда в Ледовитом океане были очень неблагоприятны: в этом году лед спустился очень далеко к югу и держался в таких широтах, где его обыкновенно в это время не бывает. В Трансё «Зарю» задержали около недели брикеты, не пришедшие еще из Англии. Пополнили кое-какие запасы, приняли лес для постройки магнитного дома, запасные доски, сушеную рыбу и прочее. Плавали на байдарках, ходили на стрельбу на противоположный берег, наконец дождались парохода, привезшего брикеты, и после погрузки их снялись с якоря и пошли в Екатерининскую гавань. К утру обогнули Нордкап и продолжали идти, имея попутный ветер под парусами и парами. Море было спокойно, и на другой день рано утром увидели берега Рыбачьего полуострова. К полудню стали на якорь в Екатерининской гавани.

Екатерининская гавань, получившая только за год до прибытия экспедиции официальное значение военного порта и угольной станции, представляла собой узкий фиорд, окру-

женный крутыми, скалистыми, но большею частью сглаженными каменистыми берегами. Отсутствие растительности придавало безжизненный вид каменистым холмам и склонам, среди которых в самой глубине бухты находился вновь построенный небольшой городок, состоящий из немногих домов местной администрации, церкви и около 10–15 частных построек. Это небольшое селение производило приятное впечатление прекрасными дорогами, чистотой и внешним видом новых построек. Скорей всего это обуславливалось новизной и недавним их существованием. Деревянная пристань у города, другая такая же, но меньших размеров в южной части бухты, да две-три бочки на рейде представляли все удобства для стоянки судов. Стоянка в гавани имела, однако, недостаток в глубине и неважном грунте. У пристаней приходилось считаться также с порядочным приливом. От волнения же бухта была совершенно закрыта.



Барон Э. В. Толль.

В Екатерининской гавани имелся склад провизии и местного угля, часть его была в сараях, другая лежала прямо на воздухе. По качеству этот уголь был смешанный. Население гавани, или, вернее, города, состояло из нескольких человек администрации и небольшого количества поселенцев, ссыльных, среди которых были даже поляки. В южной части бухты располагались постройки Научно-промышленной мурманской экспедиции, состоявшей тогда под начальством Н. М. Книповича, пароход которой «Андрей Первозванный» стоял у пристани экспедиции. Кроме него на рейде стоял небольшой казенный пароход «Печора», пробиравшийся на эту реку.

Придя на рейд, команда получила два известия. Во-первых, она узнала, что собаки уже прибыли в Екатерининскую гавань: 40 из них были доставлены Торьерсеном, уже доставлявшим с Оби остальных собак Нансену, Джексону и герцогу Абрццкому, а 20 – из Восточной Сибири прибыли вместе с каюрами, Расторгуевым и устьянским мещанином Стрижеввым. Второе известие касалось шхуны, зафрахтованной в Архангельске для доставки угля в Югорский Шар, в бухту Варнека. Оказалось, что она при первом шторме встретила лед, пройдя Колгуев, получила повреждения и вернулась обратно в Архангельск. Таким образом, расчет на пополнение запасов угля в Югорском Шаре становился более чем сомни-

тельным.

Вскоре состоялась встреча с начальником Мурманской экспедиции Николаем Михайловичем Книповичем и его помощником Францем Брейтфусом. Книпович предложил желающим выйти на «Андрее Первозванном» в море для производства гидрологических и зоологических работ. На другой день вечером Толль, Бируля и Колчак ушли на «Андрее Первозванном» в море. Под утро «Андрей Первозванный» пришел в Екатерининскую гавань. Тем временем «Заря» отшвартовалась у пристани и хотела принимать уголь, но последний в складе, расположенном у пристани, оказался слишком плохого качества. Тогда Коломейцев решил перейти к другому складу у пристани, где стоял «Андрей Первозванный».

Наполнив трюмы углем, «Заря» получила осадку 181/2 футов. Течь в результате усилилась, каждые два часа необходимо было откачивать воду. На палубе негде было повернуться, все было завалено рыбой. Пришлось около 30 тонн ее оставить на берегу. Положение несколько выправилось. Оставалось, таким образом, принять собак и идти дальше.

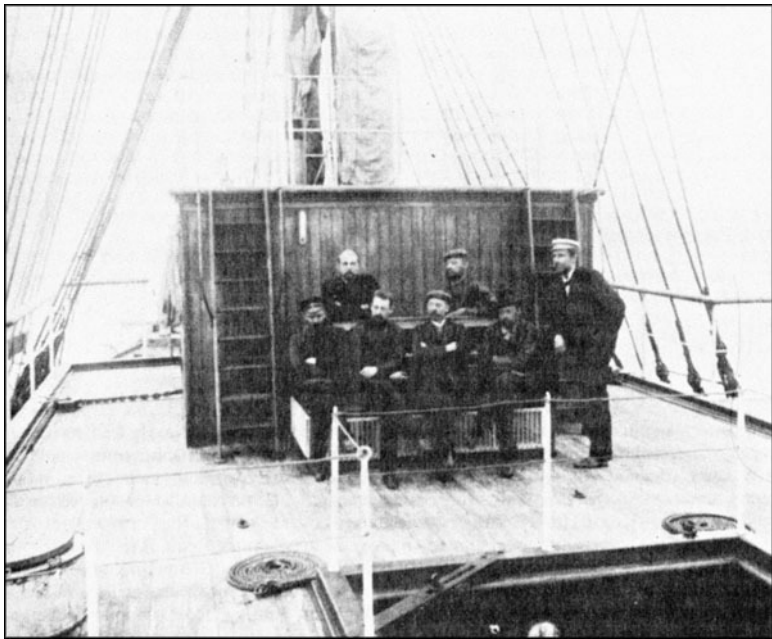
Еще в Петербурге Н. Н. Коломейцев расходился несколько раз с бароном Толлем на почве всяких принципов и взглядов на полномочия, главным образом взаимных отношений их как командира судна и начальника экспедиции. Ненормальное положение начальника чисто морского предприятия – не моряка – выясняться стало с первых дней, и все уси-

лия Коломейцева регламентировать и оформить эти отношения не привели ни к чему, так как Толль избегал касаться этого вопроса. Колчак не придавал сперва никакого значения этим вопросам, считая, что здравый смысл вполне достаточен для определения всяких отношений, но вскоре убедился, что, как всегда, пресловутый «здравый смысл» имеет массу значений свойства чисто субъективного: что ясно для одного, то представляется совершенно иначе другому, хотя, быть может, и с меньшей ясностью.

Н. Н. Коломейцев, например, с первых же дней плавания четко показал своим отношением, что он на всякую работу, не имеющую прямого отношения к судну, смотрит как на неизбежное зло, и не только не желает содействовать ей, но даже относится к ней с какой-то враждебностью. Александр очень скоро убедился в этом, как только начались работы по гидрологии. Прекрасный моряк, положивший всю свою энергию и знание на судно, заботившийся и думавший все время о нем, он 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 он почти ни во что не вмешивался и редко даже выходил на мостик. В результате между ним и Коломейцевым отношения с внешней стороны были безукоризненны.

Первое и очень серьезное столкновение между Толлем и

Коломейцевым произошло в Екатерининской гавани, где погрузили уголь и оставалось принять собак. Команда была увезена на берег. Среди команды нашелся один негодяй, который явился однажды на судно мертвецки пьяный. Он вел себя таким образом, что Коломейцев нашел, что его надо или перевести в разряд штрафованных и наказать телесно, или же списать с судна. Первое, конечно же, не могло быть применимо на судне, идущем в полярную экспедицию, и пришлось прибегнуть ко второму, то есть списать с корабля. Тут же подоспел еще один случай: один из очень хороших матросов заболел в Трансё венерической болезнью. Выяснить характер ее было по недостатку времени нельзя, и доктор Вальтер совершенно правильно настоял на списании его с судна. Таким образом, команда лишилась двух человек. Из малочисленного состава палубной команды осталось только пять человек, их не хватало даже на три вахты.



На палубе яхты «Заря» Э. В. Толль, А. В. Колчак и др.

Съехавшая в этот несчастный вечер команда устроила проводы двум своим товарищам, результатом чего было усиленное пьянство и безобразия на берегу, кончившиеся дракой и ножами. На барона Толля эта драка с ножами произвела, по-видимому, очень тяжелое впечатление. Несколько саркастическое замечание Коломейцева по поводу этого случая вызвало разговор между Толлем и Коломейцевым в кают-компании при всех. 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 лейтенанту Матисену.

Колчак, наблюдая и присутствуя при этом разговоре, убедился, что дело не стоит выеденного яйца, что сущность всего та принципиальная рознь, которая установилась еще в Петербурге между Толлем и Коломейцевым. Но тем не менее он пришел к убеждению, что так оставить это дело нельзя, что если с первых дней плавания начинаются списывания да еще командира, то это обещает полное разложение всей экспедиции – уже одно влияние на команду такого случая, как списание командира, стоит многого. Обдумав это дело, Александр попробовал сначала поговорить с Коломейцевым, а потом пошел к Толлю и, убедившись, что говорить с ними нельзя, решил прибегнуть к последнему средству, зная, что оно заставит задуматься барона. Он заявил ему, что в случае списания Коломейцева просит списать и себя, так как считает, что плавать на судне, где удаляют командира с первых дней плавания, считает неудобным и участвовать далее в предприятии, носящем такой характер, не желает. Он отлично понимал, что его уход поставит судно в положение критическое, так как с одним офицером плавать было невозможно, а найти двух или даже одного офицера летом, да еще стоя в Ека-

терининской гавани, заняло бы столько времени, что трудно сказать, состоялась бы тогда в этом году экспедиция.



Офицеры яхты «Заря» А. В. Колчак, Н. Н. Коломейцев, Ф. А. Матисен.

Передав Толлю свой взгляд на дело, Колчак снова обратился к Коломейцеву. Матисен, как всегда, слишком был благоразумен и сначала ни во что не вмешивался, выжидая, что будет. Под утро Александр вместе с Матисеном в то время, когда Вальтер и Зееберг принялись уговаривать барона, несколько часов упрашивали Коломейцева бросить все это дело и примириться с бароном, доказывая, что вечерний раз-

говор произошел без всякой причины, что уход его ставит в невозможное положение всю экспедицию. Наконец дело кончилось примирением, пожалуй, даже с излишней трогательностью, что, впрочем, извинительно ввиду бессонной ночи и страшного нервного напряжения. Этот инцидент, возникший по самому пустому поводу, ясно показал, что едва ли, несмотря на состоявшееся примирение, будущее будет обеспечено от подобных столкновений.

Тем временем экипаж продолжал переход к Югорскому Шару. При подходе к острову Матвеева, а затем к обрывистым берегам Вайгача произошла встреча с другой экспедицией, возглавляемой полковником А. И. Вилькицким. Не задерживаясь, экипаж «Зари» полным ходом устремился через льды к Ямалу.

«Жизнь понемногу урегулировалась, – писал Колчак, – она вошла в предельные рамки вахты, очередных работ и наблюдений. Мне было немного трудно сначала – я не успевал обработать всю добытую со станции воду, вымыть приборы, особенно много уходило времени на опыты, которые я старался делать со всеми предосторожностями, проверяя образцы воды по нескольку раз, и взятие проб, которые я фильтровал и брал сначала в большом количестве.

При наличии трех офицеров работать было вполне возможно, и я всегда вспоминал это время, когда приходилось в два следующих плавания стоять на две вахты и свести всю научную работу к самым необходимым и крайне узким раз-

мерам. Н. Н. Коломейцев всю штурманскую часть вел один, я был совершенно свободен после вахты и проводил большую часть времени в лаборатории, равно как и А. А. Бируля, также едва успевавший за день разобрать добытый драгами материал. Все были заняты, и все шло тихо и спокойно.

Приближаясь к параллели острова Белого, мы опять встретили туман и лед, довольно густой, но без особых затруднений обогнули его массу, держащуюся, по-видимому, ближе к берегам острова. На другой день я, стоя на вахте с 12 до 4 часов утра, сдал ее Н. Н. Коломейцеву почти свободной ото льда, мы легли на Ost к острову Кузькину, намереваясь пройти в порт Диксон, где хотели остановиться на несколько дней, перегрузить уголь, вычистить котел и дать отдых команде. К постоянной значительной течи мы стали уже привыкать и мириться как с неизбежным злом; неприятно было то, что после каждой работы во льду она заметно усиливалась, но потом опять немного уменьшалась. Во всяком случае, трюм держался все время сухой...»

Как известно, найти «Землю Санникова» тогда не удалось. В 1901 году барон Толль и лейтенант Колчак совершили экспедицию на полуостров Челюскина. За 41 сутки в сильную пургу они прошли более 500 верст. Во время зимовок «Зари» Александр Васильевич, находясь в санных поездках, выполнил маршрутную съемку побережья Таймырского залива, пересек остров Котельный, побывал на земле Бунге, островах Фадеевский и Бельковский, открыл остров

Стрижева.

30 августа 1901 года «Заря» вырвалась из ледового плена и перешла к острову Котельный в море Лаптевых. Здесь началась вторая зимовка экспедиции. За время ее Колчак совершил две санные поездки, в которых определил несколько астропунктов, произвел съемку острова Бельковский (к западу от Котельного), выполнил ряд других работ.



А. В. Колчак в одежде полярника, 1900–1901 гг.

В экспедиции, к сожалению, не обошлось без жертв. Толль с тремя спутниками, отправившиеся в начале июня 1902 года на остров Беннетта для изучения его геологического строения, не вернулись к крайнему сроку возвращения на судно. «Заря», пытавшаяся позже пробиться к этому острову, чтобы снять группу Толля, из-за тяжелых льдов вынуждена была возвратиться обратно. Матисен, не рискуя оставлять судно с ограниченным запасом угля на третью зимовку и выполняя инструкцию начальника экспедиции, 7 октября 1902 года привел «Зарю» в бухту Тикси. Матисен и Колчак распорядились организовать летовку на острове Новая Сибирь, надеясь, что Толль со спутниками все же обнаружатся. К сожалению, этого не случилось, и в декабре того же года они возвратились в столицу.

Дневник перехода с Михайлова  
стана на остров Беннетта и обратно.

1

♀ 18 июля — ♂ 27 августа 1902.

♀ 31 июля — ♂ 9 сентября

№ 11 $\frac{1}{2}$  а мы окончим переезд, иждуряд отъезду. В устье Михайловы речки  
иде было меньше протая, впадающие ручьи  
оставили на месте льда. Крестик  
до 18 км, вращаясь друг с другом  
назовем; у берега речки и речки  
выяснее видны в долине речки  
но. Потоки воды, селки, вода речки  
вдоль речки Гост. Восток и Стат.  
Восток от берега ~~на~~ по дороге с  
не поруча и пошел восток берега  
Михайлову стану. Для Михайлова стану до

♀ 18 июля

♀ 31 июля

Переход с  
Михайлова стана  
на мыс Михайлов  
Новый Сибиряк

Первая страница рукописи А.В. Колчака «Дневник перехода с Михайлова стана на остров Беннета и обратно».

Почти все отчеты лейтенанта Колчака были напечатаны в «Известиях» Русской академии наук. В них сообщалось о глубоководных исследованиях, о форме, состоянии, толщине льда, участии в сборе ископаемых останков млекопитающих. Были сделаны и некоторые практические выводы, высказаны рекомендации.

«Со времени Большой Северной экспедиции, — отмечал Александр Васильевич, — наиболее трудным местом для навигации представлялись берега Таймырского полуострова,

самая северная оконечность которого – мыс Челюскин – является в то же время крайней северной точкой материков Старого Света и даже обоих полушарий. Высокие широты Таймыра, отсутствие значительных рек, вносящих массы сравнительно теплой воды в сибирские моря под другими меридианами, дают основание полагать, что лед, составляющий специфическое препятствие в практической навигации, получает у этих берегов наибольшее значение.

С другой стороны, нельзя не обратить внимание, что последние экспедиции без труда обогнули этот мыс на судах, хотя и имеющих несомненные преимущества перед ботами экспедиции Беринга, но тем не менее совершенно не приспособленных для активной борьбы даже с очень слабым льдом.

Таймырские шхеры, при условии их исследования, скорее благоприятствуют навигации, давая возможность легкого укрытия от ледяного напора, и отсутствию значительных масс мощного многолетнего льда, – делал выводы Александр Васильевич. – Годовалый лед шхер по своим свойствам и мощности в период возможной навигации не представляет непреодолимого препятствия для современных ледоколов».

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.