**ИВАН ДМИТРИЕВИЧ ПАПАНИН. ОТ ЧЕКИСТА ДО ПОЛЯРНИКА**

Знаменитый советский полярник Иван Дмитриевич Папанин родился в 1894 году в Севастополе. Его отец был простым матросом в порту, так что вся жизнь мальчика прошла рядом с морем, еще подростком он начал трудиться, закончив всего четыре класса начальной школы. Уже в 1908 году он пошел работать на Севастопольский завод по изготовлению навигационных приборов. По этому поводу позднее он чеховскими словами заметит: «В детстве у меня не было детства». В 1912 году И.Д. Папанина, как одного из лучших молодых работников, перевели на судоремонтный завод в Ревель (ныне – Таллин). В 1914 году И.Д. Папанин был призван на военную службу и направлен на Черноморский флот. О службе Папанина в годы Первой мировой войны достоверных данных нет. Скорее всего, он проходил службу на одном из кораблей Черноморского флота. В 1918–1920 годах матрос И.Д. Папанин принимал самое активное участие в Гражданской войне на Украине и в Крыму. Участвовал в организации повстанческих отрядов и диверсий в тылу врага. С 1920 года являлся комиссаром оперативного управления при командующем морскими силами и силами Юго-Западного фронта.

В 1920 году И.Д. Папанин являлся комендантом КрымЧК, неоднократно участвовал в операциях против бандитизма. Получил благодарность за сохранение конфискованных ценностей. Как комендант КрымЧК, И.Д. Папанин лично отвечал за организацию массовых расстрелов в Крыму. Служебные обязанности комендантов губернских и уездных ЧК и их помощников состояли именно в надзоре за заключенными и в организации их расстрелов. При этом коменданты в своем большинстве убивали заключенных собственноручно. В КрымЧК И.Д. Папанин работал под непосредственным началом печально известной Розалии Землячки.

Из воспоминаний И.Д. Папанина: «Пришли к нам два новых работника. Я сразу же проникнулся к ним симпатией: моряки, энергичные, красивые, толковые ребята. В работе они не знали ни сна, ни отдыха. Но вот незадача: поймали их на воровстве: золотишко, брильянты, красивая жизнь, пьянки, девочки... Ну, девочки, еще понять можно. Но воровство у партии ее золота – это уже серьезно. Поэтому молодых и способных матросов-чекистов к расстрелу». «У меня подкосились ноги, – вспоминал позднее И.Д. Папанин, – когда я услышал приговор: расстрел. Ребята молодые – ну, ошиблись, исправятся, они же столько еще могут сделать! Дать им срок, выйдут поумневшими!»

Историк военно-морского флота А.М. Елизаров пишет о чекистской деятельности И.Д. Папанина так: «Непосредственно руководил расстрелами Особый отдел оставшейся в Крыму 4-й армии. В эту армию влилась партизанская армия А.В. Мокроусова. Многие ее моряки пошли в чекисты. Партизаны с 11 ноября в период безвластия дали большой толчок набиравшей силу трагедии. Они поголовно расстреливали офицеров и всех «подозрительных» из почти не оказывавших им сопротивление встречавшихся белых частей, которым они «приказывали сдаваться». Об этих расстрелах, чуть ли не как о славной боевой деятельности, вспоминал участник папанинского десанта Г. Кулиш. Матросы близко были связаны с главными организаторами террора в Крыму Бела Куном и Р.С. Землячкой. Под непосредственным руководством Р.С. Землячки работал И.Д. Папанин. Как он писал, она для него являлась ангелом-хранителем.

Ни ее, ни уполномоченного ЧК по Крыму Реденса, ни, разумеется, себя И.Д. Папанин не называет в числе причастных к массовым расстрелам и бесчинствам, что, конечно, вызывает сомнения. Но то, что в репрессиях, как следует из его мемуаров, виноваты в основном следователи и рядовые местные сотрудники и что вообще террор шел снизу, можно признать в основном правильным. Обесцениванию человеческих жизней в Крыму в глазах низов в тот период сильно способствовало то, что после разгрома П.П. Врангеля вновь «бандитами» были объявлены махновцы. Те из них, кто не успел выскользнуть из Крыма, также расстреливались. Факт расстрела не только социально чуждых «правых» врангелевских офицеров, но и «социально близких» «левых» махновцев, недавних боевых соратников, говорил не об объективности выносимых приговоров, а об обесценивании человеческой жизни вообще. Кроме того, перспективы совместной жизни как пробольшевистской, так и промахновской части населения в Крыму, в том числе и руководителей (Бела Кун и Н.И. Махно, например, симпатизировали друг другу, в том числе и матросов, оставляли базу для компромисса между ними только на почве усиления вражды к общему врагу – «буржуям». Особенно в этом плане сложная обстановка сложилась в Севастополе. Там, по разным данным, было казнено наибольшее количество людей – 12–20 тысяч. Туда (наряду с Евпаторией) вошли махновцы вместе с анархиствующими матросами. Они немедленно начали грабежи и насилия, а после объявления их «бандитами», очевидно, немалая часть их растворилась во флотской среде. Все это отразилось на том, что с окончанием Гражданской войны острота социальных конфликтов получила новую подпитку и проявилась как в новом витке махновского движения, так и в обострении социальной обстановки в главных базах флота, на Балтике».

Участие в массовых казнях не прошло для И.Д. Папанина даром. С расшатанной психоневрологической системой он вначале попал в психиатрическую клинику, а затем, в конце 1921 года, был по «состоянию здоровья» уволен из органов ВЧК. В своих воспоминаниях на склоне лет И.Д. Папанин написал о своей деятельности в ЧК кратко: «Служба комендантом Крымской ЧК оставила след в моей душе на долгие годы». За активную работу в должности коменданта Крымской ЧК И.Д. Папанин был награжден своим первым орденом – Красного Знамени. После выхода из психиатрической клиники Папанин сменил много мест работы, но при этом «фактически связи с ЧК не прерывал». Любопытно, что именно И.Д. Папанин стал прообразом матроса Шванди в пьесе драматурга К. Тренева «Любовь Яровая».

В 1921 году И.Д. Папанин был переведен на работу в Харьков военным комендантом Украинского ЦИК. С июля 1921 по март 1922 года являлся секретарем Реввоенсовета Черноморского флота.

Через два года последовало повышение, и его перевели в Москву, где молодой чекист занимался вопросами почтовой связи, а позднее возглавил Центральное управление военизированной охраны. Со связью была связана и его работа в Якутии, где он руководил работами по возведению радиостанций. Еще находясь в столице, он успел в 1923–1925 годах пройти обучение на высших курсах связи, именно после их окончания он и поехал в Якутию.

В 1932–1933 годах И.Д. Папанин являлся начальником полярной станции Бухта Тихая, которая находилась на Земле Франца-Иосифа, а в 1934–1935 годах работал на станции, которая находилась на Мысе Челюскин. Работать приходилось в очень суровых условиях.

В 1937–1938 годах И.Д. Папанин возглавил первую в мире дрейфующую станцию «Северный полюс». Назначению его начальником станции во многом способствовало безупречное революционное и чекистское прошлое И.Д. Папанина.

Официальное открытие «СП» состоялось 6 июня 1937 года (вблизи Северного полюса). Помимо Ивана Дмитриевича Папанина, в состав экспедиции вошли: метеоролог и геофизик Евгений Константинович Фёдоров, радист Эрнст Теодорович Кренкель, гидробиолог и океанограф Петр Петрович Ширшов. Размер льдины, на которую высадили с самолета папанинцев, составлял 3×5 км, при толщине 3 метра. Так начался беспримерный дрейф отважной четверки в Ледовитом океане. Каждый месяц в Москву отправлялись отчеты о проделанной научной работе.

Созданная в районе Северного полюса станция «СП» через 9 месяцев дрейфа (274 дня) на юг была вынесена в Гренландское море, льдина проплыла более 2000 км. Участники полярной экспедиции в неимоверно трудных условиях работы сумели собрать и систематизировать уникальный материал о природе высоких широт Северного Ледовитого океана.

С конца января 1938 года льдина непрерывно уменьшалась, и вскоре полярникам пришлось послать радиограмму: «В результате шестидневного шторма в 8 утра 1 февраля в районе станции поле разорвало трещинами от полкилометра до пяти. Находимся на обломке поля длиной 300, шириной 200 метров. Отрезаны две базы, также технический склад... Наметилась трещина под жилой палаткой. Будем переселяться в снежный дом. Координаты сообщу дополнительно сегодня; в случае обрыва связи просим не беспокоиться».

Ни одно мировое событие в промежутке между двумя мировыми войнами не привлекало к себе столько внимания общественности, как дрейф «папанинской четверки» в Арктике. Первоначально они дрейфовали на огромной льдине, площадь которой достигала нескольких квадратных километров. Однако к моменту завершения экспедиции размеры льдины уже не превышали размеры волейбольной площадки. В тот момент весь мир следил за судьбой советских полярников, желая им только одного – возвращения из этой экспедиции живыми. На спасение четверки были направлены: самолеты, пароход «Мурманец», а затем и «Мурман» с «Таймыром». Последние два и сняли папанинцев с льдины.

Руководство И.Д. Папаниным «СП» принесло ему всемирную славу и неофициальный титул «советского полярника № 1». Научные результаты, полученные во время уникального дрейфа «СП-1», были доложены Папаниным 6 марта 1938 года Общему собранию Академии наук СССР и получили очень высокую оценку специалистов. Работа дрейфующей станции действительно позволила собрать много важной и новой информации о суровом арктическом крае. За самоотверженный труд в тяжелых условиях Арктики все члены этой знаменитой экспедиции были представлены к званию Героя Советского Союза. При этом И.Д. Папанин вместе с радистом станции Э.Т. Кренкелем получил степень доктора географических наук.

Уже в 1938 году увидела свет серия почтовых марок, которая была посвящена экспедиции «СП-1». В том же году была выпущена книга «Жизнь на льдине» за авторством самого Папанина. Помимо этого, на протяжении нескольких лет все советские мальчишки играли в «папаницев» и покоряли Северный полюс.

В декабре 1932 года по решению Сталина было создано Главное Управление Северного морского пути (Главсевморпуть), которому вменялось в обязанность «проложить окончательно Северный морской путь от Белого до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути». С Северным морским путем Сталин связывал решение целого ряда внешнеполитических и внутриэкономических задач, а, кроме этого, видел в нем основу для развития производительных сил Северо-Востока. Освоение природных ресурсов Крайнего Севера явилось составной частью сталинского варианта индустриализации страны и заняло важное место в форсированных социально-экономических преобразованиях, проводившихся в СССР в 30-е годы. Новая организация Севморпуть, действуя на правах наркомата, должна была объединить в своих рамках все работавшие ранее в Арктике организации, принадлежавшие к разным ведомствам, в том числе и Арктический институт, который в свое время создавался для изучения проблем Северного морского пути, обозначенных в качестве главных научных задач государственного значения. Директор института О.Ю. Шмидт назначался начальником Главсевморпути. Одновременно началась организация территориальных управлений в Мурманске, Архангельске и Владивостоке, организация ледокольного и транспортного флотов, строительство собственного судоремонтного завода в Мурманске. Главсевморпуть должен был обеспечить комплексное социально-экономическое развитие арктических территорий СССР на основе использования новейших средств транспорта и связи, сопровождавшегося созданием портовых хозяйств и различных производственных предприятий.

Уже на следующий год началось активное освоение Арктики. Организованная в 1933–1934 годах Ленская экспедиция положила начало систематическим рейсам по доставке грузов с запада для северных районов Якутии, позволила приводить в порт Тикси (устье Лены) крупные речные суда для доставки грузов вверх по реке в Якутию, в бассейн Лены, а также в бассейны Яны, Колымы, Индигирки. Через Тикси осуществлялась связь Северного морского пути и крупного речного порта Осетрово.

Тогда же состоялась первая большая научно-исследовательская экспедиция на пароходе «Челюскин» под руководством О.Ю. Шмидта, которая закончилась трагически, к счастью, только для парохода. Не обеспеченный проводкой ледоколов, пароход попал в дрейф у берегов Чукотки и погиб, раздавленный льдами. Организацию спасательной операции И.В. Сталин сразу же взял под свой личный контроль. Все организационные вопросы он решал сам без всяких проволочек. Именно это привело к тому, что уже через два месяца всех челюскинцев вывезли на самолетах. 19 июня 1934 года И.В. Сталин присутствует на митинге, параде и демонстрации на Красной площади в связи с возвращением челюскинцев в Москву, а 21 июня вместе с руководителями партии и правительства он принимает челюскинцев и летчиков – первых Героев Советского Союза в Кремле. Внимание и забота Сталина о челюскинцах и спасших их летчиках не была проявлением одних только искренних чувств вождя к героям Арктики. Этим вниманием Сталин демонстрировал заинтересованность власти к продолжению освоения северных морей. При этом он наглядно показывал, что даже случающиеся неудачи не должны оставлять и тени сомнения, что освоение арктических просторов будет продолжено. Впрочем, несмотря на гибель «Челюскина», 1934 год принес и успех – первое сквозное плавание в направлении с востока на запад совершил ледорез «Федор Литке».

Трагедия «Челюскина» показала Сталину, что в целом СССР еще не достиг того уровня, когда плавание по всему Северному морскому пути может быть результативным и безопасным. Во-первых, нет в нужном количестве мощных ледоколов, без которых не могут ходить грузовые суда. Советский ледокольный флот состоял из дореволюционных ледоколов и ледорезов, которые безнадежно устарели. Поэтому Сталин ставит задачу скорейшего создания более мощного современного ледокольного флота.

В октябре 1935 года на судостроительных заводах СССР были заложены сразу четыре мощных линейных ледокола.

Кроме постройки ледоколов, необходимо было развивать и совершенствовать полярную авиацию, которая могла летать над побережьем и океаном в любое время года. После доклада Шмидта Сталину об экспедиции на «Челюскине» он приказал образовать специальную комиссию под председательством В.В. Куйбышева, которая должна была изучить все обстоятельства, связанные с освоением Арктики и Северного морского пути и подготовить предложения для принятия государственных решений. В результате 20 июля 1934 года было принято совместное постановление Совнаркома и ЦК ВКП (б) «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства», которое стало по сути дела мобилизационной программой действия Главсевморпути в Арктике на ближайшие годы. В постановлении говорилось о необходимости изыскать возможности для строительства в СССР новых ледоколов, морских портов и радиоцентров, развития полярной авиации, строительства аэропортов и воздушных линий, специальных самолетов для Арктики, а также намечались меры по подготовке кадров полярников различной специализации. К зоне деятельности специфической организации были отнесены моря и острова Северного Ледовитого океана и континентальная территория Азиатской части страны, расположенная севернее 62-й параллели.

Несмотря на огромное внимание руководства страны к Арктике в 1937 году была сорвана полярная навигация. Увлекшись не столько полярными проблемами, сколько решением чисто политических задач (обеспечение перелетов в США и т.д.), руководство Севморпути, во главе с О.Ю. Шмидтом, упустило наиважнейшее – проводку судов по Северному морскому пути и случилось непредсказуемое – на трассе Северного морского пути из 64 морских транспортных судов во льдах зазимовало 25 (39% флота, участвовавшего в экспедиции). По другим данным, в тот период во льдах Арктики застрял на зимовку весь ледокольный флот. Помимо объективных факторов – внезапного резкого ухудшения погоды и сложнейших ледовых условий, были и субъективные причины, вызванные неграмотным руководством: позднее начало навигации, нехватка угля в Тикси, отсутствие на трассе больших ледоколов, слабая работа авиации по ледовой разведке и т.д. По воспоминаниям современников, Сталин был очень разгневан головотяпством арктических начальников.

В данном случае недостойно показал себя О.Ю. Шмидт, вместо того, чтобы честно признать свою некомпетентность, он попытался переложить всю ответственность за случившееся на подчиненных, огульно объявив всех их… «врагами народа». Сталину он писал так: «Особо останавливаюсь на наличии врагов и вредителей в системе Главсевморпути… Очищая аппарат, я в течение этого лета уволил около 30 человек, в какой-то степени сомнительных. Некоторые из них впоследствии были арестованы. Наши территориальные управления оказались исключительно зараженными троцкистами, зиновьевцами, бывшими белогвардейцами и просто жуликами». При этом, разумеется, в реальности никаких вредителей и саботажников в руководстве Главсевморпути не было, а главным виновником происшедшего являлся сам Шмидт, ставивший самопиар выше реальной черновой работы. Это не осталось без внимания Сталина, и Шмидт был снят с должности. Ходили разговоры, что к снятию Шмидта приложил руку его конкурент И.Д. Папанин. По этому поводу полярники даже сочинили стишок:

Примеров много есть на свете,

Но лучше, право, не найти:

Снял Шмидт Папанина со льдины,

А тот его – с Севморпути.

Как бы то ни было, но И.Д. Папанин возглавил Севморпуть и руководил им достойно до 1946 года. Одновременно он исполнял должность уполномоченного Государственного комитета обороны по перевозкам на Севере. В конце 1939 – начале 1940 года Папанин успешно организовал экспедицию по спасению из ледового плена после 812-дневного дрейфа ледокола «Георгий Седов». За удачную экспедицию по спасению ледокола он был второй раз представлен к званию Героя Советского Союза и получил вторую Золотую Звезду.

К 1940 году в распоряжении Главсевморпути уже имелась мощная по тем временам авиация по всему Крайнему Северу – от Архангельска до бухты Провидения. Самолеты могли летать до Владивостока. Более 200 самолетов с опытными экипажами полярных летчиков базировались в Москве, Красноярске, Тюмени, Игарке, Якутске, Тикси. Они летали по всему Северу до самого полюса, обеспечивали научные исследования, ледовую авиаразведку, проводку судов во льдах, а также транспортную связь с отдаленными северными пунктами. Деятельность Главсевморпути распространялась на огромную территорию – от островов Шпицбергена и Новой Земли до Чукотки. Из года в год увеличивалось и его государственное финансирование. Если в 1933 году размер финансирования Севморпути составлял 18 млн рублей, то в 1937 году уже 400 млн. В итоге за пятилетие затраты государства на деятельность Главсеморпути составили 922 млн рублей.

Между тем освоение Арктики уже начало приносить реальные плоды. На Кольском полуострове были открыты запасы апатита, в бассейнах Ухты и Печоры обнаружены промышленные запасы нефти и каменного угля. Началась их промышленная разработка. На Колыме и Индигирке советские геологи открыли месторождения золота. Велась разведка нефтяных месторождений. В бассейне Яны и в районе Певека добывалось олово и другие ценные ископаемые, которые вывозились Северным морским путем.

В январе 1940 года завершился легендарный дрейф ледокольного парохода «Георгий Седов» в высоких полярных широтах. Дрейф начался в октябре 1937 года западнее Новосибирских островов и продолжался 812 суток, завершившись в Гренландском море, составив в общей сложности 3307 миль.

В годы Великой Отечественной войны Папанин с неукротимой энергией руководил перевозками на Севере страны. Также ему была поручена организация бесперебойной доставки на фронт военной техники и снаряжения, поступающего из Англии и Америки по ленд-лизу. Кроме того, он внес огромный вклад в реорганизацию порта Петропавловск-Камчатский. А в конце 1942 на фронт отправилась танковая колонна под названием «Советский полярник», созданная на средства полярников. В 1943 году Иван Дмитриевич был удостоен звания контр-адмирала. Нарком Морского флота Александр Афанасьев писал о нем: «Невысокий, литой Папанин всегда входил с острой шуткой и улыбкой. Всех обойдёт в приёмной, каждому пожмёт руку и отпустит каламбур или скажет тёплые слова, а затем первым, легко войдёт в кабинет правительства. …Сообщая о перевозках, обязательно проявит заботу о портовых рабочих, матросах и солдатах, попросит заменить спецодежду, увеличить питание, выдвинет предложение о награждении работников Крайнего Севера за выполнение заданий».

Во время арктической навигации 1946 года И.Д. Папанин был госпитализирован с приступом стенокардии. Доктора настаивали на продолжительном лечении, и, реально оценив свои возможности, полярник подал в отставку с должности руководителя Главсевморпути.

В послевоенные годы И.Д. Папанин постепенно отошел от практики. В 1949 году, согласно официальной версии, в связи с сердечным заболеванием он вышел на пенсию. Есть мнение, что столь ранняя отставка Папанина была связана с начавшимся в то время новым этапом репрессий против начальников высшего ранга. При этом он не бросал заниматься теоретической научной деятельностью. С 1949 по 1951 год являлся заместителем директора Института океанологии Академии наук СССР по экспедициям. А начиная с 1951 года и до конца своей жизни Иван Дмитриевич Папанин возглавлял отдел морских экспедиционных работ в Президиуме АН СССР. Параллельно с этим с 1965 года он являлся директором Института биологии внутренних вод АН СССР, расположенном в поселке Борок Ярославской области и председателем Московского филиала Географического общества СССР. В 1977 году написал и издал книгу воспоминаний «Лед и пламень».

Ивана Дмитриевича Папанина иногда в шутку называли академиком без образования. Шутка имела основания, так как в свое время И.Д. Папанин не получил даже среднего образования, проучившись в начальной школе всего четыре года. Настоящей «школой жизни» для прославленного полярника, по его личным воспоминаниям, стал завод. При этом отсутствие образования не помешало ему в 1938 году стать доктором наук. В дальнейшем Папанин смог стать академиком Академии наук СССР. Современники единодушно отмечают выдающие организаторские способности Папанина, его уникальное умение найти общий язык с любым работников, воодушевить его на ударную работу.

Иван Дмитриевич Папанин скончался 30 января 1986 года на 91-м году жизни от хронической сердечной недостаточности и был похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Дважды Герой Советского Союза И.Д. Папанин был удостоен девяти орденов Ленина, ордена Октябрьской Революции, двух орденов Красного Знамени, ордена Нахимова 1-й степени и Отечественной войны 1-й степени, двух ордена Трудового Красного Знамени, орденов Дружбы народов и Красной Звезды, многих медалей. Кроме этого, И.Д. Папанин являлся почетным гражданином Мурманска, Архангельска, Севастополя, Липецка, почетным гражданином Ярославской области и почетным крымчанином. Именем И.Д. Папанина были названы: мыс на полуострове Таймыр, остров в заливе Сиваш (Азовское море), горы в Антарктиде и подводная гора в Тихом океане, Институт биологии внутренних вод, сухогруз Мурманского морского пароходства, улицы во многих городах бывшего СССР. В Москве на доме, где с 1938 по 1986 год жил Папанин (Арбат, 45), в 1996 году открыта мемориальная доска. Музей имени И. Д. Папанина открыт в поселке Борок Ярославской области. Памятники И.Д. Папанину были поставлены в Севастополе, Архангельске и в Мурманске. В 1995 году в России была выпущена памятная монета достоинством 25 рублей, которая была посвящена работе экспедиции «СП-1». В настоящее время для ВМФ РФ достраивается патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин».

**капитан 1-го ранга В. Шигин**