

АНТРОПОЛОГИЯ

Е. В. Александров

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ КАК ПОВОД ДЛЯ ОБРАЩЕНИЯ К ПРОШЛОМУ (НА МАТЕРИАЛЕ РОССИЙСКОЙ ИСТОРИИ ПОИСКА ДИРИЖАБЛЯ «ИТАЛИЯ»)

В 1928 г. главной сенсацией для всего мира стала авария дирижабля «Италия», потерпевшего крушение на обратном пути после достижения Северного полюса. Несколько государств попытались совместными усилиями спасти оставшихся в живых людей. Но Ледовитый океан не уступал – более того, новой жертвой стал полетевший на спасение экспедиции Умберто Нобиле экипаж самолета Раула Амундсена. Прервать череду неудач удалось благодаря активному включению в операцию Советского Союза, направившего в район поисков три корабля с двумя самолетами. Благодаря напряженной работе экипажа ледокола «Красин» и опыту летчика Бориса Чухновского в последний момент удалось спасти терявших надежду полярников.

Одним из наиболее заметных актов агитационной кампании, широко развернутой после завершения операции, стал оперативный выпуск полнометражного документального фильма «Подвиг во льдах», с большим успехом прошедшего по многим отечественным и зарубежным экранам. В основу фильма легли хроникальные съемки кинооператоров, работавших на трех кораблях, участвовавших в операции по спасению.

Цель статьи – реконструкция истории создания кинодокумента конца «эпохи немого кино». Объектом рассмотрения станет хронотоп «спасательной летно-морской экспедиции», положенный режиссерами «братьями Васильевыми» в основу фильма. В контексте сведений разных источников об освещаемом событии будет проведен комплексный анализ содержания и структуры кинофильма. Во вступлении дается краткий обзор периода авангардного становления языка российского документального кинематографа. В основной части при анализе содержания эпизодов и сюжетного построения фильма «Подвиг во льдах» приводятся также литературные свидетельства участников спасения экспедиции Нобиле. При таком подходе, согласно принципу дополнительности-комплементарности, хроникальный фильм нужно рассматривать не только как самостоятельный достоверный источник, но и как эмоциональный образ-повод, воссоздающий во взаимодействии с другими информационными материалами атмосферу эпизода истории, интерес к которому не пропал и в настоящее время.

Ключевые слова: дирижабль «Италия», кинохроникеры, киноавангард, принцип комплементарности, эпизоды, структура, немой документальный фильм «Подвиг во льдах» 1928 г.

Введение

Историческая изменчивость кино – факт, очевидный и для неподготовленного зрителя (в систему зрительских оценок неизменно входит понятие «старый фильм»).... Понятно, что у зрителя и историка отношение к старым фильмам разное. Но и в том и в другом случае за точку отсчета принимается то состояние киноязыка или та система эстетических предпочтений, носителем которых является сам наблюдатель.

Цивьян, 1991: 7

После подписания В. И. Лениным Декрета о национализации кинопроизводства на долгое время головной организацией в стране становится Всероссийский фото-, киноотдел (ВФКО) Наркомпроса РСФСР, где в качестве делопроизводителя подотдела хроники начинал работать Дзига Вертов (Дерябин, 2002: 5–41). В 1919 г. в ВФКО выходит программный сборник статей «Кинематограф», ставший первым шагом в формировании кинотеории советского периода. Сборник начинался статьей «Задачи государственного кинодела в РСФСР», в которой А. В. Луначарский, следуя за указаниями В. И. Ленина и развивая идеи Пролеткульта, отдавал

приоритетное значение в кинопроизводстве кинохронике, подчеркивая ее колоссальные пропагандистские и воспитательные возможности. В то же время он предлагает на первый план в кинопропаганде выдвинуть культурно-историческую сторону: «...Нельзя представить себе более богатого источника для кинематографа, чем культурная история человечества вообще. Это в буквальном смысле слова неисчерпаемый родник, и стоит только прикоснуться к нему,... чтобы положительно голова кругом пошла от богатства картин, в высшей степени способных быть осуществленными через кино». Конечно, тут же Луначарский спохватывается и добавляет: «Однако не следует увлекаться всей этой полнотой исторического быта, а остановиться лишь на тех моментах, которые могут иметь агитационно-пропагандистское значение» (Луначарский, 1919: 6).

Теоретики ЛЕФа и конструктивизма, формировавшие российский авангард двадцатых годов, с самого начала вынуждены были работать в жестких рамках партийных установок. Осознание ценности происходящих на глазах процессов формирования нового жизнеустройства и нового человека и необходимость профессионально выживать и агитировать за все правительственные мероприятия парадоксальным образом определили в течение десятилетия выброс творческой энергии. Авангард родил за короткий срок целый ряд произведений, повлиявших на все дальнейшее развитие языка кинематографа, сущностью которого стало управление восприятием зрителя с помощью преобразования и монтажа экранных *Фактов* (рис. 1).

Но одновременно Александр Литвинов, Владимир Ерофеев и другие авторы «фильмов-путешествий» продолжают развивать и совершенствовать повествовательное направление кинематографа. Сохранение атмосферы времени и пространства обеспечивало историческому хронотопу живой облик и доверие зрителя, усиливая со временем ощущение ценности прошедшего события.

По мере совершенствования операторской техники продолжалось открытие новых способов воздействия языка кино не за монтажным столом, а во время съемки. Подтверждением или, напротив, опровержением «теории факта» авангардистов служила работа кинохроникеров, стремившихся, используя имевшийся у них опыт и все еще ограниченный арсенал кинематографических средств, решать стоящие перед ними конкретные задачи. В результате создавался массив киноматериалов, оседавших в архивах и ожидающих дальнейшего осмысления во взаимодействии со сведениями других информационных источников.

Неоднозначное переплетение теоретических построений и реальной практики создателей информационного контента определяло формирование образа уходящей эпохи. Чтобы показать, как это происходило, в дальнейшем изложении будет рассказано о событиях, связанных с одним из ярких эпизодов освоения полярных просторов. Именно Север на долгие годы стал одним из основных направлений советской хозяйственной деятельности и одновременно – излюбленным объектом пропаганды.

Хронотоп фильма о спасении экипажа дирижабля «Италия»

На обратном пути после достижения Северного полюса 24 мая 1928 г. с дирижабля «Италия» поступило последнее радиосообщение. Волнение охватило всех, кто следил за судьбой экипажа помимо Италии, в первую очередь исследовательское сообщество полярных стран. После обращения в правительство директора Института по изучению Севера Рудольфа Лазаревича Самойловича (1881–1939) 29 мая создается Комитет помощи дирижаблю «Италия». Комитет возглавил председатель общества «Осоавиахим» и заместитель наркома по военным и морским делам СССР Иосиф Станиславович Уншлихт (1879–1938). После установления связи с потерпевшими становится ясно, что поиски надо производить северо-восточнее Земли Франца Иосифа. Пятого июня на расширенном совещании Комитета помощи принимается

решение, что в район поисков надо «отправить спасательную комбинированную летно-морскую экспедицию» (Самойлович, 1930: 10–11).

Всего в операции по спасению принимали участие 1500 человек, 18 судов и 21 самолет. С первых дней развернулось соперничество между Италией, Францией, Швецией, Норвегией и Финляндией. Но ни у одной из этих стран не было больших кораблей, способных преодолеть полярные льды. Не справлялись с задачей и самолеты. Только шведскому летчику удалось вывезти со льдины раненого Умберто Нобиле. Лишь в Советском Союзе имелся ледокол «Красин», мощности которого могло хватить, чтобы пробиться сквозь ледяной заслон севернее Шпицбергена (Белов, 1959: 286).

Из всех пригодных для операции судов первым из Порт-Александровска¹ вышел в Баренцево море «Персей», изначально предполагавший проведение научных исследований. Это была деревянная двухмачтовая парусная шхуна с паровой машиной для зверобойного промысла, переделанная для океанографических работ. Следом 12 июня из Архангельска стартовал ледокольный пароход «Малыгин» под руководством опытного полярного исследователя В. Ю. Визе. И наконец, 16 июня из Ленинграда после четырех суток авральной подготовки вышел ледокол «Красин» с назначенным руководителем экспедиции Р. Л. Самойловичем. На палубе «Малыгина» размещался легкий самолет, пилотом которого был М. С. Бабушкин, а на «Красине» – трехмоторный «Красный медведь» летчика Б. Г. Чухновского² (Шавров 2002: 327). «Красину» предстоял долгий переход из Балтийского моря и вдоль западных берегов архипелага Шпицберген. Восточный проход, куда направлялись «Персей» и «Малыгин», был существенно ближе, но там были непроходимые ледяные поля даже для мощного ледокола.

На долю «Персея», оснащенного современной радиостанцией, выпало обеспечение радиосвязью участников операции. «Малыгину» предстояло как можно дальше пробраться на север, чтобы у самолета М. Бабушкина хватило дальности полета для ледовой разведки.

Для проведения серьезной пропагандистской акции на больших кораблях, потеснив исследователей, разместились 14 журналистов. Кроме того, на каждый из трех кораблей были командированы кинооператоры.

Общее число жертв к концу операции по спасению, считая и членов экспедиции Нобиле, составило 17 человек. Кроме части экипажа «Италии», погиб и экипаж самолета Амундсена и еще три итальянских летчика. И только благодаря опыту и мужеству полярного летчика Бориса Чухновского и экипажу ледокола «Красин», с большим трудом сумевшего преодолеть ледяные заслоны, удалось в последний момент спасти с каждым днем терявших надежду 7 человек неудачной экспедиции. Более того, на обратном пути ледокол предотвратил катастрофу немецкого туристического лайнера, на борту которого было 1800 человек. Даже когда итальянское правительство объявило о завершении операции, «Красин» продолжил поиск самолета Амундсена и части пропавших членов экипажа дирижабля «Италия». Ледокол вернулся в Ленинград после четырех месяцев работы в полярных просторах только 5 октября.

Стихотворением «Проба» в газете «Рабочая Москва» 9 октября 1928 г. оперативно откликнулся на возвращение «Красина» Владимир Маяковский:

...И «Малыгин»,
и «Красин»! –
ринулись оба,
чтобы льдины трещали
и ветер басил...

¹ Порт-Александровск в настоящее время город Полярный Мурманской области.

² Бомбардировщик без вооружения «Юнкерс» ЮГ-1 на лыжах со съемными крыльями.

Победители мы
 в этом холоде голом:
удивляйся, земля,
 замирай
 и гляди, —
как впервые
 в этих местах
 ледоколом
подымали людей
 с двухметровых льдин...
Привет
 победителям ледяным!
Ура
 товарищам
 красинцам!» (Маяковский 1958: 349)

Ход операции освещался прессой всего мира. Журналисты с борта кораблей отправляли репортажи о ходе кампании. Почти все они сразу после возвращения издали книги экспедиционных очерков. Р. Л. Самойлович и Б. Г. Чухновский выступили с сотней лекций в СССР и за границей. Долгие годы после происшествия свои отчеты и воспоминания публиковали многие российские и зарубежные участники операции по спасению экспедиции Нobile.

С позиции современных исследователей «экспедиция 1928 г. может быть рассмотрена как первый большой медиапроект, формирующий новый – советский арктический дискурс...» (Грамотчикова, Скубач, 2020: 91).

Братья Васильевы «берут в руки ножницы»

Одним из наиболее ярких актов пропагандистской кампании стал выход на экраны страны документального фильма «Подвиг во льдах», премьера которого состоялась 23 октября 1928 г.

«Братья Васильевы собрали из плохих и разрозненных кусков киноленту “Подвиг во льдах”. Обоим братьям понадобилось большое искусство, уже накопленное советской кинематографией, для того чтобы создать из отрывистых записей повесть о подвиге. Ленту эту стоило бы обновить, посмотреть, потому что это лента-документ – она незаменима» (Шкловский, 1985: 170). В этом высказывании одного из наиболее ярких и парадоксальных теоретиков ЛЕФа многое требует уточнений, но с его пафосом нельзя не согласиться – фильм заслуживает серьезного внимания.

Это был дебют двух начинающих режиссеров на пике авангардного этапа в конце эпохи немого кинематографа. Уже через шесть лет они будут считаться ведущими советскими режиссерами – авторами фильма «Чапаев», на многие годы ставшего эталоном советских игровых картин в одном ряду с фильмами Эйзенштейна и Пудовкина. «Подвиг во льдах» можно рассматривать не только как единственный кинематографический документ важного – одновременно трагического и героического события мировой истории, но и как пример мастерской работы с хроникальными материалами.

Сергея Дмитриевича Васильева (1900–1959) и Георгия Николаевича Васильева (1899–1946) (рис. 2) многое объединяло: не только одинаковые фамилии и возраст, но и близкое социальное происхождение, гимназическое образование, юношеское увлечение искусством, участие в гражданской войне, занятия в Инструкторско-исследовательской мастерской Сергея Эйзенштейна и Григория Александрова. Виктор Шкловский не только называл их «братьями», но

и «сыновьями Эйзенштейна». Кроме того, важно отметить, что Сергей Васильев вырос в семье архивиста, и его всегда «отличала эрудированность и доскональные знания во многих областях» (Писаревский, 1981: 11).

В дальнейшем будет показано, что в их документальной работе повсеместно чувствуется влияние школы Дзиги Вертова. И главное – за плечами у них пять лет совместной работы по перемонтажу советских и зарубежных игровых картин, когда нужно было «исправлять» первоисточник, внося в него антикапиталистический пафос и удаляя нежелательные для социалистического зрителя сцены. Не удивительно, что оперативное создание фильма из хроникальных съемок трех кинооператоров спасательной экспедиции было поручено именно этим мастерам монтажа (Перемышлев, 2019).

О «Подвиге во льдах» можно говорить как о еще одном эксперименте в русле теорий авангардистов, ставшем со временем, как «Чапаев» в игровом кинематографе, образцом для советской документальной кинопублицистики. Конечно, режиссеры использовали арсенал сложившихся к этому времени выразительных средств немого кино – особенно авангардистские приемы в пафосных моментах. Но в отличие от вызвавшего бурную дискуссию фильма Дзиги Вертова «Шестая часть мира» 1926 г., операторы которого получили от режиссера вполне определенные установки, фильм «братьев Васильевых» не планировался заранее, и три оператора снимали хронику, исходя из своего опыта, самостоятельно и независимо. В дальнейшем будет показано, что это обстоятельство во многом определило строение фильма.

В РГАКФД³ хранятся две версии фильма: 1928-го и 1966-го гг. Объектом рассмотрения в данной статье будет более ранняя версия, так как во втором случае были сделаны изменения в зрительном ряде и, главное, проведено озвучивание. В немой версии использование авторами на протяжении всего фильма авангардистской графики во внутренних интертитрах сейчас воспринимается как эстетический прием, характерный для определенной эпохи и вполне достаточный для погружения в эмоциональную атмосферу легкосчитываемого прошлого.

Васильевы оставили нам много примет своего времени. Даже авторские титры выглядят радикальнее, чем у раннего Вертова, избегавшего слова «режиссер». Себя Васильевы скромно называют режиссерами-монтажерами. И что совсем необычно – имена всех трех операторов – Вильгельм Блувштейн («Красин»), Игнатий Валентэй («Малыгин»), Евгений Богоров («Персей») названы еще раньше, в предшествующем кадре.

Но на этом, в отличие от Вертова, какое-либо авторское и тем более операторское присутствие (за исключением двух-трех случаев) внешне не проявляется. Васильевы выстраивают фильм как эпическую сагу, в которой должно отсутствовать личное авторское отношение, а действуют герои и льды, самолеты и корабли, подчиняющиеся незримо присутствующей силе. В кульминационной фазе фильма, на подходе ледокола к ждущим спасения итальянцам, родченковским шрифтом, варьируя крупность в зависимости от значимости слов, весь кадр занимают титры: «Движимый железной волей миллионов рабочих и крестьян, преодолевая сопротивление льдов, Красин с упорством большевика пробивается к цели!».

Перед авторами стояла сложная задача. Нужно было построить сюжет героической эпопеи, отталкиваясь от имеющихся в распоряжении киноматериалов. Виктор Шкловский был не прав, посчитав, что фильм создавался из «плохих и разрозненных кусков». Трудность была в другом. Для жанра исторической эпопеи в авангардистском стиле повествовательные хроникальные съемки годились плохо. Они с трудом поддавались пафосному клиповому монтажу. Кроме того, нужно было в одном случае из большого объема отобрать кадры для связных, но коротких эпизодов, играющих второстепенную роль в сюжете, а в другом – напротив, для важных эпизодов материала не хватало. И главное – как выстроить сюжет исторической эпопеи

³ РГАКФД – Российский государственный архив кино-, фотодокументов.

для выявления драматической идеи противостояния Полярного Льда и Железной Воли миллионов? Решить эту проблему едва ли бы удалось без большого опыта перемонтажа игровых фильмов и хорошего знания архивной хроники.

Комплексный анализ содержания и истории создания фильма

Два первых эпизода Васильевы построили не из материалов названных в титрах операторов, а из архивных. И хотя дополнение выходит за рамки «хронотопа спасения», ограниченного рамками похода трех кораблей, роль вступления в сюжетном строе фильма-саги очень велика.

Первый эпизод отсылает к известной трагедии экспедиции Георгия Седова. Титр «Могучее сопротивление полярных льдов» обозначает предстоящее противостояние северной стихии. Кадры и надписи второго эпизода, повествующие о достижении Северного полюса Р. Амундсеном и У. Нобиле на дирижаблях «Норвегия» и «Италия», символизируют конец героической эпохи покорения Севера, уступающей напору технического прогресса.

Во втором эпизоде авторы фильма называют место посадки дирижабля – город Троцк. В более поздней версии фильма 1966 г. указывается другое название – Красногвардейск⁴. История переименований Гатчины интересна в данном случае тем, что подтверждает первичность копии рассматриваемого фильма. Ведь уже в 1929 г. имя Троцкого упоминать было нельзя.

Одним словом, во весь экран начинается основная часть фильма – «СЛЫШИМ!», затем – «ОТВЕЧАЕМ!». И снова крупными буквами с выделением наиболее важных слов: «В кратчайший срок волей трудящихся были двинуты на помощь погибающим...». И снова во весь кадр – ПЕРВЫЙ! Между надписями также в вертовской стилистике короткие кадры с двойной экспозицией – рупоры громкоговорителей, сквозь которые проступают лица восторженной толпы. Прием, предполагающий создание иллюзии звукового звучания.

ПЕРВЫЙ – это «Персей», ВТОРОЙ – «Малыгин», ТРЕТИЙ – «Красин». В трех коротких эпизодах идет представление (так и хочется сказать – «презентация») всех трех кораблей.

Первый эпизод посвящен шхуне «Персей». Волны, захлестывающие борт, чайки в небе, матрос у штурвала и матрос в бочке на мачте, возвещающий о появлении «кромки льдов» (очень крупным шрифтом), тюлени, неторопливо бредущий «хозяин» – белый медведь, смотрящий в сторону зрителей. И снова льды, наконец останавливающие движение корабля.

ВТОРОМУ – «Малыгину» – уделяется больше времени. По грязным улицам «жертвы недавней интервенции» г. Архангельска лошадь везет телегу с самолетом. На палубе корабля капитан Д. Т. Чертков с рупором, начальник рейса В. Ю. Визе с биноклем, его помощник – гидрограф А. М. Лавров, человек пять корреспондентов с папиросами и трубками. И снова на смену волнам приходят льды, на которые наползает нос парохода и которые расступаются под его напором. Похожая сцена будет рефреном появляться в дальнейшем. На палубе собаки, штурвальный, даже тень кинооператора. Мультихема показывает приближение к Шпицбергену. Мощные льды сковывают корабль...⁵

ТРЕТИЙ – «Красин». Ледокол, Ленинград, Ленин с вытянутой рукой. Во весь кадр: «Самый мощный ледокол в мире». Вторым кадром: «Водоизмещение – 10 000 тонн, мощность машин – 10 000 л. с.». Портовые краны загружают уголь. «Красный медведь» Б. Чухновского на палубе баржи, подходящей к ледоколу, и портрет самого ЧУХНОВСКОГО. Между этими «ударными» кадрами мелькают люди, помогающие в разгрузке угля и самолета, матросы,

⁴ История города: Гатчина (1796–1923), Троцк (1923–1929), Красногвардейск (1929–1942), Линдемманштадт (1942–1944), Гатчина (1944–).

⁵ Термином «мультихема» будет обозначаться многократно используемое в фильме движение стрелки, показывающей маршрут кораблей на контурной карте Баренцева моря.

играющие на балалайке и гармошке, групповой портрет отдыхающей команды, радостно размахивающей кепками в честь начала похода (рис. 3–5, 9).

Следующий эпизод будет посвящен «Малыгину». Так как о «Персее» авторы фильма больше не вспомнят, придется несколько слов посвятить, честно отработавшему всю экспедицию кинооператору Евгению (Ансельму) Львовичу Богорову (1903–1999). Судя по его воспоминаниям, первое знакомство с полярным севером произвело на молодого хроникера сильное впечатление. Он с энтузиазмом снимает жизнь севера и полярников на исследовательском судне. Но из тысяч метров снятой пленки в фильм вошли лишь несколько кадров (Богоров, 1973: 59–79).

Снова «КРАСИН» – относительно короткий эпизод. На мультисхеме долгий путь корабля до Шпицбергена подкреплён кинокадрами прохода среди туманов по относительно спокойному, с редкими льдинами морю. На палубе Р. Л. Самойлович объясняет в окружении свободных от вахты полярников цели экспедиции и новости. Титром кратко сообщается: «Экипаж “Италии” разделен на 3 группы – 1. Вильери, 2. Мальмгрен, 3. Алессандрини»⁶.

«МАЛЫГИН». Последний об этом корабле, достаточно длительный и, пожалуй, наиболее выразительный и цельный эпизод в фильме, смысл которого передает завершающий титр: «Безнадежная Надежда... Льды и туман прервали полеты Бабушкина...»

Съемка эпизода была проведена настолько обстоятельно, что смонтировать его было не трудно. Оператор снимал с разных позиций: застывшего среди льдов «Малыгина», спуск на лед фюзеляжа самолета по бревенчатому настилу, прикрепление крыльев, расчистка льда для аэродрома, взлет и долгий полет самолета над льдами. Самолет задерживается. На палубе продолжаются исследования, но нарастает волнение. Люди с биноклями и с мачты корабля всматриваются в горизонт, радист пытается наладить связь. Наконец, в небе появляется самолет, из кубрика выскакивают полярники, радостно машут руками. Самолет выбирает место для посадки. Его встречают на льду, обнимают летчиков. Крупно – усталое почерневшее лицо Михаила Бабушкина.

Съемка велась то с земли, то из самолета. Может создаться впечатление, что было два кинооператора. Тем более что в одном месте видно, как на палубе одновременно работают два киноаппарата.

Как и на других судах, на «Малыгине» был один, но умелый кинооператор, не пропускавший экстремальные ситуации и умевший предвидеть последующий монтаж. В фильме эпизод превратился в историю одного полета, хотя оператор снял их несколько. По крайней мере, в одном из полетов Игнатий Александрович Валентэй (1895–1937) участвовал сам (Плюснин, 1975). Наверняка снимал также не вошедшие в окончательный монтаж, опасные для жизни судна моменты во время шторма около окруженного скалами острова Надежда, после чего полярники «Малыгина» потеряли надежду найти потерпевших (Яковлев, 1929: 64–67).

На борту «Малыгина» на самом деле было два киноаппарата. Второй – у легендарного летчика Михаила Сергеевича Бабушкина (1893–1938). Это он одновременно ведет съемку портативной камерой на палубе корабля. Снимал он и встречу с медведем во время вынужденной посадки, но в фильм эти кадры не попали.

В книжке своих воспоминаний рассказывает, с каким риском для жизни он разыскивал терпящих бедствие полярников: «Несколько полетов я сделал в тумане. Я боролся с этим плохо и малоизученным врагом по всем правилам, без всяких правил, а иногда и вопреки всем правилам. Я уходил от него, врзался в самую гущу белой мглы, взлетал над туманными полями, нырял под туман... Туман прижимал меня к “земле”. Те самые льды, картина которых так манит глаз, грозили мне гибелью...» (Бабушкин, 1941: 63).

⁶ Не ясно, насколько зритель тех лет был готов понять содержание интертитра. Для читателя статьи дается следующее разъяснение: 1. – пять уцелевших после аварии дирижабля полярников на «льдине с красной палаткой»; 2. – три человека во главе с Мальмгреном, решивших самостоятельно дойти до суши; 3. – шесть членов экипажа, унесенных ветром во время аварии вместе с корпусом дирижабля. Эта группа, несмотря на длительные поиски, так и не будет найдена.



Рис. 1. Обложки журналов ЛЕФ и Новый ЛЕФ

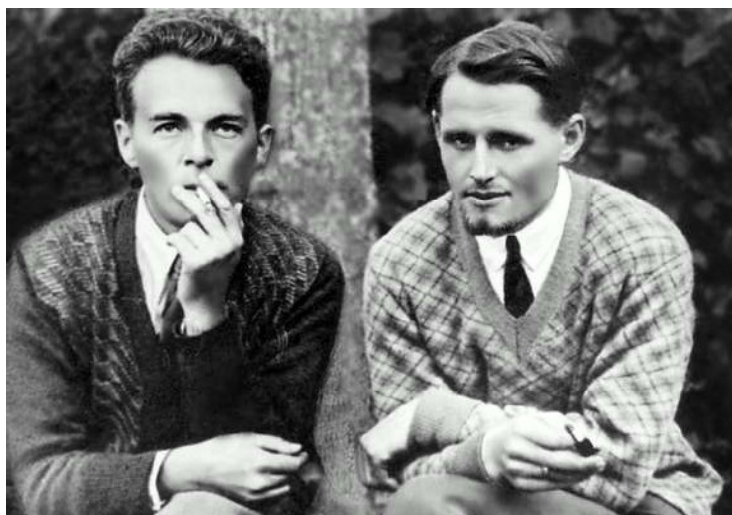


Рис. 2. Режиссеры «братья» С. Д. Васильев и Г. Н. Васильев



Рис. 3. Ледокол «Красин» и самолет «Красный медведь» во льдах



Рис. 4. Полярный летчик Борис Чухновский



Рис. 6. Кадр не получившейся в фильме кульминации – спасение итальянцев



Рис. 5. Промелькнувшие в фильме герои – кочегары «Красина»

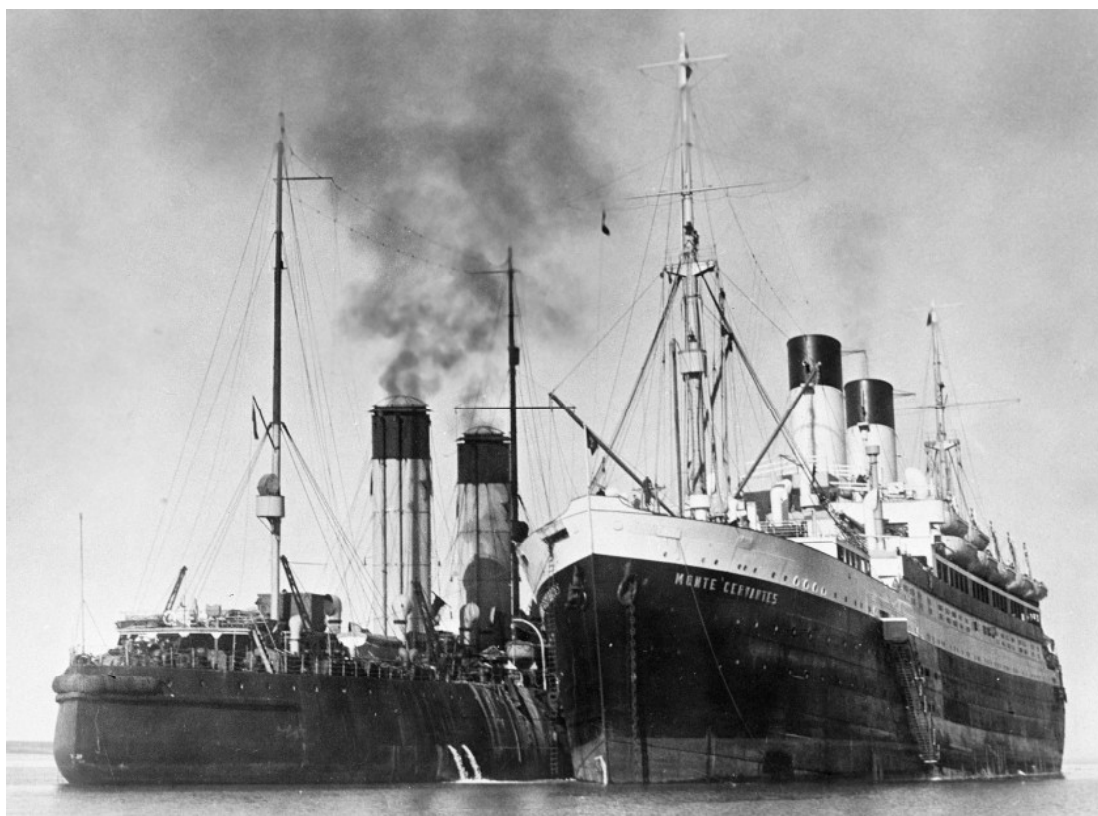


Рис. 7. Дополнительный подвиг – спасение круизного парохода «Монте-Сервантес»



Рис. 8. Заслуженная награда – благодарность народа Норвегии



Рис. 9. Участники экспедиции ледокола «Красин»

Кульминация фильма – спасение «Красиным» потерпевших (расхождение фабулы и сюжета)

Вторая половина фильма проходит на «Красине» и состоит из съемок принимавшего участие в монтаже оператора Вильгельма Иосифовича Блувштейна (1900–1972). Судя по скупым биографическим сведениям, до «Красина» Блувштейн два года работал оператором на четырех игровых фильмах, а после снял два документальных фильма – на Новой Земле и в Сибири (Блувштейн, 2020).

В преддверии главных событий около пяти минут показывается продвижение ледокола, который все с большим трудом справляется со льдами, пока совсем не останавливается на 80 градусе с.ш. До льдины с потерпевшими не так далеко, но пробиться к ним невозможно. И с этого момента в роли главных действующих лиц выступают пилот ЧУХНОВСКИЙ и его трехмоторный бомбардировщик – «Красный медведь». Только сверху можно понять, где в ледяном панцире есть слабые места для прохода ледокола. Чтобы спустить самолет с палубы, объявляется АВРАЛ. По бревенчатому пандусу десятки людей спускают громадину на лед. Пилоты проверяют моторы, делают пробный полет...

И здесь происходит событие, которое чрезвычайно затруднило режиссерам монтаж фильма. Оператор решает лететь с летчиками. А дальше вступает в силу непредсказуемый случай – закон, определяющий успех каждой хроникальной съемки. Сначала все идет хорошо. Пилоты находят среди ледяных полей путь для ледокола. И самая великая удача – видят льдину с тремя (как потом окажется – двумя) пытающимися самостоятельно добраться до берега полярниками группы Мальмгрена. Но затем постоянный враг летчиков туман не позволяет вернуться к ледоколу и заставляет пойти на вынужденную посадку. Все целы, но у самолета сломаны шасси и винты. Б. Г. Чухновский принимает верное, но роковое для кинооператора решение. В радиogramме пилот указывает нужные координаты и настаивает, чтобы вначале «Красин» спасал итальянцев, а уже потом экипаж самолета. В фильме титр, передающий отчаяние Блувштейна: «Жаль – без нас Мальмгрена возьмут... оператор здесь – там снять некому!».

Приходится запечатлеть лагерь летчиков: находящийся неподалеку островной ледник, рога убитых оленей, трапезу и очень далекие от отчаяния лица радующихся благополучной посадке пилотов. В фильме это одни из самых выразительных портретов: Чухновский с возгласом: «Приехали!», улыбающиеся Г. А. Страубе, А. Д. Алексеев, А. Шелагин. Кто-то из летчиков снял веселого, еще не осознавшего свою неудачу кинооператора.

В результате в фильме отсутствует важнейшее для сюжета фильма событие – спасение итальянских полярников Мариано и Цаппи. Даже если бы режиссеры решили рассказать об одном из самых трагических происшествий – гибели руководителя группы Финна Мальмгрена, необходимого киноматериала у них не было.

Вторая нужная для выстраивания кульминации в фильме сцена снятия с льдины экипажа «Италии» тем не менее присутствует, правда, в очень невзрачном, не впечатляющем виде: дрожащие, мутные, короткие кадры (рис. 6).

На «Красине» все же был второй кинооператор?

На этот вопрос отвечает Николай Николаевич Шпанов (1896–1961), как и другие журналисты написавший после путешествия книгу.

В титре фильма, желая подчеркнуть мощь ледокола, указано, что он потребляет 150 тонн угля в сутки. Но не говорится, что на полном ходу кочегары, которых на «Красине» около 50 человек, должны перебросать лопатами эти тонны в топку корабля. В особенно напряженные дни их выносили на палубу чуть живыми. Чтобы рассказать, какими усилиями достигается победное продвижение ледокола, добросовестный журналист провел в трюме с кочегарами 4 часа (Шпанов, 1929: 41–45).

Не удивительно, что на «Красине» летчик Чухновский и кинооператор Блувштейн стали друзьями Николая Шпанова. Для первого он организовал подготовку аэродрома на торосистой льдине. Второго – постарался выручить со съемкой эпизода спасения группы Вильери. Для этого ему пришлось в спешном порядке разбираться с устройством и зарядкой запасной портативной камеры. И не его вина, что качество съемки оказалось не на высоте.

В своей книге Шпанов описывает радостную атмосферу встречи и вспоминает свою съемку в лагере полярников деревянной статуэтки Мадонны – талисмана итальянцев во время их трагической экспедиции. При внимательном рассмотрении в фильме этого эпизода можно удостовериться в правдивости писателя (там же: 146–150).

Пафосное завершение фильма

Вся завершающая часть фильма состоит из съемок вернувшегося на «Красин» В. Блувштейна. Встреча с итальянским кораблем «Читта-ди-Милано», прощание со спасенными и передача их на базовый корабль. Крупные портреты смущенно улыбающихся итальянцев в отличие от бравого жизнерадостного Цаппи, предполагаемого виновника гибели Ф. Мальмгрена. И чтобы тактично намекнуть на виновника трагедии, режиссеры помещают титр со знаком ? между кадрами с Цаппи и носилками Мариано.

Роль кульминации и одновременно самых ударных агитационных моментов выполняют два заключительных эпизода.

На обратном пути «Красин» спасает круизный пароход «Монте-Сервантес» (рис. 7), которому угрожала опасность быть выброшенным на скалистый берег. Шестнадцать часов непрерывно откачивали помпы ледокола воду из трюма соседнего парохода, пока водолазы подводили пластырь под пробоину. Снова «вертовские» кадры работающих механизмов (но не выбивающихся из сил кочегаров, механиков и водолазов). Настоящий триумф советского кораблестроения!

И наконец, окончательный апофеоз в «вертовском» стиле – ликование в европейских и советских городах публики, газетчиков и разносчиков газет. В норвежских портах – делегации пионеров, рабочих, официальных лиц. Полпред в Норвегии А. Коллонтай: «Геройский подвиг КРАСИНА – будет живым опровержением клеветы на СССР...». И тут же добавление, явно охладившее довольные лица Самойловича и красинцев: «Ваша новая задача... спасти последние жертвы злосчастных экспедиций...». Как потом выяснится, долгие двухмесячные поиски результата не дадут...

Высокопоставленный норвежский чиновник высказывает «восхищение и благодарность Советскому Союзу, доказавшему всему миру, что он впереди европейской культуры» (рис. 8).

Завершается фильм кадрами «Красина», разламывающего лед, и тремя титрами во весь экран: «И СНОВА...НА ШТУРМ...ЛЬДОВ...»

Заключение

Немой документальный фильм «Подвиг во льдах» 1928 г. посвящен значительному событию в мировой и российской истории, совпавшему с авангардным этапом в становлении языка кинематографа. Перед авторами фильма стояла задача создания типичного для того времени советского пропагандистского фильма в рамках широкой агитационной кампании, посвященной спасению экспедиции Умберто Нобиле российскими полярниками. Начинаящим режиссерам «братьям Васильевым» – знатокам радикальных взглядов на монтаж Эйзенштейна и Вертова – удалось выйти за привычные рамки «агиток» и создать яркое произведение в жанре героической эпопеи, практически не нарушив при этом реальную канву происшествий и передав

атмосферу события. Немой документальный фильм стал не только незаурядным памятником киноискусства, но и визуальным документальным свидетельством, эмоционально и убедительно репрезентирующим значимый момент в истории XX века.

Чтобы ввести рассмотрение этого феномена в контекст историко-культурного исследования, в статье был использован многоаспектный подход, включающий краткий обзор периода киноавангарда, литературные источники, свидетельства участников, краткие биографии создателей фильма.

Структурный анализ содержания произведения показал, насколько тактично режиссеры обращались с большим объемом хроникального материала, предоставленного операторами-хроникерами, работавшими независимо на трех кораблях. Документальные повествовательные съемки приобрели соответствующий объем и нашли место в сюжете согласно роли каждого из судов в спасательной экспедиции. Для передачи кульминационных моментов использовался клиповый «вертовский» монтаж, а для сюжетных переходов и дополнительной вербальной информации интертитры – лаконичные тексты, оформленные «родченковскими» шрифтами разной крупности. Творчески освоив десятилетний опыт авангардных поисков, авторы фильма сумели найти гармоничный баланс между героической экспрессией эпоса и агитационной задачей, оставаясь близки действительному хронотопу происшествия. Кроме того, целью проведенного в статье исследования был показ того, как в двадцатые годы прошлого столетия создатели фильмов использовали для сохранения документальной достоверности и эстетической выразительности визуальные средства, обходясь без звуковой поддержки.

Прошло около сотни лет, и мы видим, как могучая индустрия телевидения сутки напролет пытается воздействовать на сознание и поведение людей, оперируя приемами управления экранными «фактами», за открытие которых в теории и воплощение на практике боролись первые операторы-хроникеры, левовцы и конструктивисты. Рассказ об истории отображения и преобразования реальных событий на примере создания одного из самых ярких произведений российского киноархивного наследия может помочь современному зрителю лучше разбираться в потоке избыточной информации non/fiction.

Литература:

- Бабушкин М.** Записки летчика М. С. Бабушкина. 1893–1938. М.–Л.: Главсевморпуть, 1941. 148 с.
- Белов М. И.** Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 томах. Т. 3. Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1959. 510 с.
- Блувштейн В.** URL: <https://www.kino-teatr.ru/kino/operator/sov/262079/works> (21.06.2020).
- Богоров А. Л.** Записки кинохроникера. Время, запечатленное кинообъективом. Л.: Лениздат, 1973. 246 с.
- Вехов Н. В.** «Страна чудес – волшебный Север». О ныне практически забытом полярнике Николае Васильевиче Пинегине (1883–1940) // Московский журнал, 2011, № 3. С. 4–16.
- Грамотчикова Н. Б., Скубач О. А.** Арктический экстрим. Катастрофа дирижабля «Италия» в советской документалистике 1928–1930 гг. // Уральский исторический вестник, 2020, № 3 (68). С. 90–98.
- Дерябин А.** Время собирать. Отечественное кино и создание первого в мире киноархива // Киноведческие записки, 2001, № 55. С. 5–41.
- Луначарский А.** Задачи Государственного кинодела в Р. С. Ф. С. Р. // Кинематограф // Сборник статей / под редакцией Фотокинематографического отдела Народного комиссариата по просвещению. М.: Гос. изд-во, 1919. С. 5–7.
- Маяковский В. В.** Проба. Полное собрание сочинений в тринадцати томах. Том 9. М.: Гослитиздат, 1958. 611 с.
- Перемышлев Е.** Васильев Георгий Николаевич // Энциклопедический словарь «Литераторы Санкт-Петербурга. XX век». URL: <https://lavkapisateley.spb.ru/enciklopediya/v/vasilev--415> (11.10.2021).
- Писаревский Д.** Братья Васильевы. М.: Искусство, 1981. 320 с.
- Плюснин А.** Валентей Игнатьев. URL: http://plusnin1975.blogspot.com/2021/12/blog-post_59.html (12.05.2021).
- РГАКФД.** Электронный каталог кинодокументов. URL: <http://rgakfd.ru/catalog/films> (15.04.2021).
- Самойлович Р. Л.** S.O.S. в Арктике. Экспедиция «Красина». Берлин: Петрополис, 1930. 260 с.
- Шкловский В.** За 60 лет. Работы о кино // М.: Искусство, 1985. 573 с.

Цивьян Ю. Г. Историческая рецепция кино. Кинематограф в России 1896–1930. Рига, Зинатне, 1991. 492 с.
Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. М.: Машиностроение, 2002 г. 703 с.
Шпанов Н. Во льды за «Италией». М.–Л.: Молодая гвардия, 1929, 224 с.
Яковлев А. Ледовый поход «Малыгина». М.: Работник просвещения, 1929. 80 с.

Александров Евгений Васильевич.

Кандидат искусствоведения, доцент, ведущий научный сотрудник.

Музей землеведения МГУ им. М. В. Ломоносова.

Ленинские горы, 1, г. Москва, 119991.

E-mail: eale@yandex.ru

Материал поступил в редакцию 23 апреля 2022 г.

E. V. Aleksandrov

DOCUMENTARY FILM AS A REASON TO RETURN TO THE PAST (ON THE MATERIAL OF THE RUSSIAN HISTORY OF THE SEARCH FOR THE ZEPPELIN “ITALIA”)

In 1928, the main sensation for the whole world was the accident of the airship “Italia”, which crashed on its way back after reaching the North Pole. Several states tried to work together to save the survivors. But the Arctic Ocean did not yield – moreover, the crew of Raul Amundsen’s plane, who flew to the rescue of Umberto Nobile’s expedition, became a new victim. It was possible to interrupt the series of failures thanks to the active involvement of the Soviet Union in the operation, which sent three ships with two aircraft to the search area. Thanks to the hard work of the crew of the Krasin icebreaker and the experience of pilot Boris Chukhnovsky, at the last moment, the polar explorers who were losing hope were saved.

One of the most notable acts of the propaganda campaign, which was widely launched after the completion of the operation, was the prompt release of the full-length documentary film “Feat in the Ice”, which was shown with great success on many domestic and foreign screens. The film was based on newsreel footage of cameramen who worked on three ships participating in the rescue operation.

The purpose of the article is to reconstruct the history of the creation of a film document at the end of the “silent film era”. The object of consideration will be the chronotope of the “rescue air-sea expedition”, put by the directors “Vasiliev brothers” as the basis of the film. In the context of information from different sources about the event being covered, a comprehensive analysis of the content and structure of the film will be carried out. The introduction gives a brief overview of the period of the avant-garde formation of the language of Russian documentary cinema. In the main part, when analyzing the content of the episodes and the plot construction of the film “Feat in the Ice”, literary evidence of the participants in the rescue of the Nobile expedition is also given. With this approach, according to the principle of complementarity-complementarity, the chronicle film should be considered not so much as an independent reliable source, but rather as an emotional image-reason that, in interaction with other information materials, recreates the atmosphere of a historical episode, interest in which has not disappeared even now.

Keywords: *airship “Italy”, newsreels, avant-garde cinema, the principle of complementarity, episodes, structure, silent documentary film “Feat in the Ice” 1928.*

References:

- Babushkin M.** Zapiski letchika M. S. Babushkina. 1893–1938. [Notes of the pilot M. S. Babushkina. 1893–1938.] Moscow-Leningrad: Glavsevmorput, 1941. 148 p. (in Russian).
Belov M. I. Sovetskoye arkticheskoye moreplavaniye 1917–1932 gg. / Istoriya otkrytiya i osvoyeniya Severnogo morskogo puti: v 4 tomakh. T. 3. Pod redaktsiyey: Ya. Ya. Gakkelya, M. B. Chernenko [Soviet Arctic navigation 1917–1932. / History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 volumes. V. 3. Edited by: Ya. Ya. Gakkel, M. B. Chernenko] Moscow: Morskoy transport, 1959. 510 p. (in Russian).
Bluvshstein V. [Bluvshstein V] Available at: <https://www.kino-teatr.ru/kino/operator/sov/262079/works> (06.21.2020) (in Russian).

- Bogorov A. L.** Zapiski kinokhronikera. Vremya, zapechatlennoye kinoob'yektivom [Newsreel notes. Time captured with a cine lens] Leningrad: Lenizdat, 1973. 246 p. (in Russian).
- Vekhov N. V.** "Strana chudes – volshebnyy Sever". O nyne prakticheski zabytom polyarnike Nikolaye Vasil'yeviche Pinegine (1883–1940) ["Wonderland – Magic North". About the now practically forgotten polar explorer Nikolai Vasilievich Pinegin (1883–1940)] Moscow magazine, 2011. No. 3. Pp. 4–16 (in Russian).
- Gramatchikova N. B., Skubach O. A.** Arkticheskiy ekstrim. Katastrofa dirizhablya "Italiya" v sovetskoy dokumentalistike 1928–1930 gg. [Arctic extreme. The crash of the "Italy" airship in Soviet documentary filmmaking 1928–1930] Ural Historical Bulletin, 2020. No. 3 (68). Pp. 90–98 (in Russian).
- Deryabin A.** Vremya sobirat'. Otechestvennoye kino i sozdaniye pervogo v mire kinoarkhiva [Time to collect. Domestic cinema and the creation of the world's first film archive] Cinematographic Notes, 2001. No. 55. Pp. 5–41 (in Russian).
- Lunacharskiy A.** Zadachi Gosudarstvennogo kino-dela v R.S.F.S.R. / Kinematograf / Sbornik statey / pod redaktsiyey Foto-kinematograficheskogo otdela Narodnogo komissariata po prosveshcheniyu [Tasks of the State Cinema in R.S.F.S.R. / Cinematography / Collection of Articles / edited by the Photo-Cinematographic Department of the People's Commissariat for Education] Moscow: State. publishing house, 1919. Pp. 5–7 (in Russian).
- Mayakovskiy V. V.** Proba / Polnoye sobraniye sochineniy v trinadsati tomakh. Tom 9. [Try. Complete works in thirteen volumes. Volume 9.] Moscow: Goslitizdat, 1958. 611 p. (in Russian).
- Peremyshlev Ye.** Vasil'yev Georgiy Nikolayevich / Entsiklopedicheskiy slovar' "Literatory Sankt-Peterburga. XX vek" [Encyclopedic Dictionary "Literators of St. Petersburg. XX century"] Available at: <https://lavkapisateley.spb.ru/enciklope-diya/v/vasilev-415> (accessed 11.10.2021) (in Russian).
- Pisarevskiy D.** Brat'ya Vasil'yevy [The Vasiliev Brothers] Moscow: Art, 1981. 320 p. (in Russian).
- Plyusnin A.** Valentey Ignatiy [Valentey Ignatius] Available at: http://plusnin1975.blogspot.com/2021/12/blog-post_59.html (accessed 05.12.2021) (in Russian).
- RGAKFD. Elektronnyy katalog kinodokumentov [RGAKFD. Electronic catalog of film documents] Available at: <http://rgakfd.ru/catalog/films> (accessed 04.15.2021) (in Russian).
- Samoylovich R. L.** S.O.S. v Arktike. Ekspeditsiya "Krasina" [S.O.S. in the Arctic. Expedition "Krasin"] Berlin: Petropolis, 1930. 260 p. (in Russian).
- Shklovskiy V.** Za 60 let. Raboty o kino Raboty o kino [For 60 years. Works on cinema] Moscow: Art, 1985. 573 p. (in Russian).
- Tsiv'yan Yu. G.** Istoricheskaya retseptsiya kino. Kinematograf v Rossii 1896–1930 [Historical cinema reception. Cinematography in Russia 1896–1930] Riga, Zinatne, 1991. 492 p. (in Russian).
- Shavrov V. B.** Istoriya konstruktsey samoletov v SSSR do 1938 g [The history of aircraft designs in the USSR until 1938]. Moscow: Mashinostroenie, 2002. 703 p. (in Russian).
- Shpanov N.** Vo l'dy za "Italiyey" [Into the ice behind "Italy"] Moscow – Leningrad: Young Guard, 1929. 224 p. (in Russian).
- Yakovlev A.** Ledovyy pokhod "Malygina" [Ice campaign "Malygin"] Moscow Worker of education. 1929. 80 p. (in Russian).

Aleksandrov Evgeny Vasilievich.

Candidate of art history, associate professor, leading researcher at the Earth Science Museum at **Moscow State University** (The Museum of Natural History).

1 Leninskiye gory, Moscow, Russia, 119991.

E-mail: eale@yandex.ru