

32-3
1933

МАКС ЗИНГЕР ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ



„МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ“

МОСКВА — 1932

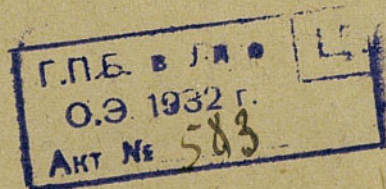
32-3
1233

МАКС ЗИНГЕР

Героическим советским воздушникам, освоившим не-
обжитых окраин Советского
Союза посвящаю эту книгу

АВТОР.

ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ



1932
МОСКВА

У В В С Р К К А
ГУГВФ — АЭРОФЛОТ
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

Сдано в производство 9/II—32. Подписано к печати 1/IX—32. Статформат бумаги $62 \times 88 \frac{3}{16}$.
11 $\frac{3}{4}$ печ. листов. 43200 тип. знаков в печ. листе.

Отв. редактор *А. Шишко.*
Обложка *Макса Зингера.*

Уполномоч. Главлита В—27701

Зак. № 870.

Тираж 5000 экз.

Центр. тип. НКВМ им. Клима Ворошилова. Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17.



Тысячелетия понадобились человечеству для того, чтобы из ковра самолета, созданного фантазией древних, вышел мощный самолет, перевозящий людей и грузы через моря-океаны, через леса и реки, через тундры и болота.

Воздушный корабль «Комсеверпуть 2» в 1931 году выполнил ответственную работу. Он стал горным и лесным разведчиком Севера Союза. Наблюдение за подвижкой льдов в Карском море было возложено на его воздушного собрата «Комсеверпуть 3», которым командовал Алексеев и вел пилот Крыжевский. «Комсеверпуть 3» указывал иностранным и советским лесовозам свободный от льдов путь из Европы в полярные порты Сибири на Оби и Енисее.

Маршрут «Комсеверпути 2» лежал туда, где в тяжелом вековом сне застыли никем нетронутые сказочные богатства угля и графита Тунгусбасса, где шумел экспортный лес, не слышавший визга пилы и крепкого слова лесоруба, где хозяйничал лишь медведь, да проходили изредка со своими оленями кочевники-туземцы.

На Нижней Тунгуске, извивающейся между скал, поросших густой тайгой, у дикой, ревущей на порогах своевольной реки, на берегах мощного притока Енисея были открыты богатейшие месторождения каменного угля и графита.

Впервые советские горно-промышленные партии застучали кайлом о вечную мерзлоту безлюдных берегов, где ставились вехи развития этого огромного края.

Неисхожены еще пути Севера! Неведомы все его наземные и подземные богатства, но с каждым годом необжитой Север Союза всё шире и шире раскрывает свои тайники, повинувшись стальной воле человека. Север начинает отдавать свои богатства для реконструкции жизни на одной шестой части нашей планеты.

Пионер Севера — Комсеверпуть, насадитель культуры в необжитых местах, смело взялся за разрешение многообразных проблем, встававших перед ним в процессе созидательной работы. Выкорчевывается дикорастущая тайга и трактор вспахивает новину первых совхозов на севере. Гидросамолеты ищут для Комсеверпути заливные луга — кормовую базу для животноводческих совхозов, а совхозы необходимы для снабжения огромной рабочей силы, идущей на север.

Доставлять что-либо в отдаленные окраины под шестьдесят пятую или семидесятую параллель чрезвычайно трудно, вот почему Комсеперпути необходимо все иметь под руками.

Воздушный корабль «Комсеперпуть 2» должен был облететь бассейн Нижней Тунгуски, имея на борту горных инженеров — руководителей работ в Тунгусбассе. «Комсеперпути 2» было дано задание высмотреть черновины угля и графита в скалах таежной реки.

Выходы угля Тунгусбасса южнее Диксона в Енисейском заливе намеревался проследить Чухновский во время своего полета на воздушном корабле «Комсеперпуть 1» на крайний север Таймыра.

Таковы были планы воздушной атаки малоизведанного Тунгусбасса.

Свои ходовые огни самолеты пронесли по непроторенным воздушным дорогам над льдами, горами и глухой тайгой Севера.

Необычайный под'ем воды в Игарском протоке Енисея во время июньского ледохода (двадцать два с половиной метра выше ординара) наделал много бед в полярном порту Игарке и вызвал временный простой лесозаводов. Намечался прорыв в заготовке экспортного лесоматериала. Для ликвидации этого прорыва должен был вылететь на воздушном корабле «Комсеперпуть 2» из Красноярска в Игарку председатель правления Комсеперпути (комбината северного морского пути) Лавров. Вместе с ним принимали участие в полете ученые лесоводы — авиоразведчики лесов енисейского края.

Из Игарки Лавров намечал поход в Карское море на рыбо-зверобойные промысла, расположенные по Таймырскому полуострову, и воздушный рейд в Тунгусбасс, на Нижнюю Тунгуску и Курейку.

Весь этот путь над сибирской тайгой и ее реками мне предстояло пройти вместе с Лавровым на воздушном корабле.

«Комсеперпуть 2» снимался из Красноярска.

Это было началом нашего, впоследствии необычайного, путешествия по крайнему северу Сибири.

Ноябрь, 1931 г.

НОВЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ПУТЬ



НА КОРМУ!

Вылет из Красноярска в полярный порт Игарку на Енисее почти за две тысячи километров к северу от железной дороги был назначен в четыре часа пополудни седьмого июля.

Нежное тело дюралюминиевой птицы боялось даже легких царапин, поэтому мы подошли к самолету с большой осторожностью, выставляя вперед руки и не давая бортам нашей шлюпки коснуться тонкой стенки «Комсеверпути 2».

Бортмеханик Побежимов разостлал на крыше летающей лодки брезенты и просил людей «вежливее» ступать болотными сапожищами по оболочке машины.

По ребрам каркаса, едва прикасаясь к ним, мы, проникнутые чувством исключительной бережливости к крылатому коню, прошли в кормовой люк. Каждый из нас, старательно заполнял ватой уши, чтобы облегчить себя от предстоящего шума двух моторов, мощь которых превышала тысячу двести лошадиных сил.

Тысяча двести сказочных «коньков-горбунков» едва ли сравнились бы с этой искусственной птицей, распростершей сейчас свои широкие крылья в тихом затоне Енисея.

Не менее часа ушло у воздушников на такое распределение вещей в самолете, чтобы легче можно было оторвать этому летающему гиганту свой пятитонный груз от воды и взмыть в воздух.

ПЕРВЫЙ ВЗЛЕТ

Никто не обратил внимания на то, как, обернувшись к бортмеханику, один из пилотов, Страубе крикнул: «Дай кормовой!» Страубе просил запустить кормовой мотор.

Пропеллер, словно круглопил, разрезая только не пахучую енисейскую сосну, но ароматный, пряный воздух Енисея, завертелся вдруг с чертовской силой; дрожь заскользила по воде крылатая лодка.

Я высунулся из люка. Берега, зеленые и каменистые, бежали назад со скоростью ста километров в час. Мы уходили из затона на простор могучей реки, где тяжелый воздушный корабль должен был взять километровый разбег.

— Когда я сажусь в аэроплан, я никогда не думаю о том, что со мною будет, что может случиться с моторами, я доверяюсь всецело летчикам, зная одно — моя жизнь теперь в их руках, и я спокоен, — так говорил председатель правления Комсевеерпути Лавров перед посадкой в самолет.

И это верно.

Все геройство человека, если об этом можно было говорить, заключалось именно в том, чтобы перейти из обыкновенной лодки в изящную лодку самолета. А дальше вас понесут туда, куда повернут рули поворота и высоты бесстрашные воздушные капитаны.

У рулей за желтыми целлулоидными козырьками виднелись кофейного цвета шлемы пилотов Липпа и Страубе. Вырвавшись из затоньего переулка на широкий проспект реки, почувствовав раздолье и ширь многоводного Енисея, самолет вдруг зашумел на весь город своими моторами.

Мы не слышали своих слов. Мы открывали рты и оставались немые. Короткие фразы, набросанные карандашом на отрывках блокнота, были передатчиками наших разговоров. Короткие жесты заменяли слова и фразы.

Мы подсунулись ползком ближе к центру самолета, чтобы облегчить его отрыв от воды. «Комсевеерпуть 2» бежал по воде против ветра. Раскормившиеся на севере гуси и все тяжелые дикие птицы делали также. Они поднимались против ветра; ветер помогал им, птицам, поднимать на воздух тяжелые тела.

Лодка самолета неслась в сплошной пене, так взмывали самолет воду при быстром беге.

«Комсевеерпуть 2» был перегружен на сто двадцать кило. Но самолету нужно было только оторваться от воды, а затем с каждым часом полета ему становилось все легче и легче. Через два часа полет облегченный «Комсевеерпуть 2» мог идти при полном газе на одном кормовом моторе, если вдруг с носовым случилось бы несчастье, если бы он скис, или подох, как говорят летчики.

Все мы четверо, летевшие за полярный круг, в страну вечной мерзлоты, незаходящего солнца и северных сияний, стоя на коленях в кормовом отсеке, и прильнув друг к другу, пытливо смотрели в маленький иллюминатор, ждали момента отрыва от воды. Но самолет и не думал отрываться. Он тяжело, словно раненый морской зверь-белуха, ухал по воде своим огромным телом и вдруг повернул обратно к затону.

Пилоты понеслись снова к старту, будто желая наказать самолет за непослушание; так зарвавшихся, невыдержанных, рысистых коней возвращает стартер на старт. Водно-воздушный фальстарт повторился еще раз. Еще раз, тяжело ухая по воде своим огромным телом, пробежал Енисеем

«Комсеверпуть 2», поднимая облака брызг и пеня реку. Прильнувший к иллюминатору вдруг радостно стал подкидывать правой рукой, показывая этим, что мы оторвались.

Но это был преждевременный сигнал. Самолет только чуть приподнял жабры от воды, как задирает нос глиссер во время своего разбега.

Стартер прозвонил вторично. И в третий раз пилоты повели самолет на старт.

Мы прижались к лодке самолета, желая сделаться неведомыми, помочь кораблю оторваться от реки, крепко державшей его реданы.

В ВОЗДУХЕ

Мы оторвались от воды незаметно для себя, как ни старались этого запечатлеть.

Только видно было, что мы становимся все выше и выше над землей. Вот мы — на балконе пятого этажа, через секунду на шестом, седьмом, десятом, двадцатом этажах, вот мы смотрим на землю, будто с Воробьевых гор, а самолет неуклонно тянет в синеву. Красноярск лег под нами, словно греясь на солнышке. Широкой, сверкающей лентой из голубого шелка извивался Енисей. Вырвавшись из тайги, сбегались к нему притоки и казалось сверху будто замерла тайга, затих красавец Енисей, и нет ни единого живого существа на всем огромном пространстве под нами.

По рукам прошла чья-то предупредительная записка: «Полуоткрывайте рот, это дает ушам отдых!» Кожаный шлем не заглушает шума полета. Гидроплан летит на север, против ветра, пожирая в час сто шестьдесят километров.

Самолет тянул ровно, без провалов, и люди чувствовали себя в воздухе так же, как на речном катере или на автомобиле, несущемся полным ходом по накатанной асфальтовой мостовой. Удары обоих моторов не совпадали, нарастание звуков сменялось небольшим, коротким затуханием и снова новым ростом. Я где-то слышал эти звуки, они были мне давно знакомы. Только выходя из самолета, я вспомнил о ротационном отделении типографии, где шумы нескольких ротационных машин не совпадают.

Холмились горы. Огромные каменные массивы едва заметными рельефами вставали над землей, глядясь в зеркало заснувшей реки.

Над речонками вливавшимися в Енисей, висели клочья туманов, где по древним русским сказкам находили себе приют лешие и русалки.

Придвиненская судостроительная верфь Комсеверпути распростерлась под нами новыми бревенчатыми зданиями, словно затейливый городок, выложенный из кубиков в детском саду. Комсеверпуть строит здесь флот для Северного,

для охвата необжитого Советского Севера, для карских операций.

Самолет прямил, резал извилины реки, охватывая огромные расстояния над сплошным океаном зеленоверхой тайги. Лиственницы перемежались соснами, березами; вдруг сочным ковром расстилались ровные площадки, отвоевав у леса сенокосные луга, не знавшие косы, не видевшие человека. Сколько простора для будущих животноводческих совхозов!

По Енисею, будто спички в ручейке, шли вниз пароходы, таща за собой на буксире баржи и паузки с грузом. Кое-где у берегов осели плоты, обреченные на вынос в море первым ледоходом.

Небо неожиданно нахмурилось, и крупные капли дождя стали бить в козырек нашего люка.

Мы миновали Маклаковский лесопильный завод, когда справа по носу воздушного корабля черные, как наши кожанки, грозовые тучи, будто острым ножом черный хлеб, разрезала первая молния.

Нам не слышно было ударов грома то и дело сверкавших молний. Дождь бил по самолету и попадал в люки на наши брезентовые дождевики. Скоро должен был показаться Казачинский порог, а за ним Ангара и Енисейск и не хотелось уходить с наблюдательного поста.

ПОД НАМИ ПОРОГИ

Казачинские пороги были самыми большими на Енисее. В сливу, самом сильном месте на пороге, скорость течения равнялась двадцати трем километрам в час.

Отличные суда часто садились на камни этого порога и каждый год порог требовал новые жертвы. С гидросамолета он казался совсем нестрашным. Но я всего лишь два года назад проходил этот порог на пароходе «Спартак», возвращаясь из Карского похода ледокола «Красин», и вблизи видел силу порога.

Я знал, что за порог бушует под моими ногами.

Теперь над этим порогом мы проносились с быстротой, в десять раз превышающей скорость его течения.

Не слышно было шумов порога, мы не готовились к его переходу, не переждали ночей и туманов, подобно пароходам, томительно простаивающим у пенного перевала реки.

В самолете, пронизанные холодом, жались люди, уходили глубже в свои кожаные тужурки. Было сыро от дождя, холодно от жестокого ветра, пригибавшего назад выставленную из самолета руку. Молнии бороздили небо у самых бортов «Комсеверпути 2», будто желая поджечь его бензиновый груз.

ЕНИСЕЙСК ДОЛЖЕН БЫТЬ ОМОЛОЖЕН!

Мощная, быстрая Ангара в два раза шире Енисея, вырываясь из лесов, впадала в него и делала его великой рекой мира.

Дождь усиливался, но слева вдруг показалось окошечко в облаках; самолет подпрыгнул в открытое окно и мы на короткое время вышли из полосы дождя.

Молнии продолжали чертить яркие зигзаги на грозовых тучах, конвоировавших самолет.

Ангара, с шумом пронеся свои чистые воды по каменистому грунту, отдавала себя Енисею у станка Стрелка. Среди географов и до сих пор вызывает споры вопрос о том, кто во что впадает, Ангара — в Енисей или Енисей в Ангару.

Для сибиряков не возникало сомнения в том, что Ангара являлась притоком Енисея. Превосходство отдавалось мужчине по старой еще не изжитой привычке.

Не успел я взглянуть в голубовато-черные полосы Ангара, как уже самолет упал на крыло и я увидел весь город Енисейск. Словно из разбитого ящика рассыпались по дороге спичечные коробки, так приплюснулись к земле у Енисея домики старого города.

Енисейск был некогда главным городом Заенисейской Сибири; на енисейские ярмарки с'езжались купцы не только Сибири, но и Монголии и Китая.

Енисейцы были одними из первых провозвестников северного морского пути. Неоднократные попытки енисейцев пройти Карским морем к западным берегам Европы были, правда, малоуспешны.

В наше время, когда появились мощные ледоколы и глазастые самолеты, высматривающие льды в Карском море и указывающие свободный путь океанским лесовозам в Обь и Енисей, — открылись запертые столетиями ледяные ворота Карского моря.

Но Енисейск не ожил, не воспрял еще от Карских экспедиций.

Новый советский Енисейск разовьется только с проведением Томск-Енисейской железной дороги и воздушной линии Красноярск — Игарка. Только тогда станет Енисейск центром карских операций.

Город стоит ниже порогов и с перенесением «столицы» Комсеперпути из Красноярска в Енисейск весь паровой и непаровой флот не будет ломать свои днища о камни порогов, не будет мерзнуть на баре Енисея, не дойдя ста километров до конечной цели, как это произошло осенью 1930 г. Тогда не будут подвергаться огромному риску новые суда, приведенные через Карское море в Енисей для того, чтобы оживить и освоить богатейший край.

Весь флот Комсеперпути будет тогда зимовать в затоне Енисейска, ему не придется более рисковать проходом через страшные Казачинские пороги, место гибели стольких судов.

Некогда шумный город снова зашумит, но не тем пьяным разгульным шумом старого, древнего Енисейска, а гулом новостроек, новых верфей и заводов.

И вместо златоглавых церквей над городом встанут рабочие клубы — дворцы культуры.

НАД ЛЕСНЫМ ОКЕАНОМ

Гидроплан, делая разворот, упал на крыло у самого Енисейска, но затем выпрямился и пошел снова по ровной воздушной дороге.

Воздушные течения, еще неразгаданные человеком, теплые и холодные струи воздуха то повергали самолет вниз, то вздымали вверх вместе с тяжелой машиной! Несколько минут подряд самолет било и трясло, словно по кочкам, затем снова все успокоилось. Жужжали моторы, и не видно было вертящихся пропеллеров. Бортмеханик Побежимов, герой полета на остров Врангеля, с ловкостью акробата поднимался из бакового отделения к моторам, будто это было не на пятисотметровой высоте, не на быстро несущемся аппарате, а на теплоходе, идущем по хорошо известной, давно исследованной реке.

Дождевая завеса исчезла и снова развернулся зеленый ковер лесов, словно тундра, высланная подушками мхов.

— Ура! Баржи сняты! — получили мы записку от товарища, сидевшего в баковом отделении.

Мы посмотрели вниз.

Близ берега оставалась на грунте лишь одна баржонка. Четыре баржи были уже сняты с мели и отведены теплоходом «Комсеперпуть» на глубокие места.

Справа показался ослепительно-нарядный край радуги, а под нами в зеленом море лесов ржавыми пятнами выделялись топи — очаги мошкары.

«Без лесохимии здесь нам не обойтись! Опять идут безрезники! Смотрите справа!» — передал мне записку Лавров.

По Енисею шел огромный плот-матка из девяти тысяч бревен. Плот казался сверху узкой, длинной, рыжей полоской на иссеро-голубой равнине реки. На реке Касе виднелось множество сплоченных плотов.

Под нами голубело столько речных широких рукавов, что невозможно было различить их названий:

— Зачем мы идем в Ангару? — получили мы записку от человека, пытливо засматривавшего в иллюминатор у бакового отделения.

— Мы ее давно пересекли, идем над Енисеем, — чертил карандашом в ответ мой сосед.

Самолет «Комсеверпуть 2» не был приспособлен для пассажирских рейсов.

Мы сидели на своих чемоданах будто в ожидании поезда. Кое-кто, расстелив брезент и свернувшись калачиком, спал, убаюкиваемый качкой самолета и его ритмической песнью. Всех занимала одна мысль: скоро ли Подкаменная Тунгуска? Здесь при впадении этой реки мы должны были сделать первую посадку, первую ночевку.

С каждым часом полета становилось все холоднее. Я пополз на четвереньках к баковому отделению, чтобы достать из портплекда теплый пуловер, и посидел недолго у иллюминатора.

Когда я вернулся к люку и занял свой наблюдательный пост, высунув голову из лодки самолета, то заметил, что мы летели уже значительно выше прежнего.

Внизу под нами будто закипала вода в огромном котле — это красавец-Енисей резвился на Осиновских порогах.

Над камнями добела пенилась быстрая река.

Человек ко всему привыкает. Мы летели уже пятый час из Красноярска и мне надоело выглядывать из-под козырька нашего люка. Я прилег вздремнуть на брезенте. Меня разбудили незадолго до Подкаменной Тунгуски. Самолет лег на левое крыло, дал один круг, выпрямился и снова повалился на бок и снова покружил низко, почти над самым станком.

Мы вылетели из Красноярска в восемь часов вечера. Я посмотрел на часы. Время показывало уже час десять минут по полуночи. На берегу горели сигнальные костры и люди — черные точки — бежали к Подкаменной Тунгуске, впадавшей у края станка в Енисей. Здесь на Тунгуске и должен был сесть самолет, здесь низовка и верховка — енисейские ветры были не страшны крылатому огнедышащему дракону нашего времени. Моторы работали на малом газе и действительно огнедышали, показывая удивительные фиолетовые языки огня из-под выхлопных труб.

Светила неполная луна, и черные воды рек повторяли ее отсвет тысячью серебристых рябинок. Чувствовалось как лодка самолета, в которой мы сидели, глухо ударила о воду. Моторы притихли, и я услышал словно из-под земли:

— Вот и Подкаменная!

Это говорил Лавров.

Мы сняли шлемы, вынули вату из ушей, в которых не прекращался звон и стук летящего самолета.

И всю ночь нам казалось в станке на полу избы, где мы спали на шкуре недавно убитого черного медведя, что мы летим, что под ногами уходит пол и справа по борту бродят молнии и захлестывает сильный дождь.

ПОДКАМЕННАЯ

Никогда я не спал так крепко, как в станке Подкаменная Тунгуска. Ночью меня осаждали комары, но я узнал об этом только утром, увидев в зеркале распухшее от укусов лицо. Даже комары не могли разбудить меня, разбитого усталостью.

Мы остановились в фактории Госторга. Это был самый большой дом и двор в станке. Здесь было средоточие обмена пушнины на мануфактуру, дробь, порох и махорку. Сюда из глухой тайги приходили остяки со шкурками белки, серебристо-черных лисиц и соболей.

В большой комнате фактории, где висели порыжевшие от времени портреты родственников и знакомых, кричал со стены плакат Дени о вредителях и тут же на столе валялась брошюрка Карла Радека «Портреты вредителей».

Ученые лесоводы Абрамов и Соколов, летевшие с нами в лесную разведку края, вели учет лесных богатств приенисейской Сибири с пятисотметровой высоты.

Породы леса, характер местности легко определялись лесоводами, но они уверенно не могли сказать о товарной ценности пройденных самолетом лесов. Для того чтобы установить товарные качества леса, нужно было на основании богатейшего материала, собранного авиаразведкой, снарядить еще наземную лесную экспедицию.

Ученые лесоводы принимали участие в первом авиалесоисследовании не только в СССР, но и во всем мире. До сих пор при помощи авиации производилось лишь лесоустройство. Самолет же «Комсеверпуть 2» шел над необследованной человеком тайгой, над безыменными реками. На карту нанесли неизвестные лесные богатства.

Это была первая лесная авиаразведка основных богатств нетронутого края.

В тайге преобладали ель и лиственница, изредка показывались сосны и белые свечи берез. Лесоводы были в приподнятом настроении. На их долю выпало счастье впервые обозреть лесной океан, самый большой на нашей планете.

Деревянные настилы тротуаров Подкаменной Тунгуски повели нас по узким улочкам станка.

У каждой подворотни я видел собак, которыми гордились зимовщики острова Диксон. Это были полярные кони—ездовые собаки Севера, с короткой шеей, густой и высокой шерстью, сильной грудью, крепкими лапами и, будто у волка, стоячими ушами. Но они были ласковы, эти собаки севера. Они не встречали нас истошным лаем, как это принято у обычных деревенских собак. Словно котята, они пришли на наш зов и терлись своими острыми мордами у наших колен.

Лаврова интересовал вопрос о заселении края. Беседа, которую он вел с председателем местного совета, и заключалась в том, сколько человек может принять Подкаменная в этом году. У быстрой реки жили медлительные люди, у каменистых берегов жили люди с застаревшей кровью, которая нуждалась в освежении. Север настойчиво требовал новых людей, готовых штурмовать его угрюмые берега, леса и реки, заставляя естественные богатства служить социалистическому строительству Союза Республик.

ПРОЩАЙ, ТУНГУСКА!

Мы опять в лодке самолета, и снова треск моторов в założенных ватой ушах. Будто мы и не садились в Подкаменной Тунгуске.

Лодка бежит по воде, тяжело ударяясь о хребты поднимающихся волн. Удары воды сотрясают лодку, их чувствуешь всем телом. Кажется, что лодка идет между бревнами разбитого бурей огромного плота и вот-вот развалится от их ударов.

Мы сегодня не оторвемся от этих беляков Енисея. Чуть только привстанет самолет, будто высматривая себе дорогу, как снова ударит своей металлической грудью о жесткую воду Енисея.

Мы пробежали не менее двух километров, пока наконец сила двух моторов и помогавшего им встречного ветра подняла, оторвала самолет от воды.

Тунгуска осталась позади.

На стук моторов снова выбежали люди из домов, на этот раз проводить самолет.

Снова потянулась бесконечная тайга, ель, лиственница, береза и высокие сосны.

Нельзя было сверху понять — летим ли мы над гористой местностью или над равниной, захваченной тайгой. Не видно было голубого пути Енисея, мы оставили его где-то в стороне, уйдя далеко, километров на пятьдесят от реки. Ле-

соводам хотелось собрать побольше разведочного материала. Словно поломанные кресты над безвестными могилами выглядели спаленные пожаром огромные куски леса.

Дождевые завесы висели в грязно-сером небе.

Под нами река Бахта-вилась совсем по иному направлению, чем это показывала карта, лежавшая предо мною.

Замелькали болота. Болота и топи.

Треть земли захвачена здесь этими топями.

Самолет бросает в воздухе неожиданно и резко, словно бумажный змей на ниточке. Кажется, вот-вот он козырнет сейчас в тайгу или болото. Но тросы управления спокойно ходят за нашими спинами, поправляя лет воздушного корабля. Поднимаются или опускаются элероны на крыльях самолета, — Липп и Страубе делают свое дело. Мы несемся туда, куда правят пилоты и указывает летнаб, сидящий в носовом отсеке. Летим по воздушным ухабам, падаем в них, но не разбиваемся.

Самолет встает из ямы и тянет снова вверх до следующего ухаба. Впечатление такое, будто вы поднимаетесь на лифте на десятый этаж, вдруг рвется трос и лифт камнем летит вниз. Чуть холодит сердце и невольно хватаешься за крепления лодки, хотя ясно понимаешь, что тебя ничто не спасет, если самолет врежется сейчас в тайгу со скоростью в сто шестьдесят километров. Гонишь неприятные мысли и снова смотришь на темно-зеленое море лесов и ржавые пятна топей и болот.

Безыменные узкие речонки прорыли в тайге извилистые водные тропинки и гонят свои студеные воды в Енисей. Сверху особенно ясно видно, как коллектив небольших, но многочисленных рек делает Енисей водным силачом и красавцем.

Облака бегут нам навстречу, рваные, серые, низкие облака. Низкие потому, что мы идем прямо под облаками. Отчаянный холод. Ни брезент, ни кожаное обмундирование не спасают от пронизывающего, ледящего ветра. Мы занимаемся гимнастикой и похлопываем рукавицами, словно извозчики на стоянке. Будто свинцовым карандашом неведомый художник нарисовал под нами пейзаж. Небо, лес и река сразу почернели.

Мы снова чертим крылом почти по самым крышам людного станка. Это — Верхнеимбатское. Вот и река Инбак, в которую должен войти самолет. Здесь нас покинут ученые лесоводы для наземных лесоисследований. Через несколько дней «Комсеверпуть 2» снова прилетит за ними, чтобы разведать лес на реке Елагуе.

Несмотря на сильный дождь и штормовую погоду, воздушный корабль «Комсеверпуть 2» вылетел в два часа дня восьмого июля из Подкаменной Тунгуски, взяв направление на север Енисея.

При встречном, лобовом ветре мы прошли двести тридцать километров в течение одного часа и пятидесяти минут. Ветер задерживал, сбивал самолет.

Станок Верхнеимбатский открылся за сорок километров. Дав круг над станком, гидроплан сел на воду и подрулил с Енисея на реку Инбак, где стояли небольшой катерок и две баржонки.

Ученые лесоводы были недовольны пройденными лесами. Экспортной ценности этот лес по их заключению почти не представлял, и в будущем он мог быть использован главным образом для химической переработки.

Дом, стоявший неподалеку от берега, где мы нашли себе пристанище, был полон и без того людьми, а нас пришло с самолета одиннадцать человек. Но кого действительно было много в этом доме и от кого некуда было деваться, это от комариных тучек, звеневших в комнатах. Я обратил внимание на странные шатры, вернее палатки, раскинутые в каждой комнате. Их назначение я понял гораздо позднее. В этих матерчатых комнатках люди спали, прячась от комаров. Там было темно и оттуда перед сном выгоняли жалающих музыкантов.

Хозяин дома, молодой станочник, держал на коленях голубоглазого ребенка и шепелявя, как шепелявят на севере все, говорил о том, что в Верхнеимбатское самолеты прилетают не в первый раз.

— Вон в двадцать девятом году к нам в станок граф Цеппелин дирижабль прилетал. Только сесть он не мог, ему нужна была мачта. Он покрутился здесь и сбросил нам что-то белое. После того мы всем станком долго искали. Нашли! Оказалось, что сбросили кусок ветоши, чем машину вытирают!..

За чаем один из лесоводов, живший в Верхнеимбатском, рассказывал о своих лесных работах по северу Сибири. Двадцать лет провел в лесах. Исходил вдоль рек, с партиями и в одиночку. Восемь медведей пострелял, а видел и того больше.

— А есть медведи близко от станка? — спросил я.

— Пакостят, — ответил станочник. — Недавно двое шли к нам в Имбатское из соседнего станка по берегу Енисея. Видят: маленькие медвежата резвятся у самой воды. Люди

хотели их отогнать, чтобы пройти к нам, а тут неподалеку была и медведица. Страшнее медведицы, когда она с детьми, нет зверя. Выбежала она из тальника, одного мужика до смерти измяла, а другой едва успел добраться обратно к своему станку. Телят, жеребят воруют по станкам, иной раз и коров таскают. Ну, и сила у лесного медведя! Видите этот крутой берег? Медведь на него легко корову поднимает. Задними лапами пятится, а передними — корову держит. А задранных телят или жеребят несет к себе в лес, держа в передних лапах и ступая как человек. Мы так одного и пристрелили, не удалось ему жеребенка далеко утащить, — рассказывал станочник.

В избе от комаров невыносимо было оставаться и мы вышли вон. На сильном ветру было значительно меньше этих маленьких, но страшных врагов человека.

Все крупные станки однотипны. В нескольких, наибольших, есть радиостанция, изба-читальня, больница и школа. У берега, куда Енисей натаскал миллионы больших и малых иссиня-черных камней, раскиданы лодки, узкие, длинные, остроносые, и сушатся сети. В каждом крупном станке лучший дом занимает пушная фактория, куда замечательные стрелки-туземцы приносят из тайги свои меховые трофеи в обмен на промтовары.

Таков и Верхнеимбатский станок.

Это — городок спящего еще неразбуженного Севера.

Скоро, когда оживет Енисей от карских операций, от Томск-Енисейской железной дороги, когда в становища вольется новая человеческая сила, когда потеснят тайгу от берегов, как это сделала Игарка, когда разбудят вековой покой Севера шумом лесопильных заводов, их голосистыми гудками прогонят далеко лесных медведей, тогда начнется в станках новая жизнь.

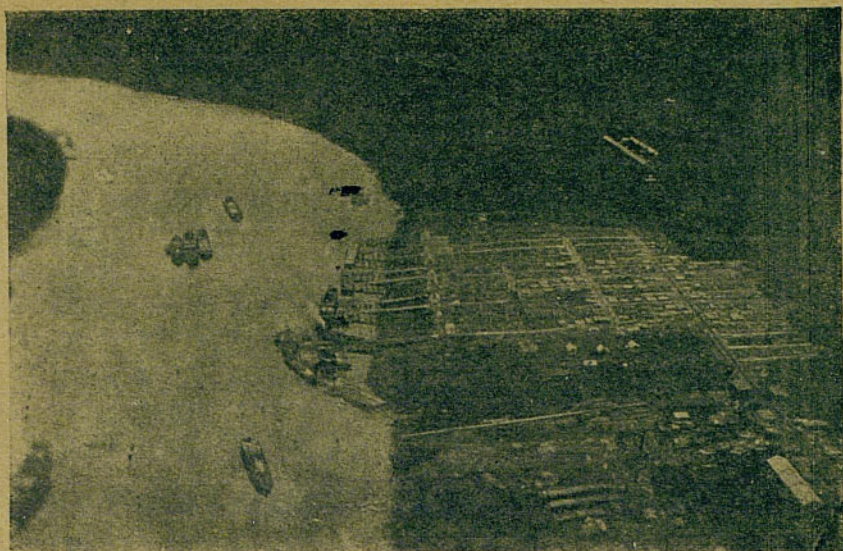
И это не за горами!

СНОВА ШУМ МОТОРОВ

Самолет уносил нас из Верхнеимбатского в Игарку, где сейчас нужны были сильная рука и верный глаз хозяйственника и администратора.

Берега Енисея круты и обрывисты, но сверху они выглядят ровными и низкими. Гряды по берегу лежал иссиня-серый валун громадных размеров. Я не раз ходил по этим камням. А с самолета казалось, что под нами только узкая мощеная гравием дорожка идет вдоль берега.

Мы летели при свете незаходящего солнца, холодной и ясной ночью. По берегам Енисея валялись огромные бревна



Вид Игарского порта с воздушного корабля.



Первый полярный, шестой в Союзе Игарский лесозавод № 2.



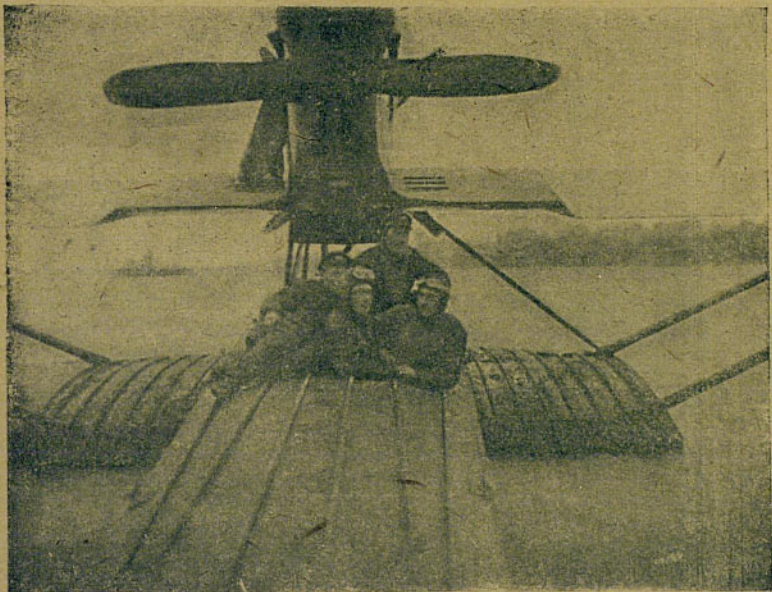
Приход первого морского парохода в Игарку в 1931 г.



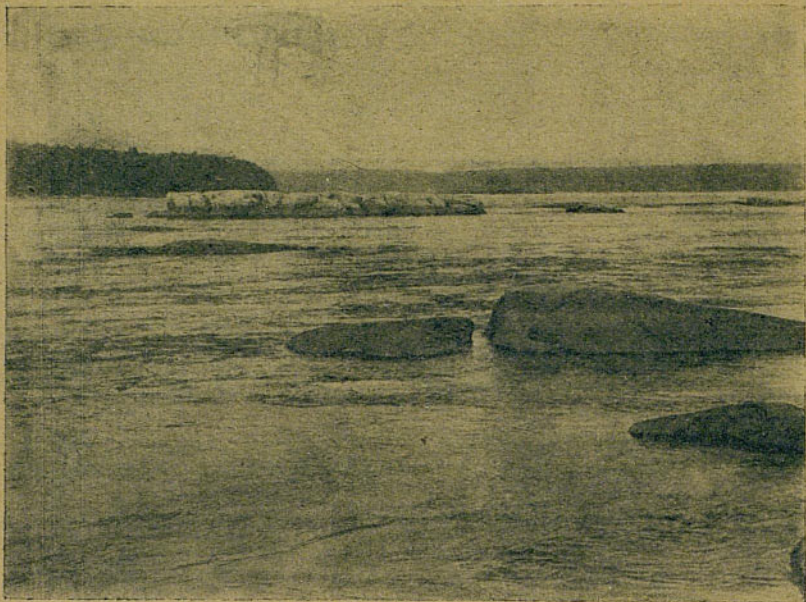
Портсвая — главная улица Игарки.



Слева предправления Комсеперпути Б. В. Лавров, справа—автор книги
Макс Зингер, в кормовом люке воздушного корабля „Комсеперпуть 2“



Воздушный корабль „Комсеперпуть 2“ в Игарской протоке.



Пороги на реке Ангаре.



Красавец Енисей. Острова „Кораблики“.

плавника, занесенного сюда с далекого юга, где ледоходом подрезало, валило прибрежный лес. Лед зачищал деревья от коры и сучьев, закидывал их высоко на север Енисея и выносил в Карское и Северное полярное море.

Летнаб Петров запрашивал в воздухе бортмеханика Побежимова, хватит ли горючего до Игарки.

Справа выросли высокие горы, а под нами шла бесконечная тайга, густо сбегавшая к рекам, бороздившим ее владения.

Вот показалась и заветная Нижняя Тунгуска, которую мы собирались с Лавровым пройти на лодке этим летом.

Неожиданно, будто в кино, мелкнул Туруханск, и вдруг город запрыгал под нами. Это самолет делал крутой вираж и нам казалось, что Енисей будто привстал, собираясь залить этот северный городок.

Когда на шум моторов, несмотря на позднее, но совершенно светлое время, из домов повыскочили люди, летнаб сбросил из носовой кабинки выпел с почтой на берег у самого Туруханска. Самолет выпрямился, но только на одно мгновение. Мы снова забрали вверх левым крылом, пронося правое над деревянными крышами Туруханска. Летнаб хотел убедиться в том, принимают ли туруханцы почту. Видно было как несколько человек побежали к упавшему пакету.

Через несколько минут город исчез.

В баковом отделении бортмеханик выключил электрический свет. Он был не нужен за Курейкой в эту солнечную ночь за полярным кругом, который мы только что миновали.

Мы все замерзли от холода и ветра, оглохли от стука моторов, наши мускулы онемели от пятичасового бездействия и неподвижности.

— «Совхоз!» — передал мне записку Лавров.

Под нами раскинулся Самоедский остров, где желтели бревенчатые дома совхоза.

А вот и протока и порт Игарка! Я не могу ее узнать, так изменилась, так разрослась Игарка за два года.

При мне два года назад здесь были поставлены первые четыре дома и большая, на несколько десятков человек, военная палатка, в которой жили люди, отвоевавшие этот кусок таежной земли у Севера для его индустриализации и расцвета.

Посадка прошла исключительно мягко, без обычных ударов, и самолет зарулил в Игарской протоке.

Тысяча девятьсот один километр мы покрыли в одиннадцать летних часов пятнадцать минут. И это — несмотря

на штормовую погоду, на ливни и лобовой, встречный ветер.

Воздушный корабль «Комсеверпуть 2» произвел первую в истории лесную авиаразведку и сбросил первую авиапочту в Туруханске. Так завязывались на севере узелки культуры.

В день прилета «Комсеверпути 2» заработал Игарский лесопильный завод № 2. Его соорудили по последнему слову техники шведского лесопильного дела. Все операции на заводе конвейеризованы. Этот завод первый за полярным кругом и шестой по величине во всем Союзе.

Было шесть часов утра. Гудки трех игарских лесозаводов, возросших за два года, сзывали рабочих на выполнение лесоэкспортной программы.

Эта перекличка гудков звучала победным гимном над глухой тайгой, над диким краем.

Здесь, у края земли, на границе лесов, возникало большое, интересное, захватывающее дело.

Недаром потоком, лавиной в Игарку шла работать молодежь со всех концов Союза.

ГОРОД НА ОПУШКЕ МИРА



ДВА ГОДА НАЗАД

Когда я два года назад пришел в Игарку из Карского моря, куда нас сквозь ледяной строй доставил величайший в мире ледокол «Красин», мне казалось, что здесь, в Игарке, я также оторван от всего мира, как и в полярном море. С верховий могучей реки Енисея в Игарку ожидался лишь один пароход «Спартак», других не было или, вернее, другие не рисковали идти в низовья реки, которая широка как море.

С верховий реки из культурных и давно обжитых мест сюда не приходила почта. Радиостанция работала с большими перебоями. И наконец, когда пришел в Игарку «Спартак», то мне, мечтавшему попасть скорее на линию железной дороги, за две тысячи километров отсюда, пришлось сделать невольный вояж снова на север в Дудинку и лишь оттуда идти наверх к Красноярску.

Семнадцать суток мы плелись на «Спартаке» до Красноярска. Изумительная река Сибири и всего мира стоит того, чтобы пристально рассматривать ее крутые каменистые берега, заросшие тайгой.

Но все же семнадцать суток отделяло нас от курьерского поезда Сибири и двадцать с лишком суток от Москвы.

Два года назад я был свидетелем первых дней стройки нового советского порта Игарки.

Мы не писали писем из Игарки, их не с кем было пересылать.

В Игарке нечего было читать. Ни одной книги, ни одного журнала, ни рваного номера устаревшей газеты. В Игарке не было почтовых марок, не было почты. В Игарке не нужны были деньги: не было ни лавок, ни магазинов. Люди получали усиленный полярный паек, стоимость которого высчитывалась в Красноярске.

Это была первобытная жизнь у лесной опушки мира. Сюда за тысячи километров прибежал лес и остановился. Здесь он переходил в лесотундру и голую тундру. Здесь протянулась лесная граница. Последние крупные кедры и

лиственницы не хотели далеко уходить от Игарки на север, где было слишком холодно и неприветливо.

Через два года культура приблизила Игарку к железной дороге. Быстроходные пароходы совершали регулярные рейсы между Игаркой и Красноярском не за семнадцать, а уже за восемь-десять суток. Был случай, когда пароход «Ян Рудзутак» в четыре дня дошел до Игарки из Красноярска, не делая нигде остановок. А на самолете, уходившем сегодня в четвертый рейс Игарка — Красноярск, можно было опуститься в Красноярске на вторые сутки.

На небольшом доме висела знакомая вывеска «Почта». Радиостанция теперешней Игарки почти каждый вечер поддерживала прямую связь с Красноярском. В 1929 году радиogramмы из Игарки шли в Туруханск, из Туруханска — в Верхнеимбатское, затем в Подкаменную, Енисейск и наконец в искаженном до неузнаваемости виде поступали в Красноярск, на провод.

Самый лучший дом в Игарке был отведен радиостанции и гиметстанции. Во время енисейского ледохода в 1931 году вода подходила почти к самой рации и была значительно выше разлива предыдущего года. Наводнение надолго затормозило развитие игарского строительства.

НАВОДНЕНИЕ

Игарка готовилась к защите от наступления вод вскрывшегося Енисея. Всюду пестрел приказ № 1 чрезвычайной комиссии по борьбе с наводнением. С 27 мая 1931 года впредь до особого распоряжения все население Игарки обоего пола от восемнадцатилетнего возраста объявлялось мобилизованным на борьбу со стихийными бедствиями наводнения.

В критический момент наводнения на силовой станции Игарки должен был прогудеть тревожный гудок (девять отрывистых гудков с двумя перерывами). По этому сигналу все игарцы обязаны были немедленно явиться на места, о которых сообщалось в оперативном плане.

На совхозном острове было установлено два столба, обвитых сеном и пропитанных мазутом. Первый столб должны были зажечь как только начнется подвижка льда, второй — в самый ледоход.

На скотном дворе совхоза подняли высокую мачту с красным флагом для опознавания места в случае широкого разлива реки.

Заведующий радиостанцией Палисадов, который попал в Игарку с погибшего «Зверобоя» из Пясины, установил связь с Туруханском, Верхнеимбатским, Подкаменной Тунгуской и Енисейском. Из этих пунктов Игарка ежедневно

получала сообщения о подъеме воды, подвижке льда. Игарка следила за Енисеем, который собирался напасть на нее, разрушить, исковеркать город. И если бы Енисей уничтожил рацию Игарки, никто бы на свете ранее чем через месяц не узнал бы об игарском бедствии. С пожарной вышки следили не только за огнем, но и за подвижкой льда.

Крохотная телефонная станция выполняла ответственную работу связиста. Неправильные соединения и разъединения у коммутатора станции во время наводнения могли нанести непоправимый вред делу спасения Игарки. Каждая минута была сейчас на учете, и люди ложились спать не раздеваясь.

В Игарской протоке зимовали плоты, пришедшие сюда из Ангары и Нижней Тунгуски. К спасению береговых сооружений флота и леса в протоке была призвана вся общественность города.

Тринадцатого мая на заседании комиссии по борьбе с наводнением было решено приступить к взрывным работам на протоке во время ледохода на Енисее. У особой будки, где хранился динамит, был выставлен сторожевой пост. По числу капсюлей можно было произвести триста восемьдесят четыре взрыва. Бикфордова шнура было достаточно, не хватало лишь говяжьего сала и бечевы, но и этот недостаток Игарка бралась восполнить сама. Лед предполагалось рвать большими площадями и выталкивать его из протоки при помощи парохода «Полярный» и мотокатера.

На время наводнения требовалось обеспечить заводы Игарки лесом, чтобы работа по распиловке экспорта шла без перебоев. На выкатку бревен из протоки было добавлено до восьмидесяти лошадей. Вся протока была исколота прорубями, откуда спешно доставались зимовавшие плоты и выкатывали бревна на берег к заводам. Исколотый лед Игарской протоки не выдержал напора поздней северной весны и пошел раньше енисейских льдов. У выхода из протоки в Енисей образовались огромные торосы. Отпала нужда взрывать лед в протоке динамитом. Эти торосы помогли Игарке оттаивать зимовавшие плоты. Енисейский лед почти не заходил в протоку, а торосы, образовавшиеся у выхода из протоки, заперли плоты и сохранили их для лесоэкспорта.

Не все бревна уцелели в Игарке. Много плотов было поднято водой и раскидано по берегам Совхозного острова Игарки, часть вынесло в Енисей. Но основная масса сплавного леса все же уцелела. Игарские заводы ни разу не стояли из-за недостатка леса для распиловки.

Широко залила вода низины Совхозного острова и там, где сейчас буйно рос и зеленел тальник, люди свободно

передвигались на лодках. Медвежий лог, где летом протекает небольшой ручей, который можно перемахнуть с разбегу, разбух от прибылой воды, разлился и стоял широкой рекой, впадавшей в Игарскую протоку.

Медвежий лог оказал неоценимую услугу порту. Здесь, во вчерашнем ручейке, спрятался весь караван судов, зимовавших в Игарке.

Пароходы «Полярный» и «Промышленник», три катера и четыре баржи зашли в полноводный Медвежий лог, где отстоялись без повреждений во время енисейского ледохода.

«Комсеверпуть 2» в первый свой прилет в Игарку отдал якорь в Медвеьем логу, находя это место самым удобным для стоянки самолета.

Двести семьдесят тысяч бревен, более чем на четыре миллиона рублей народного достояния находились в замерзшей Игарской протоке. Если бы енисейским льдом унесло лес из Игарки, это грозило бы полным срывом экспортной программы и всех строительных планов на севере Енисея — Севенстрою.

Работа по спасению и отстою леса в Игарской протоке была объявлена ударной. Все предприятия Комсеверпути в Игарке были переведены на десятичасовой рабочий день с выплатой сверхурочных. Игарка работала без выходных дней. Каждый человек отдал себя целиком для спасения леса, для спасения города на окраине мира от грозившей беды.

Всем ударникам лесосплава, отличившимся при отстое и спасении леса в Игарской протоке, была объявлена благодарность приказом по лесокомбинату и розданы награды товарами. Кожаные тулупы, ботинки, белье, сапоги, часы, полное собрание произведений Ленина — все это получили ударники Игарки за свою тяжелую и ответственную работу.

Поднявшаяся на двадцать два с половиной метра вода в протоке вскоре начала сбывать. Всплывшие дома осели на новых местах, куда их забросило течение и где их задержал береговой лес и кустарник. Тысячи бревен, слиперов и капбалок раскидало водой высоко по берегам и игарцам предстояла огромная работа по собиранию этого леса и подвозке его к заводам.

Льдом подрезало пристани порта, унесло и бросило далеко от поселка. Берега протоки представляли собой деревянный город, будто разрушенный гигантской воздушной атакой неприятельских самолетов. Обрывки огромных канатов и железных цепей, разрезанных льдом, валялись на берегу.

Сейчас, когда в Игарке каждый рабочий был на учете, когда для пуска второго лесопильного завода были мобилизованы служащие, никто и не думал собирать лес по берегам. Ждали партии переселенцев, которым предстояло собирать этот лес и косить луга, готовить сено для прокорма скота, остававшегося на зимовку.

ПОРОХОВОЙ ПОГРЕБ

Энтузиаст Игарки, первый начальник игарского строительства, Щукин, шлепая два года назад вместе со мною по липкой грязи только еще поднимавшегося поселка, говорил:

— Мы сейчас с вами на перекрестке двух улиц, — и он указал мне на просеки в тайге. — Вот — наша будущая пекарня! Здесь выстроим школу-семилетку! Между улицами мы оставляем сады, не вырубая местный лес. Здесь на вечной мерзлоте будет выстроен крупный порт и первый в СССР полярный лесозавод. Вы видите эти тучные травы? Мы докажем всем маловерам, что не только лес будет экспортировать Игарка. Мы накосим и соберем огромные запасы сена с этих заливных лугов, и я уверен, что, как и норвежцам на дальнем севере, нам удастся развести большое молочное хозяйство. Цынга, мошка и прочие напасти отойдут в историю с постройкой порта, и люди будут приезжать к нам на север, чтобы отдохнуть и зарядиться энергией. На вечной мерзлоте мы создадим огромное и горячее дело, которое растопит вечные льды.

Огни севера в форме столбов горели с большой силой. Игарская протока играла, искрилась этими огнями.

Это было два года назад.

Игарка за два промелькнувших года пятилетки разрослась в целый город. Игарка имеет уже три лесозавода, силовую установку, школу, рацию, свою газету, телефонную станцию, сберкассу, поселковый совет, общественную и, притом хорошую, столовую, метеорологическую станцию и временный клуб.

Но кто-то повывел весь лес в поселке, не оставив ни одного деревца между домами, кто-то так тесно застроил порт, что в случае пожара здесь мог бы повториться злосчастный Котельнич.

Оазисы леса необходимо было оставить в Игарке и как украшение и как лучших огнетушителей. В случае пожара погорели бы деревья, но остались бы целы заводы и дома.

Одновременно с ростом социалистического строительства в Игарке поднялся поселок «Нахаловка», как называли здесь индивидуальную стройку домов без разрешения.

— Почему именно «Нахаловка»? — спросил я игарцев.

— Потому, что нахально и без плана строятся, — ответили мне.

И «Нахаловка» принимала уже большие размеры, угрожая пожарной безопасности порта. Скуленно построенные дома послужили бы передаточными пунктами огня во время пожара.

У некоторых домов стояли бочки на случай пожара. Я взглянул в них, они были пусты. Возможно, что домашние хозяйки, в погоне за чистотой, мыли этой водой полы своего дома. Во всяком случае в бочках воды не было. Приказы не помогали. Нужны были какие-то более жесткие меры.

Заводы выбрасывали ежедневно огромные кучи обрезков тонких, длинных и узких досок, которые называют макаронником. Возле каждого завода скопились горы этого макаронника — пороховые погреба Игарки. Достаточно было одного неосторожно брошенного окурка и на месте пожарного порта осталось бы лишь пожарище.

В Игарке не хватало рабочей силы для пуска завода № 2, в Игарке пока не было ни одного свободного человека, которому можно было бы поручить расчистку города от щепы и строительного мусора.

«Красноярский рабочий» привел баржи с рабочей силой в Игарку. Новые силы должны были очистить Игарку, обезопасить ее от пожара.

УЗКИЕ МЕСТА

Мне посчастливилось быть первым журналистом — участником перелета из Красноярска в Игарку. Через несколько дней после того как самолет «Комсеверпуть 2» опустился с нами в Игарской протоке, сюда прибыла специальная комиссия Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота (ВОГВФ)¹⁾ для изыскания воздушной линии Красноярск — Диксон. Глава экспедиции Родзевич сам мало верил в возможность регулярных зимних полетов на последнем участке линии Дудинка — Диксон, где зимой часто свирепствовала такая пурга, что не видно было даже протянутой руки. Но от Красноярска до Игарки Родзевич считал прокладку воздушной почтово-пассажирской линии делом решенным. Эта линия должна была еще более приблизить полярный порт и его население к центру Сибири.

В то время как между Красноярском и Игаркой утверждалась воздушная линия, на водной линии по Енисею не хватало пароходов и почти отсутствовали сильные катера.

Заведующий Курейским графитным рудником Семенов зашел на верповальной лодке из Курейки в Игарку, чтобы сообщить Лаврову о перевыполнении плана добычи графита.

¹⁾ Ныне ГУГВФ—Аэрофлот.

та. Вместо десяти тысяч тонн графита рудник выдал на-гора двенадцать тысяч. Графит лежал на берегу, его не на чем было сплавить в Красноярск. Не было арбузниц — чрезвычайно емких и мелкоосидающих посудин, которые могли бы без повреждений пройти в коггистую реку Курейку.

В Ангарау нечем было забросить такелаж для вязки и счалки плотов. Геологоразведочная экспедиция в составе четырехсот человек около месяца задерживалась в Туруханске, откуда она никак не могла из-за отсутствия транспорта дойти к месту своих горных работ на Нижней Тунгуске.

Угледобычу в Норильске для енисейских заводов и пароходов нельзя было ставить по деловому без таких дорог, которые могли бы перебрасывать ежедневно и в любую погоду тысячи тонн груза. Вопрос о дороге и здесь стоял исключительно остро.

Четыре теплохода и ряд буксиров, пришедших через Карское море в Енисей из-за границы, дела не решали, ибо развитие промышленности на севере, буйное и безудержное, перегоняло рост транспорта.

Разрешение транспортной проблемы, постройка собственных верфей, насыщение Енисея двигательной силой было, есть и будет основной задачей Комсеверпути.

Игарка, Курейка, Ангара и Тунгуски не будут тогда изнывать под бременем несгруженных сотен тысяч бревен, десятков тысяч тонн графита и каменного угля.

В 1931 году в Игарке было уже три лесозавода, одна силовая установка и две улицы — Портовая и имени Сталина. Все дома были освещены электричеством, работал телефон. Игарка имела свою собственную газету, которую издавала выездная редакция из Туруханска.

Тротуар и дорогу для езды заменяла настоящая мостовая. Дорога была покрыта лиственничным настилом, мостом, который держался здесь в течение двух лет, несмотря на очень сильное пешее, конное и тракторное движение и днем и ночью. Основатель и энтузиаст Игарки Щукин создал мостовую и первый лесозавод.

Трудностям в работе сопутствовала невероятная текучесть руководящего аппарата в Игарке. За два года в Игарке сменились десятки ответственных работников. Но первые организаторы речной енисейской части Карской экспедиции Иголкин и Кулагин должны быть отмечены, потому что они были одновременно и первыми снабженцами всего енисейского Севера. Иголкин кроме того был на первом промере глубин Игарской протоки в 1928 году. В этот год протока впервые увидела три морских парохода.

Уходя с последним караваном из Игарского порта, убегающая от оледенения реки, которое быстрыми шагами надви-

галось в октябре на Енисей с севера, Лавров оставлял обычно крепко сколоченный апапрат в порту на зимовку. Но Туруханскому краю работники нужны были по-зарез. Игарка же оказалась отличным отделом кадров для Туруханского совета. В результате по веснам здесь некому было руководить работами, и на волне событий подымались случайные люди, которые через месяц-другой доказывали на деле свою несостоятельность.

ЕНИСЕЙ ШУМИТ

Низовый, северный ветер, хозяйничал уже третьи сутки. Енисей почернел, местами покрывался туманными пятнами и пенился у берегов, устланных галькой и плавником. Не видно было берегов, — так широко раскинулась река. Взволнованный ветром Енисей шумел, как море, неумолчно и гулко. Комары тучами носились в воздухе и от их укусов не спасала даже накомарник-сетка.

У берегов Енисея незанятые люди, разведя огромные костры из плавника, удили рыбу-ершей и красноперок. Чем-то нужно было восполнить недостаток мяса и жиров.

А в Игарке у здания конторы толпился народ. Все читали, кто вслух, кто про себя, написанный масляными красками на огромной доске приказ № 101 по Игарскому лесопромышленному комбинату Комсеверпути от шестого июля.

«Капиталистический мир, — говорилось в приказе, — еще раз убедился, на что способен рабочий класс. Реконструктивный период, связанный с выполнением ответственных задач по строительству и лесоэкспортному плану СССР, ставит определенные и ответственные задания перед Игарским лесокомбинатом — выполнение как минимум девяти тысяч стандартов экспортного леса. За выполнение экспортной программы, за хорошее и сознательное участие в поднятии производительности труда рабочим, служащим и адмтехперсоналу, показавшим действительно ударные темпы работ, проявившим инициативу в поднятии и укреплении нашего производства, будут выданы премии».

Далее в приказе устанавливались формы премирования. На первом месте стояло призовое переходящее бархатное знамя ВЦИК, на втором — воздушный полет Игарка — Красноярск, на третьем — посылка ударников на архангельские лесозаводы через Карское море. Затем следовал длинный перечень премий различных промтоваров.

Подписывал этот приказ, всколыхнувший всех рабочих Игарки, директор лесокомбината Малин.

— Ну как, Малин? — спрашивали директора комсеверпутцы, — выполнишь контрольные цифры?

— Шесть тысяч стандартов гарантирую.

— А семь с половиной?

— Может быть, но твердо не скажу. Вы все хотите, чтобы я стал не только хозяйственником, но еще и предсказателем! А я же не пророк!

Организовался штаб содействия лесоэкспорту. Для работы на лесозаводе № 2 пошла часть игарской служивой интеллигенции. Нужно сказать, что половина добровольцев сбежала с работы на следующий же день, но остальные работали честно до прихода каравана со свежей рабочей силой.

По показателям выработки, вывешанным на досках в конторах завода, можно было видеть, как настойчиво борются рабочие за выполнение плана, не снижая взятых темпов, но всемерно и каждодневно их увеличивая.

— Знамя ВЦИК передаем сегодня первому заводу, — заявил один из профсоюзников Игарки.

— Почему первому? Подождем, что покажет ночная смена, — говорил Малин, — я думаю, что первенство по выработке сегодня возьмет второй лесозавод.

Дело соревнования было делом чести, делом славы, делом доблести и героизма рабочих игарских лесозаводов. Малейшая задержка конвейера вызывала простой всего завода, и в первые дни, до приезда специалиста-рационализатора, рабочие кустарным способом, но быстро сами изжили эти простои.

Шумел Енисей, гудела Игарка гудками лесозаводов. Игарка дралась за выполнение экспортной программы.

НОВЫЕ ЛЮДИ

В Игарку приходили и оседали разные люди. Многие шли сюда из центральной Сибири за «длинным» рублем — на большие заработки. Здесь платили за полярные условия, за «дождевые», за сверхурочные работы, которых накапливалось изрядное количество, потому что не хватало рабочих рук, а кончить задание в срок было необходимо.

К приходу иностранных лесовозов из Карского моря здесь в Игарке все должно было уже приготовлено для их встречи. Каждый день простоя иностранного судна обходился в пятьдесят фунтов валюты, в пятьсот рублей золотом. В Игарке торопились с выполнением контрольной цифры задания по лесоэкспорту.

Навербованная комсверпутскими отделениями в Омске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске шла сюда на север рабочая сила, которая стремилась одновременно подзаработать и побывать на новых местах, посмотреть север.

На очереди игарского дня стояла постройка постоянного вместительного клуба для граждан нового города. На-днях открылся первый игарский кинематограф.

Никольский — новый начальник Севенстроля—привез с собой в Игарку большие запасы молодой культурной силы, инженеров, техников, врачей, окончивших советские вузы, зажженных любовью к Северу и только поэтому законтрактовавших себя на два томительных года и четыре месяца работ в порту.

Эти силы должны руководить не только хозяйственной, но и культурной жизнью нового города, готовить рабочие кадры — носителей советской культуры.

В Игарке подрастала своя молодежь. Дети Игарки, не видевшие ежегодно по три месяца солнца, чувствовали себя так же, как где-нибудь под Красноярском или Иркутском.

Они получали молоко и жиры, их одевали тепло. Для игарской молодежи сейчас в тайге строили просторную школу-семилетку.

Недалеко от порта в станке Игарка ¹⁾ отжило свой век уже несколько поколений полярных людей.

На смену старикам, умиравшим в станке Игарка, здесь в порту подрастало молодое игарское поколение. Оно должно было получить в Игарке новое, социалистическое воспитание.

ГИМЕТНАБЫ

Из носовой кабинки самолета «Комсеверпуть 2» летнаб зорко смотрел на реки, озера и тайгу, стелившиеся под нами. Он сверял с лоцманской картой путь, проходимый самолетом. Легко было сбиться с воздушной дороги над этим лабиринтом рек, над запутанными узлами озер и болот.

Летнаб, летчик-наблюдатель, был воздушным лоцманом, проводником самолета.

Гиметнаб, гидро-метеонаблюдатель, следит ежедневно в одном определенном месте нашей планеты за температурой воды и воздуха. Станция, где производились записи о погоде и состоянии воды, носила название гиметстанции.

В Игарке гиметстанция принадлежит «Убекосибири» — управлению по обеспечению безопасности кораблевождения в малообследованных водных бассейнах Сибири.

Тысячи таких станций всего Союза и всей планеты сообщали метеосведения в центральное бюро погоды и там из столбиков цифр составлялись карты погоды — путевки для морских и воздушных кораблей, сигналы для совхозов и колхозов о начале сева, сенокосе и уборке.

Метеорологическая станция в Игарке была одной из первых построек порта.

¹⁾ Измененное „Егорка“, по имени одного из первых зимовщиков этого места.

Пятнадцатого августа 1929 года гиметнаб Владимир Теплоухов впервые записал сведения о погоде в Игарке: в семь часов утра, час дня и девять вечера. Вывел среднюю — получилось $+15,3^{\circ}$. Это и была наивысшая температура за все игарское первое лето. По утрам даже в августе температура доходила здесь нередко до $+3,7^{\circ}$. А через год — двадцать девятого августа средняя понизилась до $+2,6^{\circ}$ и утром температура упала до $0,1^{\circ}$. С середины августа зарядили ежедневные дожди, они прибили жалающий рой мошки, комаров, паута.

Иней появился в Игарке уже с августа, а первый снег выпадал обычно в сентябре. Двадцать третьего сентября 1930 года замерзли лужи в Игарке, двадцать шестого мелкие озера, а двадцать седьмого после метели Игарскую протоку затянуло тонким льдом.

В октябре начинались морозы. Они доходили в этот месяц порой до -26° , как это было в последний день октября 1930 года. Самым лютым месяцем зимы считался декабрь. В 1930 году двадцать шестого температура упала до $-55,9^{\circ}$. Но несколько дней, а иногда и недель ежегодно в Игарке стояла крымская погода. Небо было безоблачно и ярко голубое. Затихший Енисей блестел будто покрытый зеркальным стеклом. В протоке и самом Енисее тогда купались люди и загорали на пляже. Температура воздуха доходила до $+23^{\circ}$. И на Совхозном острове в один из таких исключительных дней было твердо решено строить полярный дом отдыха для рабочих и служащих Игарки.

Чернобородого Теплоухова, мечтавшего организовать в Игарке музей, ревностно хранившего кости мамонта, найденные здесь при рытье котлована для фундамента паросиловой установки, сменил жизнерадостный Анатолий Егоров. Наблюдателю Егорову зимой не было покоя от назойливых посетителей, справлявшихся о морозе.

— Ну как, есть пятьдесят?

— Пока сорок восемь.

На лесозаводах Игарки было установлено правило не работать в пятидесятиградусные морозы. Вот почему здесь так часто зимой осаждали гиметстанцию Убекосибири.

Первого мая, когда Москву и другие города Союза заливал кумач знамен и плакатов, в Игарке было минус семь с половиной градусов при сильном ветре.

Рабочий день наблюдателя начинался в семь часов утра резким звоном будильника. Егоров шел измерять температуру воздуха и воды, регистрировать ее неожиданные и резкие скачки.

В свободное время Егоров запрягал зимой пятерку собак в небольшие нарты и мчался по протоке в Енисей и дальше в станок Игарку гостевать.

Егоров выдрессировал собак, никогда не знавших ляжки, и они служили ему честно и послушно.

Бревенчатые стены комнаты, в которой зимовал Егоров, были увешаны его рисунками, изображавшими льды Карского моря, белых медведей, тайгу.

Под окном агронома Игарки были посажены в грядках лук, огурцы и картофель. Постоявшее несколько дней тепло развеселило агронома, и он мечтал уже о том, чтобы засеять на-днях в совхозе целый гектар капусты, как вдруг июльская температура, доходившая до $+24^{\circ}$, днем упала на утро до $+7^{\circ}$, при которой прекращался рост овощей.

Метеостанция посылала по радио свои наблюдения трижды в день в Москву, Ленинград и Архангельск, где и составлялись по этим данным карты погоды. Эти предсказания должны были обеспечить безопасность кораблевождения, предупреждать аварии в воздушном океане, в Сибирских и других морях.

ПЕРВЫЙ ПОЛЯРНЫЙ, ШЕСТОЙ В СОЮЗЕ

На Енисее сильно штормило. Волны Енисея шумно раскатывали прибрежную гальку и плавник. На узких лодочках люди опасались переходить по белякам волн через четырехкилометровую ширь взволнованного ветром Енисея. Но в Игарской протоке было тихо, не пенилась вода, не захлестывало холодными брызгами вязкий берег.

У бревнотаски Игарского гиганта — лесозавода № 2, на плотях, стояли люди с длинными баграми и из протоки, словно рыб из садка, захватывали и подтягивали к конвейеру самотаски огромные бревна. Конвейер впивался колючими шипами в бревно и тащил его вверх на завод. На бревно по пути его следования зорко смотрели сортировщики. Если не подходило для распиловки экспорта по размерам, ширине или длине, то бревно захватывали цепкими баграми и скидывали с конвейера. Бревно не пропадало, оно шло на другой завод, где из него изготавливали стройматериал для нужд игарского строительства. Население Игарки росло, далеко перегоняя количество новых домов и бараков. В бараках было тесно. В комнатухах квартир спали вповалку по пять-шесть человек. Многие находились на берегу под открытым небом в палатках или шалашах, наскоро сделанных из раскиданного по берегу стройматериала. Дымили по берегам протоки костры, стучали топоры плотников и неугомонно визжали пилы заводов. Отвоевав у дикой тайги кусок земли, люди закрепляли его за собой.

Сто шестьдесят метров проходило бревно по конвейеру продольным элеватором из Игарской протоки до лесопильных рам. Выгнув спину, деревянный мост, перекинутый из протоки к заводу, словно живой, таскал непрерывно своими тремя самотасками бревна к трем рамам завода.

Несколько молодых рабочих возле пил помогали бревнам превратиться в доски, нужные для экспортных стокнот, и распиленный лес путешествовал дальше по заводу. Доску требовалось еще оторцевать на станке, придать ей соответствующую длину и затем лишь пассивные транспортеры влекли вон из завода распиленный лес. Он разносил по заводу терпкие смолистые запахи ангарской тайги. Далее пиломатериал уползал на предварительную сортировку.

Прежде чем попасть в трюм иностранного лесовоза, доска пылливо осматривалась бракерами-сортировщиками. И будто лаская живое существо, не раз бракер проводил мо-золистой рукой по шершавому телу доски.

Тонны опилок давал завод № 2 после своей работы. От лесопильных рам, от обрезных и торцевальных станков транспортеры волокли опилки и щепу в дробилки, откуда размельченная древесина шла в котельную, — «крематорий», — как шутливо называли рабочие топку. Опилки давали движательную силу лесозаводу № 2.

Два года назад в Игарке, поодаль от лесной биржи, шла постройка лесопильных заводов и силовой станции. Льды, мешавшие Карской экспедиции в Карском море, здесь под землей вставляли преградой перед человеком, дерзнувшим освоить полярный Север.

Только в летние месяцы под мховым покровом тайги земля оттаивала на полметра, а глубже шла гнездовьями вечная мерзлота. На глубине нескольких метров вдруг появлялся пластом чистый лед в метр толщины. Копачи находили глубоко под землей рога оленей и кости мамонта. Игарские рабочие тяжелыми кувалдами загоняли в мерзлоту железные клинья, так рыли котлован фундамента для силовой установки. К концу лета 1929 года из этого гигантского котлована было выбрано около трех тысяч кубометров мерзлой земли. Даже скупое солнце Игарки успевало за августовский день прогреть разрытую мерзлоту котлована, и он оседал, осыпался и людям на утро приходилось раскапывать снова то место, которое было очищено еще накануне. Никто точно не знал, какой глубины нужно рыть котлован, чтобы не осела впоследствии силовая станция, если вдруг поползет грунт. Поэтому рыли «с запасом». Можно с уверенностью сказать, что нигде в мире, в одном месте, никогда не поднимали столько мерзлой земли, сколько из игарского котлована. И если была затрачена излишняя мускульная сила на

рытье этого котлована, она оправдывалась тем, что силовая установка на месте котлована работала без помех вот уже около двух лет.

Я спросил старшего механика Ильина, монтировавшего этот полярный гигант:

— Почему на лесозаводе № 2 так часто травят пар?

— Откровенно говоря, — ответил мне Ильин, — мы пока не можем использовать в Игарке всю энергию силовой станции. Вы видите кругом горы макаронника и щепы; чем их возить подальше от завода, было бы лучше превращать их в двигательную энергию. Сжечь отходы лесозаводов дешевле и полезней, чем перевозить их как мусор на лошадях по Игарке. Пока мы травим частенько пар, мы его еще не жалеем. Но через год этого не увидите. Мы будем экономить пар, как в море на пароходе берегут каждую тонну угля или пресной воды. За Медвежьим логом поставят графито-обогадительную фабрику и мы дадим ей излишнюю энергию. Мы зальем электрическим светом Медвежий лог. Мы дадим электроэнергию совхозу и бойдарно-ящичному заводу, который здесь откроем.

На кирпичном настиле сверх паровых котлов было тепло и чисто.

— Как здесь мертво! — сказал я Ильину, находившемуся в котельном отделении.

— Это только кажется. Под этими кирпичами скрыта страшная сила. Смотрите!

Ильин взялся за рычаг предохранительного клапана и, зловеще свистнув, вдруг вырвалось из подземелья белое облачко пара.

Еще несколько рычагов поднял и опустил Ильин и снова просвистело над кирпичным настилом.

— Под нами все живет! Огромная сила спрятана в четырех котлах, которые пришли сюда, в Игарскую протоку Енисея, Карским морем из Германии.

Северный морской путь — узкий путь среди вечных льдов — обогащал Сибирь машинами в обмен на горсточки ее лесных богатств.

Приводимые в движение паром котлов болиндеры почти бесшумно вращали свои маховики в просторном зале, где было чисто как в операционной у хирурга.

Лесозавод № 2 был главной надеждой Игарки в выполнении лесоэкспортной программы. Разумеется, еще не все было слажено и не все шло гладко на этом заводе. Не раз цеплялись шипы конвейера бревнотаски и стопорили подачу материала в лесозавод. Смотряки не все брали с бревна для экспорта. Оно часто могло дать значительно больше, если бы его пустили в распиловку на другие размеры. Не было



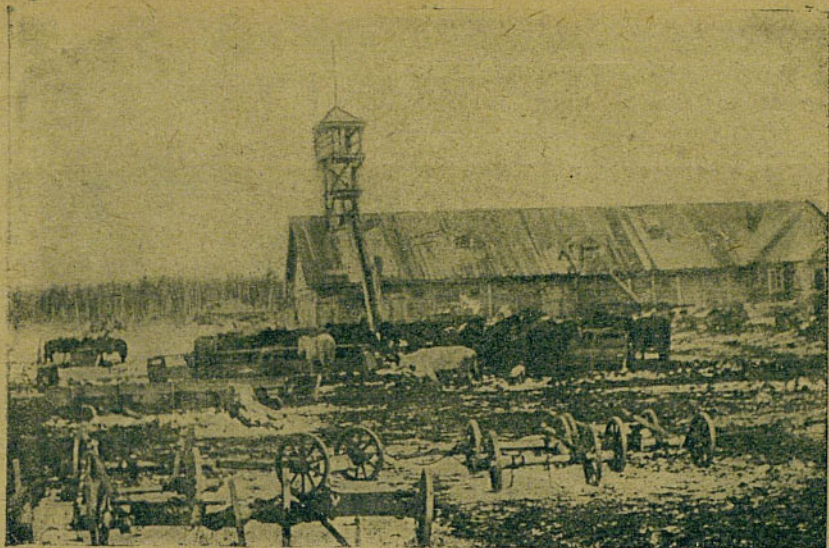
Беломошник в Игарке.



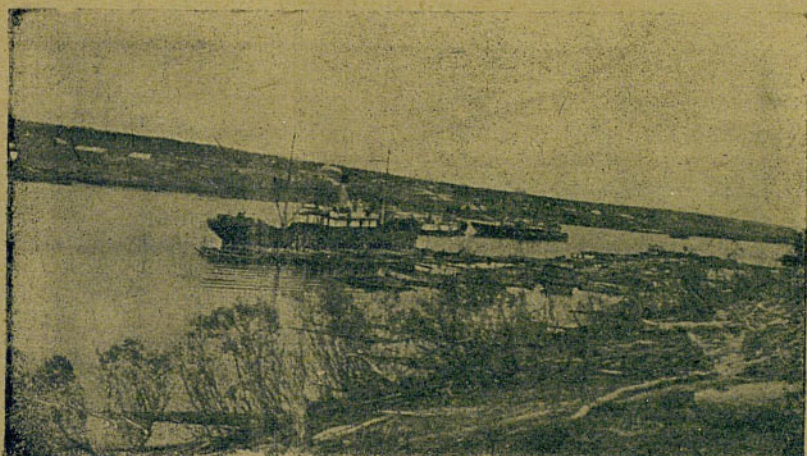
Уголок игарских детских яслей, в котором жили члены лесоизыскательной экспедиции Комсеверпути. Слева ученый лесовод, Абрамов, справа Шмидт.



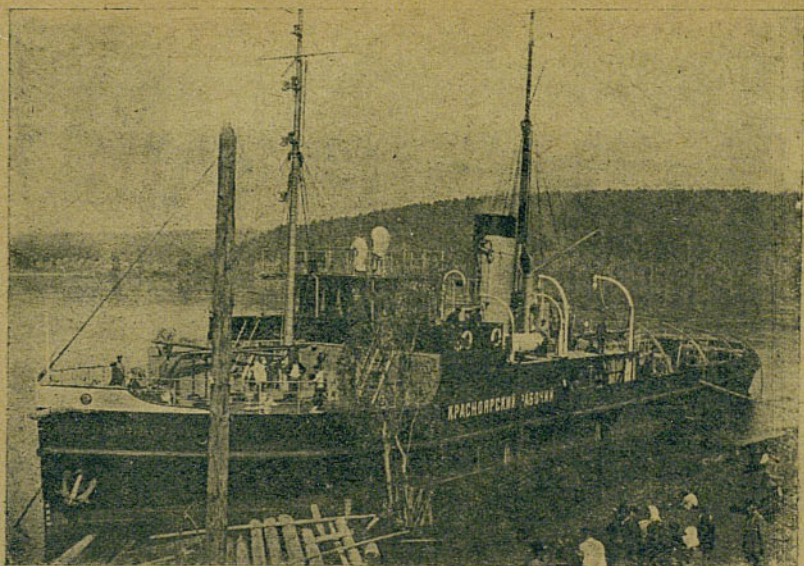
Пуск Игарского лесозавода № 2.



Скотный двор и пожарная каланча в Игарке.



Океанские лесовозы пришли сквозь льды Карского моря в полярный порт Игарку.



Теплоход „Красноярский рабочий“—мощный енисейский буксир.



Усть-Енисейский порт (Усть порт).

достаточно опытных бракеров, чтобы раскидать пиломатериал, выходящий с конвейера завода, сразу и верно по сортам, по качеству. Нужно было обладать большим навыком, чтобы верно и быстро определить качество доски. Таких бракеров здесь работало всего несколько человек и они передавали смене, молодежи, свои знания и навыки, скопленные долгими годами. Из-за недостатка квалифицированной силы одну и ту же доску приходилось не раз и не дважды перекидывать. Даже в штабелях на лесной бирже снова шла переборка леса. Нельзя было сейчас допускать, как в первые, ранние годы, отправлять неपूर्ण, невысокосортный товар за границу.

Штаб содействия экспорту, недавно организованный, провел ряд рабочих собраний и всколыхнул умы Игарки. Каждый рабочий знал из плакатов, которыми раскраснелась вся Игарка, из приказов, которые вывешивались в десятках мест, из речей ораторов на собраниях, чего добивается сейчас Игарка.

9000 стандартов пиломатериалов к десятому сентября! — стало лозунгом дня. Об этом говорили на заводе, в клубе, столовой, бане и даже в тайге.

9000 стандартов пиломатериала — вот к чему стремилась Игарка.

Вокруг этой цифры разгорались споры. Маловеры говорили, что если Игарка напилит шесть тысяч и то будет хорошо. Некоторые были сторонниками семи с половиной тысяч. Лишь одиночки и в том числе Лавров говорили о контрольной цифре лесоэкспорта.

Первый пробный торжественный пуск завода № 2 состоялся первого мая 1931 года. Распилили пять бревен и только в июле увеличили распиловку до шестидесяти кубометров на рамосмену.

В самый острый момент надвигавшегося прорыва завод давал в день по шестидесяти кубометров, предвещая провал лесоэкспортной программы. Но разбуженный приехавшими и прилетевшими руководителями Игарки, лесозавод № 2 стал давать по сто и сто двадцати пяти кубометров.

В ближайшие дни старший механик Ильин обещал штабу содействия лесоэкспорта довести выработку до ста пятидесяти кубометров в день.

Время шло. Солнце светило уже не двадцать четыре часа в сутки, сбивая с толку людей, нарушая, ломая порядок их жизни. На двадцать—тридцать минут оно садилось уже за Медвежий лог и вскоре поднималось вновь, зажигая горизонт. Редкий день обходился без дождя, и в ночные часы становилось холодно, резко падала температура.

Из Красноярска с каждым пароходом в Игарку прибывали новые кадры. Среди прибывших привлекали внимание по городскому одетые люди, не в болотных сапогах и спецовке, но в воротничках с самовязами, ботинках и в костюмах. — Они пришли сюда искать полярную романтику и нашли подлинную, не имевшую примера в истории романтику строительства, сметавшего тайгу и поднимавшегося на ее оголенной почве заводами и фабриками.

Высоко над Игаркой и над всей тайгой маячила железная труба лесозавода № 2. На сорок пять метров поднялась она в небо, окуривая облака севера. Трубы остальных двух заводов Игарки казались карликами по сравнению с нею. И сами заводы № 1 и № 3 словно пигмеи стояли рядом с № 2.

Построенный по последнему слову шведской техники лесопильного дела, завод быстро снискал к себе уважение среди рабочих.

На лесозавод № 2, первый по величине за полярным кругом и шестой во всем Союзе республик, на его лучших рабочих-ударников надеялась сейчас Игарка.

Гигант-лесозавод должен был обеспечить Игарку выполнением контрольных цифр по лесозэкспорту.

ПРОТОКА ОЖИВАЕТ

По ту сторону Медвежьего лога, где бурлил ручей чистой воды, бежавшей из таежной мерзлоты, рабочие видели свежие следы медведя. Больше года возле Игарки не показывался бывший хозяин тайги. Люди говорили, что он испугался шума стройки, ударов топора о звонкую лиственницу, гудков заводов и пароходов. Но вот зачем-то понадобилось ему снова притти к местам своих прежних прогулок, где два лишь года назад он ломал световые сигналы-мигалки, которые ставил на протоколе и Енисее лоцман Очередыко.

С Совхозного острова, откуда открывался енисейский простор, видно было, как в Игарку и из Игарки шли пароходы, нарушая покой берегов, развешивая черное кружево дыма на верхушках лиственниц, берез и кедров. Пришел в Игарку «Спартак» — привез баржу с переселенцами и рабочими. Прошел «Красноярский рабочий». С одной баржей в Игарской протоке стал на якорь «Комсеверпуть», — мощный буксир, недавно снявшийся с мели. Впервые прибежал в полярный порт быстроходный «Коссиор» и поторопился удрать к верховьям, боясь усиления штормовой погоды. Пробасил к Игарке гулко и протяжно старый, но замечательный пароход «Кооператор», он пришел сюда из Нижней Тунгуски, где высадил горно-разведочные партии Дорофеева.

Рост спроса увеличивал количество лесозаготовок по Ангаре, Касу, Дубчасу, Нижней Тунгуске. Рост лесозагото-

вок требовал увеличения числа лесопильных заводов в Игарке. Каждый новый завод нуждался в новом притоке рабочей силы. Росли лесозаготовки, поднимались новые лесозаводы; приходила в Игарку с каждым пароходом свежая рабочая сила.

Порт Игарка в первый год своего существования насчитывал триста зимовщиков. А сейчас через два года, осенью 1931 года, он был городком с двенадцатью тысячами населения. Чтобы принять новую силу, нужно было построить не один дом, но сотни домов и бараков. Весь лес, который раскидало ледоходом по берегам Игарки и Совхозного острова, должен был пойти на застройку. Все до единой дощечки к зиме должны были подобрать люди, чтобы застроить берег, укрыться на зиму от пурги и морозов в долгую полярную ночь.

Молодые березки шли пока на шалаши и на укладку деревянной мостовой в просеках тайги. Редела прибрежная тайга, отступая от человека, вооруженного звонкой пилой и крепким топором.

Тесно становилось в Игарке. Заселение переходило уже границы Медвежьего лога, и на Совхозном острове его тишину должна была вспугнуть стройка сотен домов для рабочих порта.

В несколько дней щепу и строительный мусор возле домов Игарского совхоза убрали вновь прибывшие силы и такую же работу в противопожарных целях должны были срочно исполнить в самом порту.

— Дайте нам справиться с лесозэкспортной программой, — говорили руководители игарского строительства, — мы приберем Игарку, сделаем древонасаждения возле домов, досчатые тротуары, и вы не увидите больше мусора и грязи.

Десятого августа в полярный порт должны были притти иностранные океанские лесовозы. Это ожидалось как событие всеми игарцами. Приход иностранных пароходов вносил большое оживление в трудовые будни Игарки.

НИЖНЯЯ ТУНГУСКА ЗАХВАЧЕНА

Горно-разведочные партии инженера Дорофеева — начальника горного отдела Комсеверпути — прибыли на место работ в Нижнюю Тунгуску одиннадцатого июня.

Приезд Лаврова в Красноярск и в связи с этим посылка «Кооператора» на Нижнюю Тунгуску разрешили быстро дело.

Пароход «Кооператор» доставил свыше трехсот рабочих и техперсонала для горных работ на берегах реки, богатства которой были раскрыты человеком.

При сильном спаде средней воды смелый «Кооператор» прошел этой порожистой рекой четыреста километров от устья вверх. «Кооператор» доказал впервые, что Нижняя Тунгуска вполне проходима от устья вверх на четыреста километров для мелкосидящих судов даже в середине навигации.

Речник с «Кооператора» утверждал, что пределом судоходности можно считать Илимпею, повыше реки Туры, на пятьсот километров вверх по Нижней Тунгуске. Но такое путешествие можно было предпринять без риска только в большую воду.

Ранней весной (конец мая — начало июня) на Нижней Тунгуске туманы — частые гости, и в августе, особенно к концу его, они снова обволакивают Нижнюю Тунгуску.

Средняя вода падала с каждым днем все быстрее и быстрее. По этой воде «Кооператор» дошел до реки Порок (Порох?). Оттуда за рекой Иркакан вскоре подошли к устью Бухарихты, где были открыты еще в 1930 году угольные месторождения. Двести шестнадцать километров вверх по реке, через пороги и шиверы прошли разведчики.

Промышленная партия в сто девяносто человек высадилась у Бухарихты. Раскинули военные палатки. Соорудили деревянную баню. Стали строить временные бараки. Здесь должны были горняки дать первую добычу тунгусского угля.

Вторая промышленная партия—Ногинская—пошла к Ногинской шивере для добычи графита, лежащего в двухстах восьмидесяти шести километрах от устья Нижней Тунгуски.

Выходы графита были обнаружены у подножья Ногинской горы. По малосерности и малозольности графит признавался высокого качества и рентабельным для эксплуатации.

Тунгусскому графиту и каменному углю есть одна преграда — Большой порог, режущий в ста двадцати девяти километрах от устья реки. Через этот порог «Кооператор» полтора суток таскал поочередно три паузка, груженные снаряжением горных партий. Местами скорость течения достигала до восемнадцати километров в час. Вряд ли пароходу удалось бы завершить благополучно это рискованное плавание, если бы не лоцман Воронов, отличный и единственный знаток Нижней Тунгуски, ее строптивного характера.

Воронов не только знает, но и любит эту реку. Он настаивает на взрыве одного камня, самого большого в пороге. Уничтожив этот камень зимой при помощи динамита, можно будет сделать Нижнюю Тунгуску судоходной и безопасной рекой. А тогда уголь и графит Тунгусбасса найдут себе широкую водную дорогу в Енисей и оттуда в промыш-

ленные предприятия Северного и даже Центральной Сибири, остро нуждающейся в графите.

Угли Тунгусбасса — курные, полуантрациты и антрациты.

— Мы начали эксплуатацию тунгусского каменного угля сразу в нескольких точках, — докладывал Дорофеев Лаврову в Игарке. — Запасы угля еще не оконтурены, не подсчитаны, но они, по всей видимости, колоссальны. За текущий летний сезон мы экономически обоснуем наши горные работы в Тунгусбассе. Но и сейчас, несмотря на короткие сроки эксплуатации, мы дадим стране, как пробную добычу, две тысячи тонн графита и три тысячи тонн угля.

Дорофеев вынул из портфеля несколько кусков графита с Нижней Тунгуски и провел ими по бревенчатой стене общежития. Черный жирный след мягко лег на стену,

— Мы сейчас выбираем графит почти у самой воды, — продолжал Дорофеев. — В большую воду нижние этажи месторождений закрыты. Нижние пласты графита мы кайлим и поднимаем наверх для того, чтобы их не смыло весенним ледоходом. Мы не отдадим графит воде. Но нам до-зарезу нужен сейчас мелкосидящий флот. Дайте его нам и мы перекинем добычу первого года на Енисей!

Лавров отменил экспедицию моряка Петранди для изысканий на реке Пясине. Эту экспедицию предполагалось заменить воздушной разведкой, аэрофотосъемкой. Петранди пойдет на Нижнюю Тунгуску обмерить порог для того, чтобы зимой взорвать его большой каменью.

Телеграмма-молния полетела в Красноярск с требованием скорее гнать мелкосидящий флот и катера к низовьям Енисея.

Начальник Курейского графитного рудника Семенов перед своим отъездом из Игарки обещал Лаврову выслать за нами верховальную лодку. На этой лодке мы должны были пройти в Курейку и оттуда, если позволит время, на Нижнюю Тунгуску, к ее открытым недрам. Мобилизуя партийцев, общественников для выполнения контрольной цифры лесоэкспорта, премируя ударников лесного комбината, Лавров ждал перелома в количестве и качестве продукции лесозаводов.

Показатели последних дней говорили уже об определенном сдвиге.

НЕОБХОДИМ ПОЛЯРНЫЙ МИЧУРИН

В Игарском опытном совхозе работали молодые трактористы. Они лихо подкатывали на своих громыхавших машинах к бочкам бензина, полузарытым в землю. Быстро заправляли трактористы свои шумливые землеройки горючим и уезжали в поле поднимать целину.

День и ночь гремели тракторы, отваливали спекшуюся землю острыми отбеленными лемехами плугов. Гектар за гектаром уступала людям свои владения поваленная, выкорчеванная, расчищенная тайга.

Два года назад на Самоедском острове порта Игарки жили медведи и на озерах крикали дикие утки. Безлюдный остров был во власти тайги, болот, озер и тундры.

В июне прошлого года сюда пришла первая партия рабочих начинать строительство совхоза, намеченное Комсеперпутем. Председатель правления Комсеперпути Лавров, горячий сторонник северного земледелия, решил превратить этот остров в продовольственную базу для будущего населения порта Игарки, для всего северного енисейского строительства. В конце июля люди вышли с топорами и пилами в тайгу рубить и чистить лес, готовить почву для будущих пашен.

В разных местах острова задымили костры, на которых обугливались комли берез и лиственниц. Зола костров шла на удобрение кислых почв совхозного острова. Оголился мшистый покров тайги на восемнадцати гектарах, впервые вспаханных полей. Тайга отступила перед человеком.

Когда агроном Комсеперпути Новоселов начал диктовать машинистке письмо с ходатайством перед Наркомземом об отпуске для Игарки тракторов, машинистка сказала:

— Плюньте вы на это дело! Все равно у вас из этого ничего не выйдет! Вы бы еще на Северном полюсе капусту разводили!

И не только одна машинистка говорила так. Многие смотрели на полярный совхоз как на утопию.

На первом научно-исследовательском съезде в Иркутске ученые подвергли большому сомнению самую возможность вырастить что-либо из овощей на этом отдаленном куске земли за Полярным кругом.

Но совхоз был необходим для грандиозного дела, которое начиналось у Игарской протоки. Совхоз должен был стать предтечей целой сети совхозов для промышленных предприятий енисейского севера и новых индустриальных точек Тунгусбасса на Нижней Тунгуске и Курейке.

От разрешения проблемы сельского хозяйства на севере зависело решение вопросов его заселения и индустриализации.

В соседних с Игаркой станках Сушкове, Полое, Карасине, Носове ссыльные пробовали в дореволюционные годы рассаживать огородные культуры, сеять овес, ячмень. Но опыты заканчивались без успеха. Вся беда заключалась в том, что здесь, на севере, люди пытались овладеть землей, пользуясь теми же приемами, какие применялись в централь-

ной России. Семена попадали фактически в погреб вечной мерзлоты и погибали или давали жалкие ростки.

Незаходящее круглые сутки летом солнце высоко поднимает травы Севера. В Игарке на 67° 28' северной широты травы на берегах доходят до плеча человека. Это толкнуло мысль на организацию здесь животноводства. На остров завезли коров.

Перед агрономами встала важная задача об усилении почвы. Понадобился навоз. Коровы дали навоз, который должен был придать силы бесструктурной почве. Навоз пошел на удобрение и утепление почвы. Он изолировал холод, шедший от мерзлоты.

Растению необходим солнечный свет. Его здесь достаточно весной — в апреле, мае, июне, но в это время нет тепла. В июле же и августе — тепло, но зато много облачности. Вот почему было решено, не оставляя работы на опытных полях совхоза, «лезть под стекло», создавать тепло искусственно.

Еще не выработала агрономия проверенных методов и приемов по освоению вечной мерзлоты для сельского хозяйства. На песчаной почве посадили картофель. Всходы его были временно задержаны неожиданными холодами. Навстречу раннему холоду совхоз выходил всем своим коллективом и жег костры вокруг опытных полей. И холод, словно волк, убегал от огня. Это были первые этапы организованной борьбы человека с девственно-дикой природой.

Удобренная золой выжженной тайги и навозом со скотного двора, земля совхоза уродила сам-два первую игарскую картошку.

В тяжелую полосу, весной, когда появилась кое-где в порту цынга, совхоз давал игарским рабочим и детям молоко — противоцынготное средство наравне с овощами, а летом теплицы совхоза принесли игарцам огурцы и редис. Свои овощи за полярным кругом, в Игарке, расположенной на тысячу девятьсот километров севернее Красноярска, — это было первой победой на фронте земледелия! Люди брали от земли больше того, что она могла дать.

Культура овощей под стеклом — огурца, лука, редиса, салата и помидоров — не внушала больше опасений.

Под окном агронома совхоза, в грядках, сильно унавоженных и защищенных стеной дома от северных ветров, к концу лета появились огурцы. Первый опыт посадки огурцов на открытом полярном воздухе удался. Для этого потребовалось лишь усиление почвы и некоторое внимание и любовь к делу. Агрономов занимало теперь одно — подбор таких семян, которые были бы наиболее устойчивы в тяже-

лых и резкопеременных естественных и климатических условиях севера.

Енисей дарит своим низовьям не только топливо-плавник, он приносит также за полярный круг и овощи, рассаживая их по своим каменистым берегам. На енисейском берегу совхозного острова большими гнездами растет полярный лук. Его высокие, зеленые стебельки отличаются от обычных только своей округлостью. Агроном игарского совхоза решил пересадить в культурные условия этот полярный лук. Он разослал подростков для сборов дикого лука и платил им с каждого доставленного гнезда лука по пяти копеек, а наиболее отличившимся давал молока в виде премии. Опыт пересадки удался: с первым теплом Игарка будет иметь свой лук, который привык к непогоде севера и ее непостоянству.

Одновременно расширяются посевы под стеклом.

Совхоз внес предложение обязать каждую семью развести подле дома небольшой огород и закрывать его на летние месяцы с середины июня до середины сентября вторыми зимними рамами окон. Дома будет тепло и без этих рам, а жители прозимуют с овощами.

Совхоз Игарки едва лишь оперился, как уже ясно обозначилась его ведущая роль на земледельческом севере Енисея. По примеру Игарки колхоз станка Полоя на Енисее посадил картофель и урожай его превысил игарский. Вслед за Игаркой и станок на Устье Курейки посадил картофель «снежинку», которая дала сам-восемь. Там же выросли брюква и репа.

Отмеченные успехи не решают проблемы обеспечения севера своими сельскохозяйственными продуктами.

Важнейшему вопросу крайнего севера, развитию огородничества, наша литература не уделила внимания.

Тундровая земля совхозного острова за тайгой в августе вся сплошь покрыта морошкой, полярной ягодой, по виду напоминающей малину. Полярная тайга изобилует брусникой.

Быть может удастся пересадка в культурные условия диких северных ягод, которыми так богата тундра и лесотундра, разведение на севере ягодных плантаций черники, брусники, голубики, княженики и морошки.

Север ждет своего Мичурина — человека, который целиком бы отдался делу северного огородничества. Север откажется тогда от привозных продуктов сельского хозяйства.

Если в каждом станке, в каждом новом строительстве за полярным кругом появятся свои овощи, — исчезнет цынга!

Цынге будет подписан смертный приговор полярным Мичуриным.

ЕНИСЕЙ ВЕШАЕТ НА ИГАРКУ ЗАМОК

Штаб содействия выполнению лесозаготовительной программы Игарки провел ряд собраний среди рабочих и технического персонала всех лесозаводов.

Тридцать первого июля, первого и второго августа все заводы Игарки выполнили и перевыполнили задание.

Я сказал комсомольцу-активисту Ильину, что он скверно выглядит и посоветовал обратиться к врачу. У Ильина оказалась температура 39,9°.

Люди забыли о выходных днях, о том, что есть ночные часы, в которые самой природой положено отдыхать всем дышащим. А тут еще светило это обманчивое незаходящее солнце севера.

С усилением темпов перелом в работе игарских лесозаводов явно обозначился, простои значительно уменьшились, прогулы не превосходили нормы.

Лоцман Очередыко, открывший Игарскую протоку еще в 1927 году, пришел на-днях в порт на своем промерном, лоцманском судне «Тобол». Очередыко веховал морской фарватер Енисея от Усть-порта до Игарки. Делая промеры, лоцман обнаружил, что на месте морского фарватера образовался остров, закрывший вход морским кораблям в Игарку. Не дойдут теперь сюда иностранные лесовозы. Зря развернули игарское строительство. Придется весь пиломатериал сгружать на баржи и буксировать на север к Усть-порту. А там открытая для ветров, опасная стоянка и экспорт леса на Енисее и без того трудный станет просто невозможным.

Долго утюжил своим днищем енисейские воды маленький «Тобол», всюду закидывая лот для подмера глубин коварной реки и нашел узкий новый фарватер для морских судов глубиной в тридцать футов.

Вода в Енисее все еще спадала и к моменту подхода кораблей к Игарке в новом фарватере едва бы нашлось двадцать пять футов. Лесовозы должны были пройти здесь в притирку, как говорят моряки, проползти над самым грунтом, имея под килем незначительный запас воды.

Образовавшийся остров посреди Енисея дал разгадку небывалому наводнению, которому подверглась Игарка в 1931 году. Могучий Енисей забил в свое дно между станками Дудинкой и Потаповском плавник и ледяные торосы, устроил гигантскую ледяную дамбу, нанес сюда горы ила, камней и песку со своих верховий и прорыл себе другой путь, сам перепахал свое русло.

Одновременно прибывшие в Игарку ангарские плотовщики жаловались, что Байкал топит Ангару. Байкал подает в Ангару воды больше обычного, повышая ее уровень. Вскоре

должны была прийти в Ангару еще и белогорская вода с Белых гор, покрытых вечными снегами. Плотовщики опасались, что разлившаяся Ангара, получив подкрепление из Байкала, разобьет оставшиеся за ангарскими порогами невыведенные плоты.

Самолет «Комсеверпуть 3» под командованием Алексеева прилетел на днях из Юшара на Диксон и нашел ледовую обстановку в Карском море благоприятной для проводки иностранных лесовозов.

И снова, как и в прежние годы, Карской экспедиции угрожало не море, но река, еще не обузданная человеком.

С будущего года Игарка обязана завести свой землечерпательный караван. На войне, как на войне. Врага надо встречать во всеоружии и готовиться к этой встрече своевременно. Иначе будешь побежден.

ПЕРВОЕ АВГУСТА

Первого августа, в солнечный теплый день, за полярным кругом в Игарке начался сенокос. Сто семьдесят косцов начали косить одновременно на разных участках высокую, по пояс, траву. Здесь нельзя было терять ни одного часа сухой погоды, а накосить требовалось три тысячи тонн сена, чтобы обеспечить прокорм скота всей Игарки до следующей травы.

Густая трава росла между тальником, и прежде чем косить, приходилось чистить густой и ветвистый кустарник.

Начались покосы на Совхозном острове, на Медвежьем, в Носове, Денежкине, Карасине, Полое и других станках Енисея. Всюду работали косцы Игарского совхоза. На полтора километра по Енисею слышны были шумы покоса.

Первого августа вышла в Игарке первая газета «Северная стройка», размером в четыре маленьких страницы и тиражом в две тысячи экземпляров.

Все три игарских завода должны были давать в сутки тысячу сто двадцать кубометров пиломатериала. До двадцать девятого июля заводы только приблизились к норме выполнения. Сводка хода распиловки за последнюю пятидневку давала еще пестрые показатели работ — от девятиста тридцати трех до тысячи шестидесяти трех кубометров в сутки. Но вторая смена завода № 1 и первая смена завода № 2 уже показали ударные темпы работы, перевыполняя задание на десять — тринадцать процентов под руководством смотряка Попова. Первая смена завода № 2, руководимая смотряком Щербаковым, также дала рекордную выработку: триста тридцать четыре кубометра в смену против двухсот шестидесяти по плану.

Плакаты, развешанные по улицам, обещали ударникам заботливость и внимание.

Первого августа у здания столовой после шестичасового тудка уже собирався кучками народ, рассаживался на бревнах, чадя махоркой. К восьми часам вечера свободные сме-ны заводов, сотрудники Севенстроя, порта, ЦРК, нарпита, больницы, сберкассы и почты — всех учреждений нового го-рода вышли сюда в этот солнечный день со знаменами и плакатами.

— Товарищи! — выступил один из рабочих с трибуны, сколоченной из отходов лесозаводов. — Семнадцать лет прошло уже с тех пор, как царь Николай об'явил миро-вую бойню людей. Сегодня первое августа — Международ-ный красный день. И мы не одиночки собрались здесь с ва-ми. По всему миру пролетарии выносят сейчас протесты про-тив новых империалистических войн, затеваемых капитали-стами. Иностраные рабочие протестуют против угрозы на-падения на Советский союз. Мы поддерживаем рабочую ле-нинскую партию, пошлем в нее своих ударников, мы выпол-ним девять тысяч стандартов, вот это и будет наш игарский ответ империалистам.

Детские колонны троекратно прокричали ура, а за ними загудели и рабочие ряды.

Бревенчатые улицы Игарки долго еще переливались ты-сячью голосов.

Новый город начал сегодня сенокос, получил первый но-мер своей газеты, заводы сегодня перевыполнили суточное задание.

Так было отмечено первое августа в Игарке.

По лиственничному настилу мостовой шумно расходи-лись люди с митинга. На пожарной каланче часы пробили десять раз, прогудел над тайгой красавец-завод № 2. С ми-тинга рабочие шли на завод бороться за выполнение лесо-экспортной программы. Игарка не была оторвана от жизни всего Советского союза. Тысяча девятьсот километров, отде-лявших ее от железной дороги, не служили китайской сте-ной, но были преодолены при помощи радио, аэроплана и быстроходных пароходов.

Экспедиция ВОГВФ выбрала к первому августа место в Игарке для аэропорта, и в скором времени тридцатидвух-местный колосс «АНТ-14» должен был перевозить пассажи-ров по новой воздушной линии Красноярск—Игарка.

Первое августа было переломным днем города на окраине мира — полярного порта Игарки.

ТОВАРИЩИ СПЛАВЩИКИ

Было третье августа. Солнце уже скрывалось ночью на целый час. В Игарке, за полярным кругом, в редкие летние дни было действительно знойно. Это не описка! Термометр

показывал + 25° по Цельсию. Безоблачное небо голубело, словно над Черноморским побережьем, и будто морской прибой шумел неохватный Енисей.

— Вторая смена лесозавода № 2 объявила себя ударной. Привет ударникам! Кто следующий? — спрашивал огромный плакат, растянутый над мостом игарского лесозавода-гиганта.

По этому мосту тянулись конвейером из протоки еще влажные, скользкие бревна на распиловку под шведские быстходные рамы.

На заводе был небольшой простой из-за того, что сплавщики, стоявшие внизу на плотках в протоке, подавали к конвейеру бревна без разбора. Сплавщики не обращали внимания на то, коротко или длинно бревно, толсто оно или тонко, есть ли на нем метик, трещины, и в таком виде бревна гнали к конвейеру.

Но на заводе не без разбора пилили лес. За границу по договору должен был пойти только первосортный пиломатериал, другой не принимался. И вот, вместо того чтобы пилить подаваемый снизу материал, ударная вторая смена должна была уже на самом заводе отбирать хорошие бревна для распиловки. На это уходило дорогое время. А за смену завод был обязан напилить двести восемьдесят кубометров, иначе срывался план.

Надо было видеть, с каким напряжением наверстывали рабочие и работницы лесозавода потерянное из-за сплавщиков время.

Я стоял у обрезаемого станка, за которым девушка работница проворными руками оторцовывала напильные рамы доски, раскидывая их по размерам на ленты разных конвейеров. Это была работа без отдыха.

Лавров сам ходил светлой как день ночью к сплавщикам по зыбким и скользким бревнам в протоку, балансируя словно канатоходец, и в руке у него вместо зонтика циркача был небольшой багор плотовщика. Лавров объяснял плотовщикам на месте их работы всю важность задачи, которую они решали здесь, на протоке.

Лавров написал обращение к сплавщикам, отдал его в типографию игарской газеты, и вскоре на всех стенах Игарки забелела первая печатная прокламация.

«Обращение штаба содействия экспорту ко всем рабочим и командному составу лесопристаней.

«Товарищи сплавщики!

Рабочие лесозаводов № 1, 2 и 3 выполняют честно свое обещание, данное партии и правительству о стопроцентном выполнении экспортной программы игарских лесозаводов.

Они выполнили задание штаба содействия экспорту. Можно надеяться, что ими в ближайшее время будут предъявлены еще более повышенные встречные планы распиловки. Значительно подтянулась и техническая часть, сократив простой заводов из-за технических непорядков.

Дело теперь осталось только за вами, сплавщики!

Несмотря на стопроцентное выполнение плана распиловки, на биржу пиломатериалов поступает ежедневно только семьдесят пять стандартов вместо ста, необходимых для выполнения экспортной программы. Это является результатом плохой сортировки посылаемых вами для завода бревен. Их распиловка даст экспортного леса только тридцать два процента вместо нужных сорока процентов.

Вам необходимо принять самые срочные меры к подкреплению этого слабого участка игарского пролетарского фронта.

Товарищи сплавщики! Штаб содействия экспорту надеется, что вам также близки интересы нашего пролетарского государства и вы не допустите, чтобы по вашей вине провалился экспорт и оказались напрасными усилия товарищей, ударников игарских лесозаводов.

Председатель штаба содействия Лавров».

Ударные смены на лесозаводах давали все, что может только дать в течение рабочего дня человек. А больше того, что давали ударники Игарки, человек дать не мог.

Чтобы сберечь этот героический труд, воззвание и призывало сплавщиков.

Теперь сплавщики решали дело игарского лесоэкспорта, дело чести Игарки.

ПОЛЯРНЫЙ ДОМ ОТДЫХА

В горах, в притоке Енисея Курейке, этой изумительной и безвестной реке, рабочие, добывавшие графит из курейских недр, страдали от цынги, постоянной гостьи далекого рудника.

Цынга заглядывала по веснам во все предприятия Комсеверпути, раскиданные по енисейскому простору.

Зимней, проложенной сквозь тайгу, дорогой и по заочневшей от морозов реке Курейке с рудника отвозили в Туруханскую больницу заболевших цынгой. По дороге нередко больные поправлялись настолько, что сами отказывались от лечения и возвращались на рудник.

Из порта Игарка больных отвозили на близлежащий одноименный станок, где люди тоже вскоре поправлялись.

Но не было станка на Енисее такого, как в устье Курейки, где скрюченные цынгой больные быстро вставали на ноги и от улучшенного питания и от сухого климата. На руднике из-за гор четыре месяца не видно было солнца. А здесь

на устье, открытом месте, солнце показывалось раз в сутки на определенное, короткое время.

Изба, в которой проживали больные в устье Курейки, была тесна и не оборудована. Заведующий Курейским рудником Семенов предложил Комсеверпути построить в устье Курейки первый полярный дом отдыха для борьбы с цынгой, для поправки утомленных, для отпускников северо-енисейских предприятий.

Лавров одобрил предложение Семенова, и зимой должны были приступить к стройке Курейской полярной здравницы.

Круглый год здесь предстояло посменно проводить свои отпуска работникам полярных предприятий Комсеверпути. Не нужно будет больше тратить средств на перевозку больных в верховья Енисея.

Так зарождалась идея изгнания цынги с енисейского севера, идея постройки полярного дома отдыха в устье Курейки.

Но пока Игарка не имела гвоздей. Строительство намечено было развернуть на пять с половиной миллионов рублей. Но гвоздей на складах Игарки не оставалось и пяти с половиной ящиков. Игарка должна была строить не только графито-обогадительную фабрику, бондарно-ящичный завод, но и больницу, постоянный клуб, школу и дом отдыха. Игарке по-зарез необходимы были дома для жилья. В окностучался уже сентябрь. Дожди задерживали погрузку иностранных лесовозов и по ночам температура падала ниже нуля, а люди все еще ютились на чердаках и в бараках, стены которых быстро пропускали холод.

Работы за полярным кругом за тысячи километров от железной дороги требовали полного снаряжения всеми предметами, необходимыми человеку, в том числе и маслом и гвоздями. Задача сибирской общественности состояла в том, чтобы всячески облегчить героическую работу на дальнем севере Советов. Москва и сибиряки должны были помочь своим полярникам строить жилье для рабочих и дом для заслуженного отдыха на устье Курейки.

ДРЕВНЯЯ ИГАРКА

Моторный бот «Зверобой» работал на Игарской протоке Енисея, выполняя поручения Игарского порта.

Бот держал связь с совхозными покосами, раскиданными по енисейским островам и берегам, ходил в станок Игарку по ту сторону Енисея за семь километров от порта, в древнюю Игарку.

Древняя Игарка, расположенная на высоком берегу, заключала в себе несколько бревенчатых домов и один магазин, или как его здесь звали, — интеграл.

Старожилы Игарки давно вымерли, а наследники их пораз'ехались по Енисею. И самым старым гражданином станка являлся рыбак Давыдов. Он прожил здесь с четверть века. Его три сына, отделившись от него, жили своими тремя домами, и Игарка, древнее «Игоркино зимовье» неизвестного Егора, фактически превратилась в Давыдовку.

Здесь, на другой стороне Енисея, с высокого крутого берега порт Игарка был как на ладони. Видны были его штабеля пиленого леса, его заводы, маячившие высокими трубами, в тихие вечера слышны были стуки и шумы игарского строительства.

А древняя Игарка продолжала жить своим укладом в древних бревенчатых, побеленных изнутри, просторных и монастырски-спокойных домах.

После портовой сутолоки и шума здесь в станке было необычайно тихо.

На моторном боте мы подошли к песчаному и отлогому берегу станка, где просушивались рыбацьи сети.

Рыбаки готовились итти на рыбалку вниз, километров за пять, и мои спутники, ярые охотники, решили сопровождать рыбаков.

Енисей притих, но небо было серое, в исчерно-синих дождевых подтеках. Несколько чаек вились над нами бесшумно и высоко.

Нас высадили на песчаный и вязкий берег и рыбаки стали раскидывать сети. Сегодня, по расчетам игарцев, сюда должна была притти сельдь-туруханка.

Мы поднялись в тальник и пошли по высокой траве, украшенной крупными северными цветами.

— Смотрите, здесь прошел на водопой медведь! — заметил один из охотников.

Из лесу вилась полоса примятой к земле высокой травы.

— Здесь он валялся! — сказал хозяин бескурковки.

— А жеканы есть у вас? — спросил его другой охотник.

— Припас новенькие, осечки не дадут! — похвастал охотник, за несколько минут до того пропустивший двух уток из-за осечки ружья.

Вскоре мы вышли на реку Большую Игарку, которая по словам рыбаков спускалась с гор за сотни километров отсюда. На устье реки стояли две илимки, блестя новой покраской. Мы взошли на одну из них. Они прибыли сюда из Игарского порта для промера фарватера Енисея, и изыскатели, пришедшие на илимках, были на другой стороне.

Возле недавно побеленной печи на илимке хлопотала у хлебов пожилая женщина. Она угостила нас, утомленных пешеходов, чаем и свежим хлебом, и никогда не казался нам хлеб таким вкусным.

Мы переправились на лодке через Большую Игарку и нашли приют у Николая Попова, заведующего интегралом — магазином станка.

— Я родился, — рассказывал про себя Николай Попов, — в Дудинке, посеверней отсюда, и скажу так: никогда отсюда не уеду, потому что доволен своей жизнью. Один раз, когда еще был мальчишкой, ездил в Красноярск, видел там железную дорогу, но здесь в Игарке я увидел такое, чего не в каждой провинции увидишь: морские пароходы, морские самолеты, иностранцев, даже негров, индусов. А ведь таких заводов, как второй номер, говорят, немного в Союзе. Сибирь — вольная страна. Такой земли мало еще на планете осталось, почему и идет народ к нам валом. Игарка — это новая Сибирь! Север, он притягивает к себе человека. И отец мой, и мать моя, и дед и бабка — все в Туруханском краю родились. Чего нам уходить отсюда? Нужно только наш край поднять, просветить, и я думаю, нам порт поможет в этом деле.

Закусив на ужин поджаренной свежепойманной селедкой-туруханкой, мы легли на оленьи постели-шкуры, разостланные для нас на полу просторной избы, и крепко уснули. Рано поутру нас разбудил моторист «Зверобоя».

Комсеверпуть, как партизан, пришел завоевывать север. Он пришел сюда, как революционный авангард рабочего класса. Пришел, чтобы разбудить сонный край.

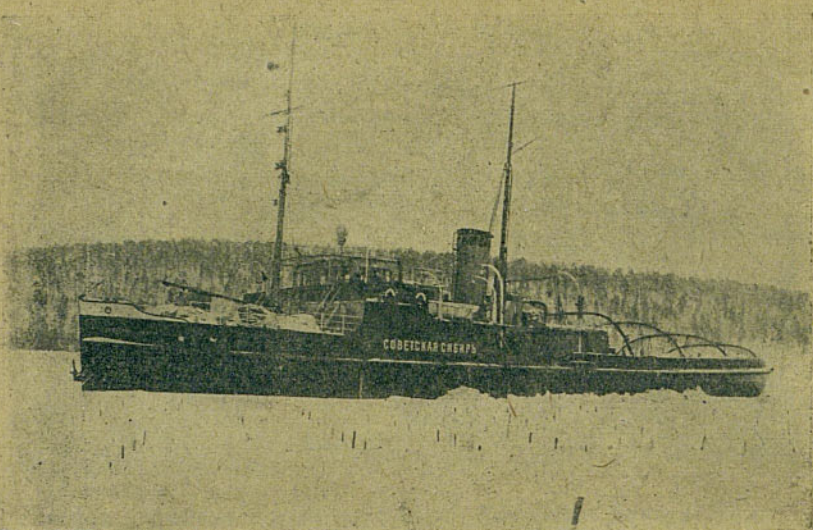
И древняя Игарка смотрела на новую с удивлением и надеждой.



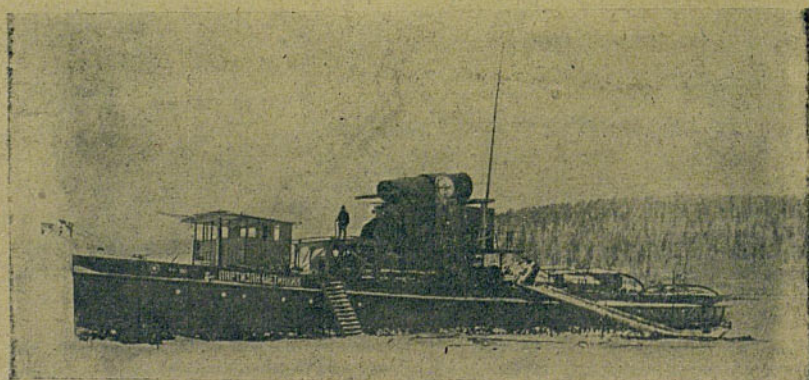
Селякинский засольный пункт близ Усть-Енисейского порта.



В 1930 году при возвращении из Карской экспедиции замерзла, не дойдя до Красноярска, часть речного каравана Комсеверпути и стала на вынужденную зимовку в опасном, незащищенном от весеннего ледохода месте.



Зимовка теплохода „Советская Сибирь“ посреди Енисея.



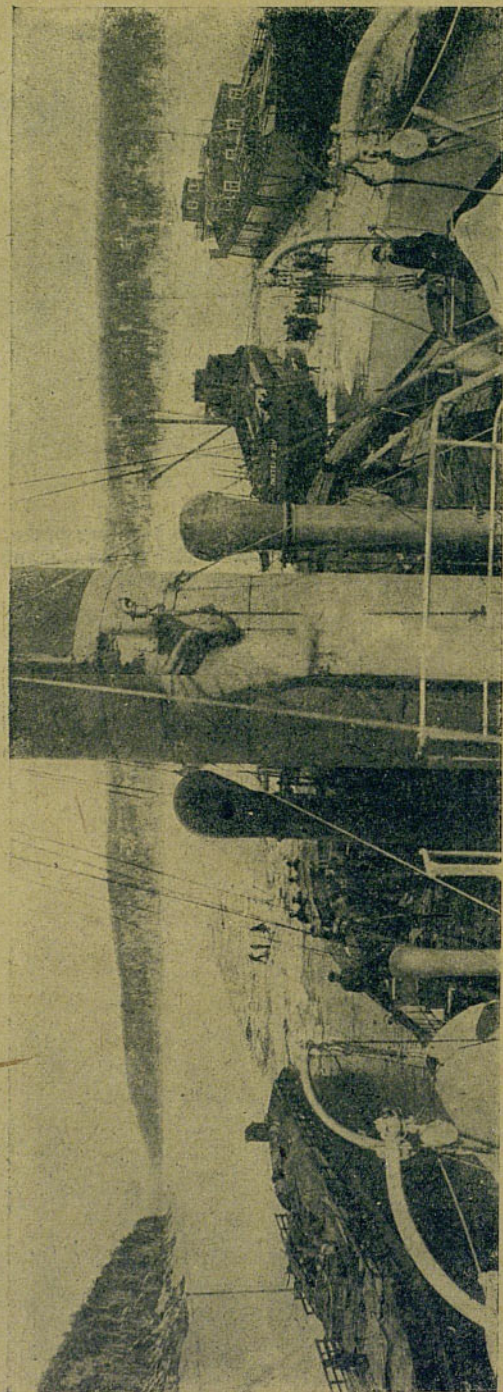
„Партизан Щетинкин“ на зимовке.



Спасательные работы по отстою от льдов зимующего каравана. Люди пробивают во льду канал для вывода судов под защиту сооруженной дамбы.



Дамба в 1250 тонн весом.



Путь вокруг острова, куда вывели „Советскую Сибирь“ с фаватера под защиту дамбы. Момент расстановки судов



В совхозе и в порту скот уже второй день не получал сена. В корм шел дорогой овес. Сено было с'едено, новое еще не кошено, а его нужно было заготовить на зиму более сотни вагонов — так разросся конный и скотный двор Игарки.

Вопрос о сене вставал здесь так же остро, как вставали все вопросы в этом дальнем уголке Союза.

Спешный отлет гидроплана в Красноярск не дал возможности агроному совхоза осмотреть, выискать сенокосные дуга с птичьего полета над Игаркой.

С большим трудом у порта была отвоевана моторка «Стрела», боявшаяся Енисея. В свежий ветер моторист «Стрелы» отказывался переходить на другую сторону Енисея.

Осматривавшие Медвежий остров заведующий совхозом Левшин и десятник, выйдя из моторки, сразу ступили на высокотравный берег. По берегу стелилась широкая полоса неизвестного следа, словно по этой сочной траве волокли коровью тушу.

Когда десятник увидел свежий помет, он повернул обратно вместе с Левшиным к моторке.

— Так вот оно что! — удивлялся Левшин. — Значит мы медведя чуть не повстречали? А я думаю, кто мог здесь ходить по острову до нас? Рыбаков здесь не было, косарей тоже. Значит медведь?

И на Совхозном острове тот же десятник видел этой весной росомаху. Десятник и росомаха охотились, как оказалось, на одну и ту же утку и повстречались на берегу озера, куда мать отводила своих врагов от выводка.

Собака десятника, почуя зверя, испугалась и бросилась без лая наутек, росомаха — в кусты, а человек — на помост дороги.

К Лаврову в Игарке постучали в дверь, за которой, как всегда, поздно не спали партийцы-работники нового города.

В комнату вошел грузный человек, без единого седого волоса. Он оброс густой, но еще короткой нечесаной бородой. Болотные сапоги с наносниками и желтоватая проолифленная одежда выдавала в нем рыбака.

Он обошел всех в комнате, со всеми поздоровался, назвался Морозовым и, сев на свободный табурет, сразу заговорил с Лавровым о безобразной оттяжке с рыбалкой и зверобоем.

Опять, в тысячный раз, вставал вопрос о недостатке транспорта и моторной силы. Нечем было перевезти рыбаков и зверобоев в Ензалив на Пески и на Ефремов камень. Срывалась полярная путина.

— Вы говорите, сколько в прошлом году набили белуги? — (он так называл морского зверя белуху). — Двести сорок? А в этом году еще тысячу голов прикиньте, вот какая теперь контрольная цифра! А я сижу еще в Игарке и зверобой мои еще в Усть-порту! — жаловался старый зверобой Морозов.

Он подробно рассказывал о преимуществе норвежского лова белухи, о том, как вместе со зверобоями в прошлом году у Ефремова камня повстречали двух медведей, самца убили, медведица ушла в море.

— Стосковалась медведица по мужу своему и пришла сюда его разыскивать, — рассказывал Морозов. — Встретились мы с нею в море на лодках неподалеку от нашей избушки. Кроме багра у нас ничего не было. — Ребята, — говорю я, — подгоняй ее лодками к берегу, не давай ей опять в море уйти! — Не хотелось нам упускать говядины, а рыба опротивела. Сперва ребята мои оробели, а потом ничего, поправились. Гонят медведицу с лодок к берегу, она трусит и отступает перед нами. Обернется, пасть разинет, рывкнет. Я сунул ей багор в пасть, но зверю это шибко не понравилось, выбежал он на берег, а я в избушку за ружьем, и вечером ели свежее мясо.

— С промышленником Бегичевым встречались? — спросил я зверобоя.

— Как же! В двенадцатом году, возле Пясины он наш пароходишко еще на паруснике своим догнал. Знаменитый был промышленник, крепкий был человек, и лучше его Таймыра никто не знал здесь. А еще скажу есть промышленник Фролов, ну таких зверобоев я еще не видывал. Живет с женой в избушке, кругом на триста километров ни одной души, да он и не пустит никого к себе. Сам в одну сторону поедет пасти проверять, а жену в другую посылает. Так вдвоем и работают. И всегда больше всех с промыслом. Он теперь тоже наш комсверпутский, в Карское море придет с Архангельска, — закончил Морозов и стал прощаться.

Над протокой басовито и протяжно прогудел теплоход «Красноярский рабочий». Капитан теплохода сообщил Лаврову, что собирается сейчас уходить в Усть-порт за баржею, которую поведет в Красноярск.

— А что с «Мейснером» и «Кооператором»? — спросил Лавров.

— Они по-моему стоят в Усть-порту.

— Срывают путину! Морозовские ребята значит все без дела в порту! Под'еду в Усть-порт, подкручу дело. Сколько здесь ходу?

— Часов восемнадцать.

— А взад-вперед?

— Суток трое потребуется.

— Приготовьте теплоход, едем сейчас же!

Теплоход, приняв груз пиломатериала и пакли для строительства устьпортовского консервного завода, пошел вниз по Енисею, к Ензаливу, неожиданно унося нас с собой на север.

Вместе с нами на теплоходе направлялся и завхоз Игарки Мартынов, которого должны были принять в Дудинке на шлюпке. В Дудинке завхоз предполагал закупить сена для Игарки.

— Ну, а как же с Курейкой и Нижней Тунгуской? — спросил я Лаврова.

— До прихода иностранных судов в Игарку мы побываем на рудниках.

На Енисее был сильный шторм. За Игаркой на севере суда чувствовали себя так же, как на море, и речные пароходы не показывали сюда носа. Их могло бы здесь накрыть волной, опрокинуть шквалом.

Второй месяц подряд дули нескончаемые норд-весты, будоража многоводную ширь реки. Норд-весты сгоняли с севера лед в Карское море. Через две недели в это море уже должны были прийти суда Карской экспедиции под начальством гидрографа Евгенова.

Если в прошлом году по путине контрольная цифра равнялась почти десяти тысячам центнеров, то в этом году она возросла до тридцати тысяч. Кроме того зверобой Комсерпути обязывались добыть тысячу двести дельфинов и тысячу ластоногих: нерпы, морского зайца¹⁾.

Весь путь от Игарки до Усть-порта нас сопровождал лес по обоим берегам реки, но еще за сотню километров до Усть-порта он словно устал, присел, стал меньше, низкорослей и уже к самому порту послал к нам навстречу лишь тальник-кустарник. Так постепенно северные берега Енисея из густолесных переходили в безлесные, покрываясь мховыми подушками тундры или голым камнем.

ПОЛЯРНАЯ ПУТИНА И ЗВЕРОБОЙ

В Усть-порту не видно было рыбацких караванов, не дымили «Мейснер» с «Кооператором», накануне они ушли в за-

¹⁾ Род тюленя.

лив вместе с двумя рыбацкими караванами, левобережным и правобережным. Группа рыбаков и зверобоев еще должна была пойти по восточному побережью Карского моря в Убойное, Польшину и Кириллову, где ставилась зимовка. На островах Сибырякова и Оленьем, раскинутых в Енисейском заливе, Комсеверпуть впервые высадил рыбаков, осваивая неизвестные человеку водоемы.

Близ Усть-порта двести восемьдесят пять рыбаков высадились на шести водоемах-песках, как называли рыбаки места для улова рыбы. Комсеверпутцы жаловались на то, что лучшие пески были у Турухансоюза, который пришел сюда рыбачить первым. Но шестьсот пятьдесят рыбаков ушло на низ, где Комсеверпуть не имел себе соперников, где он сам был первым рыбаком и первым зверобоем.

Зажатый льдами остров Диксон, в бухту которого стремились рыбаки и зверобои, не подпускал их близко к себе. Затягивалась и без того опаздывавшая путина.

Эстакада, сделанная из бревен еще до революции, служила дорогой с берега к морским и речным пароходам, приходившим в Усть-порт и ошвартовывавшимся здесь. Каждый год огромные льды приходили к эстакаде, выворачивали ее верхний настил, уносили часть бута, но сооружение оставалось незыблемым. Этому поселению на крайнем севере Енисея некогда, до открытия Игарки, прочили большое будущее. Но Усть-порт не оправдал надежд, возлагавшихся на него человеком. Место это было неудобным для стоянки морских пароходов. Ни высоких гор, ни лесов здесь не было, и ветры господствовали в широкой протоке у поселка.

К этому селению подходили туземцы со своими тысячеголовыми стадами оленей. Здесь туземец-рыбак и прежние русские поселенцы помногу добывали ценной красной рыбы.

Комсеверпуть решил использовать звериные и рыбные богатства северного Енисея, завладеть ими и передавать их далеко за тысячи верст туда, где шла грандиозная работа новостроек. Комсеверпуть основал Усть-портовский консервный завод. Комсеверпуть впервые зажег в порту электрический свет, удивляя туземцев невиданным «чудом».

Возможная выработка завода — шесть тысяч банок ежедневно. Сырье поставляют Комсеверпуть и Турухансоюз, но с перебоями и в недостаточном количестве из-за отсутствия перевозочных средств. И завод полностью не загружен.

Полярная путина должна была обеспечить завод сырьем.

СТАНОЧНИКИ

«Красноярский рабочий» возвращался в Игарку, проходя вдоль безлюдных берегов северного Енисея. Через каждые тридцать-сорок километров встречалась ветхая изба, в ко-

торой летовал и реже зимовал какой-нибудь рыбак, приходивший сюда из-под самого Енисейска.

В нескольких километрах от Усть-порта стоят всего две избы Ананьева и Панова в станке Крестовая. Старик Михайлов — лоцма теплохода плавает по Енисею уже тридцать восемь лет. Его учитель плавал по Енисею свыше сорока лет и тоже видел эти же две избышки на берегу Енисея. И те же Пановы и Ананьины живут и доселе в этих избах, как жили сотню лет назад. Ничего нового не прибавилось в их жизни. Большинство станочников ни разу не видели не только Енисейска, но и Туруханска, и больше двух изб на тридцатисокоракилометровом участке себе не могут представить.

— Зимой-то что им здесь, рыбакам, делать? — спросил молодой матрос.

— А горностая, колонка добывают! Попадается и песчишка, лисички. Если человек не ленив, он здесь круглый год работает.

В каждом станке Лавров намечал расселить с будущего года по десять-двадцать семей, дать им лес для стройки и рыболовные снасти. Эти новые люди должны будут освежить здесь застаревшую кровь и создать рыбацкие колхозы — кормовую базу для многолюдного севера грядущих лет.

Если Усть-порт вдруг с ростом строительства консервного завода встрепенулся и ожил, то с разворачиванием строительства на крайнем севере Советов оживут и все станки по Енисею.

Незримые нити радио соединят раскиданные по берегам станки, и люди севера приобщатся ко всей жизни многоликого, многообразного Союза.

Энергичный Иваненко — заворгбюро в Дудинке, знаток Туруханского и Таймырского севера, обещал Лаврову наметить твердый список станков, где возможно будет увеличить поселения.

— Нам до тех пор во-время не начать путины, — говорил Лавров, — пока сейчас же вслед за льдом из Игарки не тронутся вниз рыбозверобойные караваны. Часть игарских рыбаков осядет на сезон по пескам, не доходя до залива, другие выйдут к самому морю. Нам необходимо иметь основные кадры рыбаков в самой Игарке. И мы добьемся этого! Нам необходимо иметь оседлое население на севере Сибири. Игарка становится уже крупнейшим оседлым пунктом полярного севера. Мы перегнали по темпам роста даже сказочно быстрый Мурманск.

Пройдет немного лет, встрепенется могучий радиофицированный Енисей, оседланный человеком, и отдаст свои силы росту производительных сил одной шестой части мира.

Я впервые увидел буксирные теплоходы Комсеверпути в 1930 году близ острова Вайгач, у самого входа в Карское море. Они только что пришли из Данцига, где были спущены на воду с целью увеличения тяговой силы на Енисее. По этой своевольной реке плотам трудно было итти самосплавом в Игарку. Баржи с грузом продовольствия и строительных материалов обычно тащились за кормой этих нарядных и сильных полуморских кораблей. Осадка их была невелика, они не так опасались когтистого грунта Енисея, как речные пароходы.

Тремя такими теплоходами обогатился Енисей в 1930 году. «Советская Сибирь», «Красноярский рабочий» и «Комсеверпуть» совершили грандиозный морской поход из Данцига вокруг берегов Скандинавии и Мурмана к проливу Югорский Шар и Карским ледовым и туманным морем — к каменистым низовьям Енисея. Но по пути двух из них бросили на помощь погибавшему морскому соратнику «Зверобой», дававшему сигналы бедствия из Пясинского залива. «Зверобой» погиб, крепко схваченный камнями Пясины, теплоходы не спасли его. Они пришли в Енисей делать свое будничное, но важное дело.

Возвращаясь после карских операций 1930 года, «Комсеверпуть» и «Советская Сибирь» замерзли на бере Енисея в ста километрах от Красноярска. Поход был слишком поздний и люди не смогли перегнать обледенение реки. Река заставила зимовать корабли в неудобном и опасном для судов месте. Когда горы енисейского, торосистого льда тронулись поздней весной, кроша береговую лес, разворачивая и унося на себе обломки каменных скал, трудно пришлось теплоходам. Они стояли на пути, которым шел в Карское море, сметая все, лед Енисея. Сотни людей строили на Енисее огромную ледяную дамбу, укрепляя ее береговым камнем. Эта дамба должна была отвести в сторону ледовый поток, спасти корабли от неминуемой гибели, от срыва лесоэкспортных операций и всего дела Енисейского севера.

Труд людей не пропал даром. Дамба сдержала удары первых льдов. Теплоходы пришли в Красноярский затон и после ремонта снова вступили на линию речного фронта.

Навигация только еще начиналась, но теплоход «Комсеверпуть» имел уже две аварии на Енисее. Он вышел из Красноярска в конце июня с первым караваном в Игарку и не один, а с длинным хвостом барж. С этим караваном в Игарку шла рабочая сила, продовольственные грузы и коровы, овцы и свиньи для совхоза Игарки.

Перед Казачинским порогом караван отчалил у самого берега лихтер и опустился с двумя баржами к порогу. На

самом сильном течении у теплохода лопнула штурвальная цепь, корабль потерял управление, его вмиг нанесло на камни и поставило поперек пенящегося Енисея. А сзади на буксире за кормой теплохода неслись две баржи с людьми и грузом. Они должны были врезаться в середину корпуса теплохода, разбить его пополам.

Люди, бывшие на передней барже, видя неминуемую гибель, метались по палубе.

Боцман теплохода сбил с крюка буксир и баржи понесло по воле взбешенного Енисея.

С баржей номер восемь и второй побросали якоря, чтобы зацепиться за камни и остановить смертельный разбег. Но река оборвала якоря, словно нитки.

— Товарищи! — крикнул седой водолив баржи номер два. — Нам теперь одно спасенье: кошка!¹⁾. Если она не поможет, тогда ждать нечего! Послушайте меня, старика, тридцать лет хожу по этим порогам!

Матросы и часть рабочих дружно выкинули кошку за борт. Она зацепила баржу, но Енисей пересилил кошку, обломав ей лапы, и баржу понесло на камни. Люди дружно подняли и выкинули снова ее за борт, она ухватилась двумя оставшимися, уцелевшими лапами за подводный камень, над которым ходили буруны, и баржу стало задерживать. Она тихо прошла, чуть скрипнув бортом о борт теплохода, и без удара наползла на каменную плиту.

На «Комсеверпути» скоро исправили штурвальную цепь, и караван вышел из порогов.

Дойдя до устьев Нижней Тунгуски, на самом перекате, теплоход снова выскочил на мель. Его развернуло боком и баржи понесло опять на теплоход.

На этот раз буксира не сбили. Старик-водолив кричал рулевым как держать обе баржи и задел баржей номер два только носовую часть теплохода. Баржа номер шестнадцать наскочила на номер два и поломала ей рули.

Через несколько дней после нашего возвращения из Усть-порта в Игарку было получено радио с «Красноярского рабочего» о том, что теплоход «Комсеверпуть» сел снова на мель в ста шестидесяти километрах от Красноярска.

Садиться на мель на море и в реке — дело обычное. Но когда один теплоход в течение одного месяца садится три раза, — то эти посадки срывают план перевозок на Енисее и у Комсеверпути и у Госпара.

Нужен более тщательный подбор людей на такие замечательные суда, как теплоходы Енисея. Команда теплохода

¹⁾ Якорь.

«Комсеверпуть» должна помнить, что на его борту начертано имя пионерской организации полярного севера.

Кадры речников Енисея чрезвычайно слабы. Речное училище и лоцманские классы должны быть созданы в самом Красноярске. От кустарщины пора перейти к научной постановке дела.

Енисей должен иметь отличных речников.

КРЫЛАТЫЙ РАЗВЕДЧИК ЛЕСОВ



ИСЧЕЗ САМОЛЕТ

В станке Верхнеимбатском ученые лесоводы томительно ожидали обратного прилета «Комсеверпути 2». Ходили часто на рацию, спрашивались, нет ли радиogramм из Игарки от командира самолета. Но Игарка ничего не сообщала лесоводам.

Пятнадцатого июля их разбудил знакомый шум моторов, и над станком показался «Комсеверпуть 2». Самолет видимо шел на снижение, кружась над станком, как вдруг после третьего круга взял направление на Красноярск и вскоре скрылся из виду.

Начальник лесозащитной экспедиции Комсеверпути, старый лесовод Абрамов, написал акт о нарушении плана разведки лесов, и собирался отправить его в Новосибирск.

Но через три дня, ночью, снова над станком закружил самолет. Ночь была светлая, солнечная. Солнце не заходило круглые сутки. Самолет сел на реке Инбак возле станка.

Оказалось, что «Комсеверпуть 2» сделал еще один пассажирский рейс из Игарки в Красноярск, перекинув туда члена президиума крайисполкома Леонова.

— Я вам сбросил вымпел с запиской, разве вы его не заметили? — удивился летнаб.

На следующий день, отмеряя по карте Туруханского края циркулями и расчерчивая карандашом кривые линии воздушных путей, летчики и лесоводы наметили маршрут предстоящих полетов над северной тайгой.

Никто, никогда не обзиревал эти леса с птичьего полета, даже кочевники-туземцы не заходили в эти таежные дебри. Пути кочевий, лежали по другим направлениям, где было меньше болот, топей и гари, где гуще рос мох — ягель — корм для оленей, — кормильцев людей севера. Воздушному кораблю «Комсеверпуть 2» предстояла высокая честь, впервые в истории авиации, облететь тайгу и занести ее контуры, породы и сорта ее деревьев на лесную карту Сибири.

Часы моторов были на излете. Еще двадцать часов полета оставалось совершить двухмоторному самолету, носившему на своем борту имя пионера Советского севера.

НА ЕЛАГУЙ

Работа воздушного корабля «Комсеверпути 2» над Карским морем в 1930 году, разведка льдов от Диксона к мысу Желания Новой Земли и к острову Белому, замечательный полет в Гыдоямю на пушную факторию за плотниками, закончившими стройку первого дома, вписала в летопись воздушников севера новые героические страницы.

Если над морем, над крошевом карских льдов полет был весьма рискованным, то разведка лесов на тяжелой морской машине, на излетанных моторах было делом исключительным по своей смелости.

Если над морем неожиданно скисал мотор, то летчик мог выбрать чистую, от льдов площадку воды, нужно было всего лишь дотянуть милю-другую, а для этого всегда бы хватило времени. «Комсеверпуть 2» как планер обладал хорошими качествами и без работы моторов мог пролететь не одну минуту. В крайнем случае возможна была посадка и на лед.

Но снижаться на тайгу, островерховую и неровную, с провалами болот и топей, прорезанную речушками, было совершенно невозможно.

В шесть часов утра на реке Инбак бортмеханик Побежимов снова запустил кормовой мотор, и опять в ушах, заложенных ватой, раздались знакомый звон и оглушающий треск.

Самолет выбежал на Енисей.

С севера надвигалась черная завеса грозowych туч, изредка прорезаемых росчерками молний. И как всегда лодка самолета была перегружена. Лишь в третий раз, разбежавшись по Енисею, самолет оторвался от воды.

Вот показались песчаные косы-острова, мешавшие водам Елагуя вливаться в Енисей. Песчаные отмели берегов, пойма, болота, гари и лес-беломошник чередовались словно на киноленте. Казалось на песке зеленел по белому мху сосновый бор, то вдруг справа или слева по борту возникало огромное ржавое болото с куртинами сосны.

Три ученых лесоведа, выглядывая со своих наблюдательных постов-иллюминаторов и люков воздушного корабля, наносили в тетради кроки пролетаемых лесов и делали здесь же пометки о его качестве. Через каждые пять минут полета они отмечали новую породу леса и каждое новое место, чтобы после полета сверить данные и по ним составить карту сибирских лесов по породам, сортам, бонитету.

По Елагую преобладала сосна типа бор-беломошник. Болота не давали возможности расти здесь первоклассному лесу. Нашим поколениям предстояло осушать эти болота и возвращать новые высокоценные леса.

До самых истоков Елагуя прошел самолет и повернул обратно к станку Верхнеимбатскому.

СНОВА В ПУТЬ!

— Вот, жуки, разоспались, никак не добудишься! — говорил командир Липп, стаскивая с воздушников одеяла.

— Рано еще, — возразил Страубе, переворачиваясь на другой бок.

— Полчасика еще поспим, — сонно отозвался летнаб.

— Пора вставать, — теребил настойчиво Липп, — надо заправлять самолет и горючего еще нет на берегу!

Летчики по одному не спеша стали одеваться.

Маршрут второго полета должен был пролегать через Верхнеимбатское, факторию на Елагуе, озеро Бака, озеро Дында, реки Таз, реки Худосою, Пакулиху, Енисей и снова в Верхнеимбатское.

Двадцатого июля в семь часов тридцать минут самолет ушел во вторую лесную разведку, с целью исправления неточностей первых наблюдений.

Лесовод Шмидт, работавший в наземной экспедиции по Елагую и хорошо знавший елагуйские леса, ясно различал с двухсотметровой высоты все до мелочей в этих лесах, исхоженных им и его партией.

Над факторией Елагуй летнаб сбросил вымпел с почтой. «Комсеверпуть 2» был не только ледовый разведчик, проводник морских пароходов сквозь полярные льды в порты Сибири на Оби и Енисее, «Комсеверпуть 2» был не только лесной разведчик и пассажирский самолет, но и воздушный письмоносец.

За гарью лесов, спаленных рыбаком или молнией, раскинулось небольшое озеро Бака. На эту водную площадку и сели летчики через сорок минут после взлета из Верхнеимбатского. Километровая ширь и трехкилометровая длина озера Бака гарантировали успех посадки.

На берегу озера в избушке жило шесть рыбаков, пришедших сюда еще по зимнему пути и отрезанных теперь от своего станка непроходимыми топями и болотами.

Изможденные, бледные рыбаки жаловались на цыngu. Не только людей, но и собак одолевала эта жестокая болезнь севера. У собак припухали ноги, они отказывались бегать в упряжке.

Летчики оставили рыбакам весь свой запас сливочного масла, имевшийся на самолете, и вскоре зашумели мотора-

ми над озером и над лесом обратно к Инбаку. Двух рыбаков, которых цынга связала по ногам, воздушный корабль перекинул через непроходимые топи и болота к больнице Верхнеимбатского станка. Самолет служил на севере еще и каретой скорой медицинской помощи.

К МАНГАЗЕЕ

Самолет мчал на запад от Енисея, от Инбака над сплошными массивами ели, кедра и лиственницы. Временами показывались небольшие рыжие или зеленые пятна болот с окнами голубевшей воды. Тайга отходила вправо, и самолет тянул над тундреными болотами. Облака остались далеко позади. Была отличная видимость. В ясную погоду на севере видно за пятьдесят километров — так чист полярный воздух.

Самолет падает в воздушные ямы, его подбрасывает все чаще и чаще. Начинается «болтушка», как говорят летчики. Лесоводы ерзают на сиденьях. Наиболее молодому из них особенно не по себе. Но все же, склоняясь над картами, ученые делают свои пометки, отслеживают лесные богатства.

Воздушные тропы ведут самолет к какой-то новой реке.

Она шире Елагуя.

Это — несомненно Таз!

Валежник и гарь тянутся по берегу Таза, перемежаясь с золотисто-желтыми водоемами. Река расплела свой густые песчаные косы. Она настолько чиста, эта река, что ее дно ясно видно с самолета.

«Комсеверпуть 2» идет низким, бреющим полетом. Видно как тайга ржавит болотами и топями. Половину площади заняли болота своими кочками и зыбунами. А вон далеко, слева, раскинулась беспредельная тундра.

Пятьсот километров вниз по Тазу пролетел самолет и ни одной избушки, ни одного человека не видел на этом водном, вымершем пути древних купцов к их сказочно-богатой столице на Тазе — Мангазее. Возможно, что немногочисленные тазовские сургуты, как называют здесь тунгусо-остяков, откочевали куда-нибудь в сторону со своими оленями и островерхими, дымными чумами.

— Нам не хватит горючего на обратный путь! — предупреждает летнаба запиской бортмеханик Побежимов.

Сбоят моторы, неправильно выстукивают удары по звонкой воздушной мостовой.

Побежимов уже наверху, в моторном отделении, куда он как кошка взобрался по узкой лестничке. Выбило одну резиновую прокладку во всасывающей трубе. Три цилиндра кормового главного мотора вышли из строя. Гидроплан подтягивается ближе к воде на случай вынужденной посадки.

Еще несколько километров и кончится тайга, снова сверкнет своей широкой голубою грудью древний Таз.

Надо скорее садиться!

НАПРЯМИК ЧЕРЕЗ ТАЙГУ

Впервые в истории авиации самолет вышел к истокам реки Таз. Впервые пролетел самолет пятьсот километров вниз над рекой Таз и сделал на ней посадку.

За десять минут лесовод Шмидт натаскал из реки удочкой полное ведро окуней и красноперок.

С полдня провозился Побежимов в моторном отделении. Исправлены недочеты в моторе и летная машина готова к старту.

Надо беречь горючее. Если возвращаться старой дорогой, — не хватит бензина и самолет не дотянет до Верхнеимбатского.

— Мы режем напрямик, будем шпилить над тайгой! — предлагает летнаб. Здесь двести шестьдесят километров пути, из них двести десять сплошняком тайга и километров пятьдесят наберется болот и грязи. Если моторы сдохнут, как-нибудь усядемся в грязи, или на болоте.

Самолет вылетает навстречу пышной цветистой радуге. На Кангатова¹⁾ гидроплан идет в этом горящем радужном кольце. А под ногами — тайга, гари, болота и поймы. На белесоватых пятнах островки ели, березы и кедра. Опять потянулась тундра.

— Смотрите, под нами торфяники! — пишет лесовод Соколов старику Абрамову.

Тундру сменяет лиственница. И снова тайга упирается в тундровые болота. Это пятнистая тундра прижалась под лесами, пригнула свою шею, будто зверь, карауля добычу — крылатого и бесстрашного разведчика лесов.

Что это блеснуло впереди? Уж не озеро ли Бака? Нет, не оно! Вокруг много разных озер:

Лесотундра! Лес по болоту!

Уж не сбился ли самолет с пути? Не видать красавца Енисея, его мощной темносиней полосы стали! Петров ведет самолет по компасу. Не врет ли компас? На море не раз сбиваются с курса старые морские волки. А здесь, в воздушном океане, без ориентиров, над этой зеленоверхой тайгой с голубеющими озерками и рыжими болотами сбиться так легко.

Но вот сверкнул вдали Енисей! Сразу веселее — и солнце и небо и темная угрюмая тайга! Кажется, что по другому, уверенней стучат моторы и вертятся воздушные колеса пропеллеров, завидя водную ширь Енисея.

¹⁾ Станок.

Мелькнуло устье реки Елагуи, через две минуты пересечен еще один приток Енисея.

Как моряк в открытом море, как туземец в бесконечной голой тундре, так и пилот в воздушном океане находит верный путь для воздушного корабля.

Верхнеимбатский станок, — это песчинка среди шести миллионов гектаров, пройденных и виденных самолетом и людьми, разыскана.

ЧЕТВЕРТЫЙ ПОЛЕТ

Вылет на Подкаменную Тунгуску был назначен в шесть часов утра двадцать второго июля. Самолет летел с Тунгуски на Тунгуску, разделяя под собой леса на сорта по бонитету. Ученые лесоводы Абрамов, Шмидт, Соколов, как в школе учителя, ставили единицы, двойки, тройки, четверки и пятерки сибирскому лесу, причем худшей из этих отметок считалась здесь пятерка.

По проторенной им самим дороге «Комсеверпуть 2» быстро пришел в станок Подкаменная Тунгуска, откуда надо было исследовать берега этой дикой, лесной реки.

Река Подкаменная Тунгуска крепко держала лодку перегруженного самолета. Снова три больших разбега сделал «Комсеверпуть 2» и вынужден был возвратиться к старту. В последний раз пилоты решили облегчить нагрузку машины и откачали одну бочку горючего.

Комары, от которых не было никакой возможности спастись в станке, пробрались в отсеки воздушного корабля и здесь повели атаку на людей.

Облегченный самолет вскоре оторвался от воды и ушел на восток от Енисея — приемного отца трех красавиц-дочерей, трех Тунгусок, Верхней (Ангарты), Подкаменной и Нижней. Тяжелая машина шла низко над рекой. Лесовод Шмидт безошибочно определял леса с самолета. Он отличал даже пихту от ели.

Гидроплан проходил над гористой рекой, берега которой густо заросли кедром и громадными лиственницами. Через четверть часа полета стал накрапывать дождь, воздушный корабль вошел в полосу дождя. Пришлось накинуть брезентовые дождевики, но всего лишь на несколько минут. Самолет обогнал облака.

Правый берег реки был ярко очерчен песчаной пабергой. Стометровая ширь горной реки переходила в двадцатиметровую. Река извивалась. Сосну сменял кедр, Кедровник уступал место лиственнице или входил в содружество с елью, не ссорясь с нею на тесных каменистых площадках.

По левому берегу вдруг показываются сенокосные луга, и снова гористые берега отходят сплошь под леса.

Самолет уходит вверх по Вельмо-притоку Подкаменной Тунгуски, который вдруг засинел в этой спящей мертвым сном тайге. Горный внук Енисея — Вельмо течет под охраной непрерывных паберег.

Показалось устье реки Чапы. Какой-то самовольщик срубил здесь, в этом таежном, никем неведомом месте, небольшой дом, взрастил огород и живет, отрешенный от всего мира.

Горы оголились на несколько минут и снова набросили свои темнозеленые одежды.

— Идем обратно, — пишет Соколов, передавая записку Абрамову.

Старик лесовод кивает головой.

Машина делает поворот на сто восемьдесят градусов. Поворот проходит как-то незаметно. Самолет не падает, как обычно, на крыло, не делает крутого виража.

Через два с половиной часа — станок — Подкаменная Тунгуска.

Небольшая стоянка на Подкаменной и снова в поход к Инбаку, на север, к Туруханску.

Там, где самолет пересек реку Бахту, старик-лесовод записал:

— От Бахты начинается лесотундра. Твердо!

Это значило, что на тундреной, мшистой, болотистой почве здесь растет лес неэкспортный, но годный для лесохимии и жилищного строительства.

Чем дальше на север, тем больше заболоченных площадей, тем скупее отдельные пятна редколесья.

Если в старину речники, не зная фарватера реки, ходили с мыска на мысок по наибольшим глубинам, то крылатый разведчик произвольно чертил сейчас свою воздушную дорожку. Он шел над левым берегом Енисея или вдруг отходил к правому. Гидроплан рассекал воздух над тайгой, он прямил, резал углы, старательно экономя свое горючее, хранившееся в огромных баках самолета. Изредка показывалась потерянная в лесу у реки, впадающей в Енисей, одинокая избенка, брошенная когда-то летовавшими здесь рыбаками.

Самолет отсчитал уже сотни километров, он очевидно устал, он склоняется на левое крыло, пишет круг и идет на посадку в Ново-Туруханск, который будто от радости скачет своими домишками, завидя воздушного гостя.

АРЬЕРГАРДНЫЕ ЛЕСА

Знаменитый Макаров, по чертежам которого англичане сооружали ледоколы «Ермак» и «Красин», сказал, что наша

страна обращена своим фасадом в Ледовитый океан, в северное полярное море. Но наши леса не дошли до берегов студеного моря, их не допустили полярные ветры, туманы, мерзлота. К шестьдесят пятой, седьмой параллелям сибирские леса выставили лишь свои арьергарды, свой тыл. Эти арьергардные, тыловые леса, вытянувшиеся перед фасадом великой Страны советов, бессильные против полярной стужи, неприветно встреченные Севером, были чахлы, низкорослы и комлисты.

Кедр или ель, каждое дерево тылового леса не уходило корнями далеко вглубь неподатливой земли. Мерзлая земля не принимала глубоко в себя их корни, которые лишь стелились по верху земли, едва за нее цепляясь. Вот почему в лесах севера было так много бурелома. Арьергардный лес был беззащитен от штормовых коварных погод севера. И ветры, будто лесорубы, целыми гектарами валили сибирский лес, выворачивая его с корнем из негостеприимной земли.

Но и здесь в арьергардных частях сибирских лесных полчищ попадались отдельные звенья, куртины, которые расценивались нашими лесоводами по четвертому бонитету. Наземные экспедиции и здесь могли еще разыскать не мало полезного для стройки и даже годного для экспорта леса.

Река Турухан осталась позади. Лесовод Шмидт пишет длинное письмо своей семье. Письмо полно восторга. Шмидт очарован первым своим полетом над лесами Сибири, в которой провел два десятка лет, встречался с лесным зверем и лесным человеком, никогда не выдавшим города и железной дороги.

И действительно, есть что-то сказочное в полетах над лесами и реками. Жаль только, что воздушные течения вдруг вздымают самолет. Он идет уже на высоте восьмисот метров вместо обычных четырехсот. Как перышко его тянут вверх теплые струи воздуха. И видимость становится менее ясная. Но это не надолго. Воздушный корабль перестает «пыхнуть», как говорят летчики, он заметно снижается и не плывет, а перегоняет ветер, на своей обычной высоте, откуда уже вполне различимы породы леса и глубокое дно прозрачной реки.

Над горами, над «щеками» горных рек, зажатых в теснины скал, самолет бросает сильнее всего. Он козыряет словно змей. Это чувствуют все в самолете, включая и воздушников. «Самолет наматывает», как говорят летчики, он снова берет курс к Ново-Туруханску.

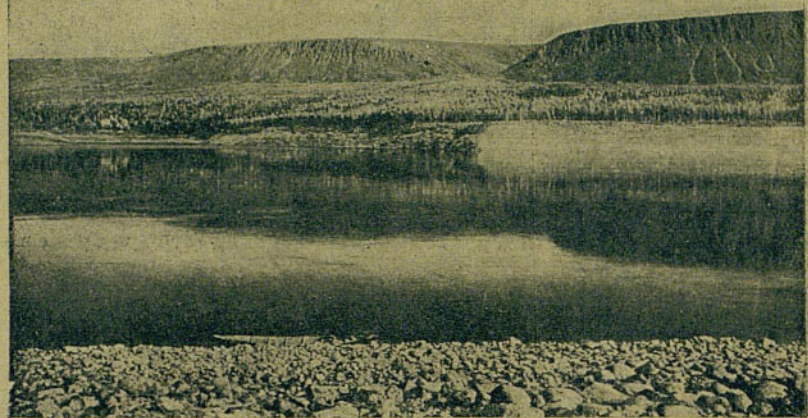
Через два часа после заправки горючего «Комсевер-путь 2» летит в полярный порт Игарку. Здесь на этом последнем этапе меньше болот и нарядно выглядит тайга, а



Последняя льдина на пути теплохода в защищенное место. Суда спасены.



Ново-Туруханск.



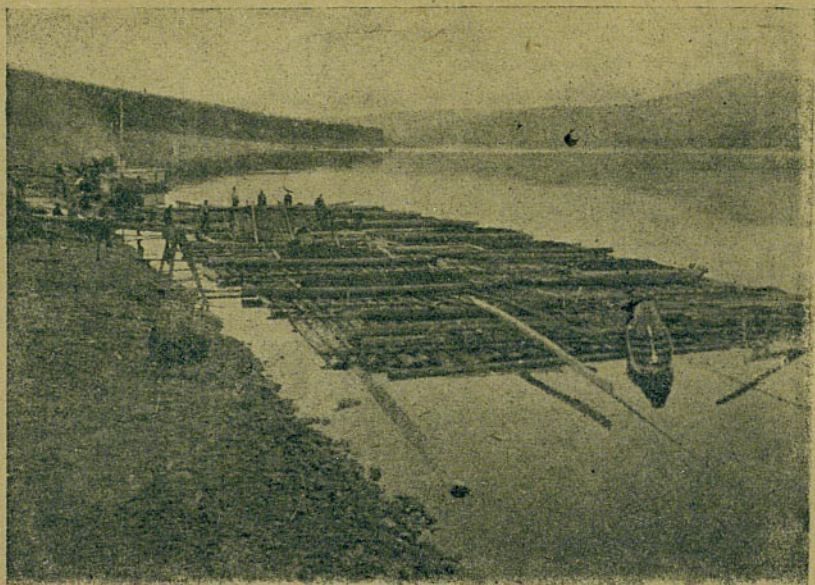
Река Нижняя Тунгуска—мощный приток Енисея. Хребет Северный.



Река Водопадная, приток Нижней Тунгуски.



Река Нимда, приток Нижней Тунгуски.



Погрузка графита на плоты в Ногинске на Нижней Тунгуске.



Большой порог на Нижней Тунгуске обнажился в меженную воду и показал свое когтистое каменное дно.

вдали блестят вечными снегами вершины гор. Пятнистая лесотундра обрывается Енисеем. Вон и Самоедский совхозный остров. Видны высокие трубы игарских лесозаводов.

ИТОГИ

Самолёт «Комсеверпуть 2» под управлением Липпа и Страубе вернулся в полярный порт на реке Енисее, к его Игарской протоке, из героической лесной авиаразведки, покрыв свыше шести тысяч километров, облетев шесть миллионов гектаров необследованных лесов. Обратный путь до Енисея самолет шел по компасу двести шестьдесят километров над сплошной тайгой, несмотря на то, что часы были уже излетаны и три цилиндра кормового мотора отказывались служить воздушникам.

В течение пяти полетов, продолжавшихся тридцать восемь летных часов, воздушный корабль обследовал леса по рекам Елагу, Вельмо, Подкаменной и Нижней Тунгускам, Турухану и Курейке, впадающих в Енисей, и по реке Таз, где впервые была совершена посадка. Леса, обнаруженные по Подкаменной Тунгуске, по своим экспортным качествам заслуживают особого внимания. В тайге, облетанной самолетом, встречались обширные массивы кедровника, годного для карандашного производства или на клепку. По водоразделам лесоводы отметили колоссальное количество березы—будущего сырья для лесохимии Севера Советов.

«Комсеверпуть 2» совершил подвиг в тайге, узнав ее северные лесные массивы, изведав неизведанное в кратчайший срок, на моторах, часы которых были излетаны.



РЕЙД К БОГАТЕЙШЕЙ РЕКЕ

НОЧЬ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ

Экипаж тяжелой морской машины «Комсеверпуть 2» квартировал у самых штабелей Игарской лесной биржи. Летчикам была предоставлена одна комната в доме, который первоначально отвели под контору. В узких филенках рам не все стекла были целы и гнус тучей шел в комнату летчиков.

Вылет из Игарки на Нижнюю Тунгуску был назначен на вечер четвертого августа, но Лаврова задержали лесоэкспортные дела. Пришлось еще одну ночь ночевать в Игарке.

Ранним утром мы подошли к самолету на моторе. Мягко перескочили с мотора на жабры «Комсеверпути 2» и каждый занял свое место. Через несколько минут начинался полет в неизвестность. Ни один летчик не летал над Нижней Тунгуской, не делал посадки в этой горной и быстрой реке.

Мы теперь уже на правах старых воздушников предупредили двух новых участников полета о том, как следует держать себя в самолете. Не успели мы закончить паковку ушей ватой, как бортмеханик Побежимов запустил кормовой мотор и мы юркнули в люк, захлестываемые волнами, поднятыми на протоке «Комсеверпутем 2».

Несмотря на утренний полет, в воздухе сильно мотало и один из новых участников уже «отдал концы». Видимость была слабая. Утренняя мгла, будто снизившимся облаком, стояла над озерами и болотами тайги. Совхозный остров долго не скрывался. Встречный ветер задерживал ход самолета. Полет до Туруханска по уже знакомым местам казался утомительно долгим, а летели всего лишь около двух часов.

ГОРОДОК ХАНА ТУРУ

Белая церковка Туруханска блеснула издалека, и на нее пошел, запрявив самолет, «Комсеверпуть 2». Гидроплан дал круг над городом, разбудил его жителей шумом своих богатырских моторов и сел, подняв вихрь брызг в устье Нижней Тунгуски.

С берега к нам быстро подошла лодка, и мы зашагали по гладко раскатанной шумливой гальке.

Когда-то здесь, где впадала Тунгуска в Енисей, кочевал тунгусский хан Туру со своими людьми и будто бы город получил название по его имени. Когда головотяп-воевода Куракин уничтожил город Мангазею на реке Таз своими дурацкими запретами торговли северным морским путем, мангазейцы стали выселяться в Енисейск и старый Туруханск. Мангазейцы наверстали свои потери с лихвой, грабили туземцев, отбирали за бесценнок их пушной промысел, насиловали, убивали. Да и само московское правительство смотрело на Сибирь тогда «как на самородный зверинец, кладовую мягкой рухляди».

Туруханск еще долгое время назывался Мангазеей, — это имя сюда принесли люди с пожарища на реке Таз.

Туруханск — деревянный город на высоком берегу Нижней Тунгуски, расположен в опасном для стоянки самолетов месте. Ветры поднимают здесь такие волны, что могут разбить лодку самолета или сорвать его с якорей и расколоть о берег. Наша стоянка в Туруханске должна была затянуться, — самолет принимал здесь в свое баковое отделение четыре бочки бензола и бензина. Без полного запаса горючего, не зная режима реки и места возможных посадок, летчики не решались отрываться от Туруханска.

Радиостанция деревянного городка была настолько перегружена, что отправляла частные телеграммы с первымходящим пароходом в Красноярск. Только молнии доходили своевременно до линии проволочного телеграфа. Связь и транспорт были узкими местами всего севера Союза.

Единственный пароход, осмелившийся уйти из Туруханска вверх по Нижней Тунгуске, был «Кооператор». В 1927 году тринадцатого июня, он впервые миновал Большой порог, когда на нем было всего лишь четыре метра воды. Но в 1931 году более глубокоосидающий пароход «Крупская» и в сильный спад воды, седьмого августа, все еще ходил по Нижней Тунгуске.

У Туруханска стояли плоты, прибывшие сюда с верховьев Нижней Тунгуски, миновав ее шивера, корчаги, быстрины, уловы и пороги и не разбившись в щеках этой своенравной реки. Не было катеров или пароходов, чтобы сплавить хрупкие для Енисея плоты в порт Игарку. И не предвиделось, чтобы здесь в ближайшие недели появилась какая-нибудь тяговая сила. «На севере, если пятьдесят из ста условий за, а пятьдесят — против, — надо рисковать, — говорил Лавров, отдавая старшему плотовщику распоряжение идти с плотами самосплавом по Енисею в Игарку, пользуясь тихой и ясной погодой.

ПОЛЕТ В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Мы напились чаю, а самолет — горючего. Стоянка в Туруханске закончена. Снова паковка ушей и размещение людей и багажа в кормовом отсеке. Я сложил резину-клиппербота у сидения под кормовым люком, набросал сюда якорного каната и сверху положил портплед. С этого сиденья, высунувшись из люка, я лучше буду видеть и быстронесущиеся воды реки, леса и горы.

На полном газе мы бежали к Енисею, чтобы оторваться и лететь над Нижней Тунгуской. Я следил за секундной стрелкой. Уже прошло сто долгих секунд, а задний рёдан самолета все еще шлепал по воде. Самолет вспугнул близ острова дикого селезня, и он тоже бежал на отрыв, поднимаясь в-точь как «Комсеверпуть 2» нос и крылья над водой, силясь вырвать отяжелевший хвост. Мы оторвались позднее дикой птицы. Сто двадцать секунд мы бежали по воде.

Воздушники дали разворот над самим островом, и самолет пошел на Нижнюю Тунгуску. Начался первый полет над неизведанной рекой.

— Сесть-то вы сядете, но вот оторветесь ли? — говорил на прощанье секретарь Туруханского райкома.

Сразу земля под нами всхолмилась. Мы пролетали в одну минуту три километра. Вскоре показались песчаные дорожки в лиственничном лесу, густевшем по берегам реки. Это виднелся беломошник.

В горах, на разных уровнях, голубели притихшие озера. Узкие каменистые речонки спускались из этих озер к Нижней Тунгуске, чтобы утолить ее ненасытную жажду. Горы вставали перед нами, надвинув снеговые шапки, не желая снять их даже в этот августовский теплый вечер.

Вниз по реке тянули плоты, их гнали сюда с самых верховьев.

Перед полетом было условлено, что мы летим до встречи с пароходом «Крупская». Поэтому самолет не прямил, а кружил над всеми изгибами реки, выслеживая белое пятнышко парохода. Мы должны были узнать, не едет ли начальник горного отдела Комсеверпути Дорофеев на этом пароходе и в случае встречи с ним взять его на самолет и вместе идти с ним к открытым недрам Тунгусбасса.

За хвостом самолета солнце садилось в тучи. Облака темнели. Видимость ухудшалась. Побереги реки окутала дымка легкого тумана. Раскинув брезент, поджав ноги в узкой лодке самолета, Лавров беспробудно спал. Накануне он всю ночь прозаседал в Игарке.

Летнаб был нездоров и все время стоянки в Туруханске отлеживался в больнице с горячими бутылками.

Справа от нас свисает темной мохнатой тряпкой полоса дождя. В люк моросит. Словно иглы колят лицо мелкие капли дождя. Вырвались из этой мокрети и снова голубеет небо среди дымчато-молочных облаков. Слева еще радостно доживает день, а справа вместе с темным дождем уже надвигается хмурая ночь.

Вьются куртины леса. Самолет легко переваливается с крыла на крыло.

Возле моего сиденья ходят тросы управления и видно как склоняются послушные летчикам элероны. Винты гудят. Чортов дождь кропит снова. Тунгуска вздулась под нами, почернела и рябит. Высокие скалы берегов, расщепленные ветром, сменились низкими берегами.

Сколько горных ручьев вбирает в себя Тунгуска! Нет им числа и названий!

Солнце выставило лучи из-за туч и снова взгорбились освещенные берега.

Что-то плывет по реке. Пароход с баржонками! Это — «Крупская»! Я бужу Лаврова. Мы высовываемся из кормового люка, нас бьет ветер, он раскрывает нам рты. Самолет кружит над караваном. Нет это не «Крупская»! Небольшой катер «Орон» (олень, по-туземному) тянет два паўзка вниз по реке. Он ходит от фактории к фактории, снабжая тунгусов промтоварами и продовольствием и забирая вниз пушнину, добытую меткими стрелками.

Мы тянем снова над рекой вперед за «Крупской». Вот наконец и она! Пароход отходит к берегу, с двумя баржонками, словно уступая нам дорогу.

Летнаб поднял из носовой кабинки голубой вымпел «Комсеверпуть 2». Самолет выбирает место посадки и будущего взлета. Мы — в горах! Наша птица — в западне! Если она сядет здесь, то уж не взлетит. Ее не выпустят горы и леса, взобравшиеся на их макушки.

Самолет кружит над караваном, словно раздумывая: садиться ли ему на этой неведомой реке. Три облачка пара взвились над пароходом, это смелые речники приветствуют отчаянных воздушников. Воздушная лодка шлепает по воде задним рэданом и самолет рулит к мыску, чтобы, став за ним, защитить себя от быстро несущего течения реки. Моторы выключены и сквозь вату, заложенную в ушах, слышны уже голоса.

— Сидим в яме! — кричит Липп.

— Вот вам и рандеву на Нижней Тунгуске! — улыбается вечно веселый, голубоглазый Страубе.

«Крупская» уже миновала порог.

— Это достижение, которым до сих пор гордился лишь один пароход «Кооператор», — говорит Лавров.

К нам быстро по течению подходит шлюпка, спущенная «Крупской». В шлюпке Дорофеев и помощник капитана Крживацкий с двумя матросами.

— Ну, как дела? — спрашивает Лаврова Дорофеев. Медленно растягивая слова, словно читая лекцию перед большой аудиторией, массивный Дорофеев рассказывает о достижениях своих горно-разведочных партий. Пирита в тунгусском графите не обнаружено. Проба взята прямо с берега. За две недели в Ногинском месторождении накопили до тысячи тонн графита. В Бугаритке или Бухарихте, как зовут это место дорофеевские горняки, буровыми скважинами пересечено уже четыре промышленных пласта каменного угля.

— Ну как плаваете? — спросил Крживацкого один из воздушников.

— Да, ничего! Только вода вдруг скатилась в несколько дней на три метра. На под'ем четырех паузков через большой порог у нас ушло с полсуток. А ходить здесь можно и не одному «Кооператору».

К нам на самолет переходит Дорофеев со своим помощником.

К БУХАРИХТЕ

Стемнело, когда шлюпка отошла от самолета. Отсюда до Бухарихты оставалось еще тридцать километров. На плаву не рискнули итти. Могли перегреться моторы. Предстояло подниматься из этой ямы с короткой водной площадки, окаймленной со всех сторон высокими горами, верхушки которых багровели безлесными лысынами.

— Липп останется здесь ночевать, — сказал мне Лавров, после того как мы, сделав один разбег, не оторвались от воды.

Но пилоты снова повели машину, дав полный газ, и выдернули хвост самолета из воды уже перед самыми горами.

Опустив левое и задрав правое крыло, самолет пошел на крутой разворот и поплыл в вечерней синеве низко над горами и прижавшейся к ним Тунгуской.

Мы падаем на крыло стремглав, будто ястреб, и я близко под лодкой самолета вижу колючие верхушки деревьев. Я будто чувствую их под самым сердцем неприятным щекотанием. Вдали под гористым берегом сереют палатки и несколько избенок. Моторы затихают. Мы идем на малом газе. Из выхлопных труб выскакивают, перебегают сегодня не только нежно-фиолетовые огни, но и пылающе-красные. Очевидно недостаточно чисто горючее, которое мы взяли в Туруханске.

Уже десять часов вечера.

Страубе нащупывает воду: она гладко-зеркальная. Этой воды воздушники опасаются не меньше тумана, бури или отчаянной пурги. Нельзя различить с самолета где вода, где берег. Все сливается.

«Комсеверпуть 2» идет низко над водой и чувствуется как Страубе прижимает его к реке, но гидроплан не слушается руля глубины и вдруг неожиданно пухнет. Восходящие потоки воздуха долго несут его, как планер с заглушенными моторами над рекой. Но вот удар заднего редана по воде! Раз, другой! И мы на плаву. Рулим к берегу.

Из носовой кабинки летнаба воздушники выбрасывают якоря. Мы — в Бухарихте!

К нам быстро по течению несется огромный моторный баркас. Петров кричит баркасу, чтобы не подходил близко к хрупкой лодке самолета.

— Подходи против течения! — командует Страубе, став на нос лодки.

Но уже поздно. Течением наносит неуклюже-громоздкий баркас на нос дюралюминиевой лодки. Побежимов успел добежать и потравить якорный конец метров на пять и ослабить удар баркаса, но самолет все же вздрогнул, люди на нем охнули и поспешили к носу. Если Побежимов не нашелся бы, не стравил якорного каната, то мотор быстрым течением со страшной силой нанесло бы на самолет и нам никогда не пришлось бы вылетать из Тунгуски. Но благодаря Побежимову получился лишь скользящий, смягченный удар, образовавший небольшую вмятину.

На моторе растерялись, а река неумолимо прет баркас к стойкам плоскостей и уже грозит жабре самолета.

— Убирайся вон с твоей бандурой! — кричит вне себя пилот Страубе. — Ты, шляпа, а не моторист!

Мотор отошел, его отодвинули от самолета сами же летчики, оттолкнули руками и ногами. Опасность миновала. К нам идет морская шлюпка.

— Подходи против течения! — закричал вдруг и Липп, державшийся до этого спокойней всех.

— Ян Степанович! Можешь не кричать, это идет моряк, Петранди, он знает как пристать к самолету, — говорит Страубе, вылезая из летнабовской кабинки.

ТАЙНИКИ БУХАРИХТЫ ПРИОТКРЫТЫ.

Шестого августа летная машина опустилась у трудового лагеря в Бухарихте. Здесь горы были еще выше, чем на месте первой посадки у парохода, и взлет отсюда казался просто невозможным. Но взлетать предстояло лишь завтра поутру, а потому об этом сейчас было лишним беспокоиться.

Бухарихта — по-туземному Атырь, а по-дорофеевски Бухарихта. Бухарихтой ее называли две сотни людей, первые люди, которые пришли кайлить сюда недра берегов богатейшей реки. Бухарихтой будем и мы называть это новое место, которое пришел брать приступом человек, вооруженный кайлом, лопатой, топором, бурильным станком, динамитом и наукой.

Инженер Дорофеев, высокий плотный человек, имеет за плечами двадцать пять лет рабочего стажа и напористый характер. Не так давно он кончил Московскую горную академию. Донецкий шахтер, бывший саночник с Щербиновского рудника, ныне инженер, партиец, исследователь неизведанных богатств окраин Севера.

Горными работами в Бухарихте ведал десятник Дробышев, Тихон Дементьевич. Ему шел уже пятьдесят пятый год, из них тридцать шесть лет он провел на шахтах. За открытие огнеупорных глин в Балаевском руднике в 1930 году Дробышев получил орден трудового красного знамени. Он партизанил в Тасеевском районе и участвовал в ликвидации семеновских банд. С горными партиями десятник исходил все реки от Бирюсы, ее золотых приисков и до самого Урала.

Сюда зимой приходило несколько тунгусов белковать. Белку стреляли в глаз, чтобы не портить ее шкурки. Один тунгус за последнюю зиму набил две тысячи белок.

Угольные сланцы, угольная галька со склона вниз, как кровь, вела горняков по следу к месторождениям бухарихтинского угля. Горняки прямо с берега закладывали штольни и выбирали уголь из его выходов, обнаженных Тунгуской.

Открытие самой Тунгусской свиты, тех же пластов на реке Порох и на том же уровне, что и на Бухарихте, было заветной мечтой инженера Дорофеева.

Крепежного леса доставлять сюда не нужно было. Лиственницы, пихты и ели заглушали друг друга своей частотой. Сама природа требовала здесь разрядки леса. И если его не проредил человек пилой или топором, то местные туземцы своими кострами иной раз устраивали такие палы, что из-за дыма уходил и сам тунгус со своими оленями и сам лесной хозяин — медведь. В 1916 году по Енисею около трех недель не ходили пароходы из-за лесного пожара.

Высоко у воды на целых сорок метров поднялась лучшая штольня Бухарихты № 1. По таежной мерзлоте шел угольный пласт мощностью в 2,8 метра с пережимами. Сюда, на эту горную кручу, нельзя было поднять лошадей и люди исполняли трудную работу, таская к штольне лиственные крепи.

Но Дорофеев снабдил своих рабочих отличным питанием и хорошей одеждой. Каждый день в столовой готовились обильные обеды из свежего мяса. Дорофеев доставил в Бухарихту стадо коров. Пекарня выпекала здесь отличный хлеб. Горная партия обслуживалась баней.

Первая скважина дала пять промышленных пластов угля кроме нескольких углепропластов. Уголь был рентабелен для эксплуатации.

В пользу угля говорила близость его к водной дороге. Правда, дорога эта не была еще освоена, но она являлась вполне доступной мелкоосидающим буксирам, которые могли подтянуть сюда летом паузки и графитницы.

Здесь, на Нижней Тунгуске, оказывалась возможной разработка угля штольнями без прокладки дорогостоящих шахт.

В Бухарихте скважинами находили точки, по которым инженеры должны были оконтурить, подсчитать запасы ископаемых богатств.

Вторая скважина дала два пласта. На расстоянии семи километров, где залегли пласты, по берегам рек и тянулись шурфы — канавки разведок. Горняки этими канавками выслеживали ходы трехугольных пластов.

Верхний пласт шел толщиной в три с лишним метра, второй — 1,80 метра и третий в 1,60 метра.

На зиму предполагалось оставить здесь до тридцати человек, чтобы продолжать разведку глубоким бурением и штольнями.

Пароход «Крупская» взял отборного угля шесть тачек из штольни номер два.

Уголь из первой штольни оказался негодным для топок парохода. Топка была темная, пар не держался. На вторую пробу взяли самого крупного угля, и кочегары были довольны.

Как только пласт выйдет из окаменелой мерзлоты, он должен стать лучшего качества. В этом был уверен инженер Дорофеев. Но и сейчас уже уголь выбирали малозольный, малосернистый и высокой калорийности. Вопрос же о его спекаемости мог быть разрешен лишь специальным анализом.

Шахтеры Бухарихты говорили, что видели на-днях в тайге рысь.

Один из инженеров рудника, находясь с небольшим отрядом на противоположном берегу Бухарихты, сидел на поваленной бурей лиственнице, погруженный в свои расчеты. Мимо него пробежала чья-то лохматая темной шерсти собака. Инженер поманил ее рукой, но она не остановилась. Инженер был сильно близорук, так как вряд ли он стал бы манить молодого медведя, если бы только видел его. Рабо-

чие, находившиеся недалеко от инженера, бросились к нему на помощь с кайлами и железными лопатами. А медведь, не обратив внимания на человека, бежал быстрее лошади по берегу реки.

Палатка, в которой мы заночевали, выходила на самую кручу обрыва, по которому прыгал шумливый горный ручей. По ту сторону расселины стояла свежерубленая избушка, где жил мой старый знакомый по Игарке, ее первый моторист, Виктор Селиверстович Смирнов. Воспользовавшись тем, что врач дал ему на три дня бюллетень из-за гриппа, он пошел, несмотря на повышенную температуру, в тайгу, заготовил на стройку леса и в три дня поставил первую в Бухарихте избушку. Она напоминала внутренним видом обыкновенную комнату деревенской избы, а размерами равнялась вагонному купе. Многие из товарищей приходили к Виктору снимать «плант», чтобы построить себе такой же дворец, в котором жилось удобней, чем в палатке. Из открытой настежь двери смирновского дома открывался изумительный вид на Нижнюю Тунгуску и на ее сторожей-великанов — гористые берега. Мне казалось, что я все еще смотрю из кормового отсека с самолета вниз на эти вольные земли.

Подо мной белели островерхие, военные палатки, дымили походные кухни, горели костры на берегу Нижней Тунгуски, будто здесь на дневу остановилась авангардная часть какого-то многочисленного войска и завтра после ночлега отправится дальше на север.

И действительно это были штурмовые колонны людей, атаковавших Север, осваивавших его, приобщая нетронутые богатства к делу социалистического строительства.

Это была Бухарихта — первая индустриальная точка на реке Нижней Тунгуске, распростершейся на три с половиной тысячи километров, подошедшей своими верховьями к самой Лене.

НОГИНСКИЙ ГРАФИТ

Нам не хотелось отрываться из этой тунгусской Швейцарии, от ровной глади реки, уходить от теплого солнца, смолистых лиственниц, от этих высоких гор, еще не обследованных человеком. Багульник заполнял своим пряным запахом всю тунгусскую тайгу. Это маленькое растение находит приют на мхах и торфяниках нашего севера. Вечно зеленый багульник цвел здесь белыми цветами, а южнее, там, где было больше тепла, он был розовым.

Наш дальнейший полет был намечен к Ногинскому месторождению. До него не было и ста километров, и это расстояние проскочили над горами в какие-нибудь полчаса. Здесь

не было строений, и берег не так высоко и круто поднимался над Тунгуской. Всего две палатки белели на берегу и горело несколько костров — кухни разведочной партии.

И так же, как в Бухарихте, сама река здесь открыла человеку свои богатства, обнажив на берегу мощный пласт графита. Он залегал на шестьсот метров в длину, а в ширину был двадцати метров. Сульфидов (пиритов) на этой площади не встречалось.

Графит с верхней части от границы был столбчатой структуры, маслянисто-серый, малозольный и чистого качества. Добыть графит здесь не представляло особого труда. Он весь лежал на виду, часть его даже не была завалена сверху галькой. Ломай кайлом и грузи в посуду к Енисею, а там — на пароходы! Лишь кое-где приходилось отваливать, сносить наносы, гальку, вскрывать пласты породы.

— На три года хватит нам наземных работ, а затем полезем под землю, — говорил Дорофеев.

— Надо чуть-чуть помочь природе и мы будем богаче всего мира! — заявлял Лавров. — Вы посмотрите на реку, ведь это же Волга по ширине! Разбейте ее на плесы, организуйте здесь пароходство! Угля сколько хотите! — говорил Дорофеев.

Мы пробирались по гулкой рассыпчатой гальке к выходам ногинского графита и по жирному иссеро-черному пласту шли мягко, как по ковру.

Пласт графита был обнажен по всему берегу на шестьсот метров мощностью в 3,4 метра. Вооруженные кайлом, рабочие отваливали серые комья графита из мощного Ногинского пласта. Другие шахтеры подходили с тачками, нагружали добычу и отвозили ее к штабелям. Каждый день давал стране новые тонны графита.

Сюда с Бухарихты перебрасывался один буровой станок Вирта для глубокого бурения. Выше подножия горы Ноги четвертого августа рекогносцировочной разведкой было обнаружено присутствие еще одного крупного пласта.

Тридцать два горнорабочих с шестнадцатого июля по десятое августа добыли тысячу тонн графита. Триста тонн из них Дорофеев уже отгрузил на баржах вниз по реке. Остальной груз Лавров предложил перевозить по частям на проходящих вниз к Енисею плотках Комсеперпути.

В двадцать один час пятнадцать минут мы пошли на отрыв из Ногинского рудника. Оторвались тяжело над самым лесом. Чтобы забрать высоту, пилоты сделали разворот, едва не задев крылом склона горы.

Видно было сверху, как тянулись по реке плоты, шедшие с верховий реки вниз к Енисею, к Игарке.

— Когда в прошлом году я начал здесь лесозаготовки, в Новосибирске называли это сумасшествием, — писал мне Лавров во время полета. — А теперь считают это нормальным, — указывал он карандашом вниз с самолета на проходящие плоты.

Справа под нами тянулась тайга, слева над нами высились горы. Высоко по берегам рассыпались валуны, нависли песчаники и известняки. Редколесье сменяется густым лесом — беломошником. Вдали справа видны высокие горы. Мы очевидно летим к ним над зигзагами реки.

Тяжелая машина перегружена людьми и не может высоко без большой затраты горючего взмыть над горами.

Мы тянем над рекой то левым, то правым берегом. Не прямим. Здесь не поправишь на трехсотметровой высоте. Легко врезаться в горы, поросшие тайгой.

В зеркале реки застыл песчаный узкий остров-осередыш. Сильно облысели задумчивые горы.

Пролетели речку, покрытую обсохшими камышами. Идем уже полчаса. Дорофеев не отходит от иллюминатора. Под нами на зеленой крыше лесов стоят недвижно пятна теней от облаков и маленьким фиолетовым мотыльком движется тень-пятнышко нашего воздушного корабля.

Показались ржавые камни какой-то большой обсохшей реки. Косами вдаются реки в Нижнюю Тунгуску из лесов, наседающих с гор.

С левого борта желтеют два дома — фактория Сибторга. До Пороха еще семь километров.

Пошел сухостойный лес.

Самолет круто виражит. Раз, другой, он снижается по спирали. Наконец потянули над самой рекой и, несмотря на малый газ, машина снова не хочет присесть на воду. На песчаном берегу виднеются три палатки, костер и, уткнувшись носом в берег, дремлет илимка — остроносая крытая лодка.

Секунда — и мы плавно несемся по воде. Мы — в Порохе!

СИБИРСКИЕ ФРАНЦУЗЫ

«Комсеверпуть 2» взбудоражил тайгу и ее лесных жителей — тунгусов.

Заметив самолет на реке, тунгусы вышли из тайги, вмиг уселись на свои берестяные веточки, которые поднимали лишь одного человека, и, гребя одним веслом, с невероятной быстротой пересекли Нижнюю Тунгуску, выйдя точно к месту нашей посадки.

Девять тунгусов в пестрых одеждах подошли к нам шумящей толпой и каждый громко нас приветствовал.

— Ну, как, хороша наша телега? — спросил Лавров.

— Дюзе хорошо! Диво! Диво! — ответил тунгус в ярко-красной рубашке. — Тунгуска ирплан первый раз летай! Ой диво!

— Это — председатель родового совета, Николай! — представили его нам рабочие.

— Что это у вас, дом на берегу стоит? — спросил Петров тунгусов.

— Нет, это помероны. Тунгус-девка помер! Тунгус помероны сделал! Дюзе умный девка был тунгус! Ой, умный девка! Вот беда! — сожалеет тунгус.

— Откуда? Москва-город прилетел? — спросил нас один из тунгусов.

— Москва! — ответил Побежимов.

— У, Москва большой город, больсе Турухан будет! Правда говорят — Москва — город старики друг дружку не знают?

Страубе получил разрешение Лаврова покатаь тунгусов на аэроплане.

— Они разнесут вести об аэроплане по всей тайге, — говорил Страубе.

— Мы хотим вас покатаь на аэроплане, — обратился пилот к Николаю.

— Ну-ну, мозно! — ответил тунгус, поглаживая свою стриженую голову. — Это мозно! — еще раз сказал Николай.

— Смотри, какие храбрые! — заметил один из летчиков.

— Так на их веточке куда страшнее плавать, чем летать на вашем самолете, — сказал пороховский шахтер.

С щучьей ловкостью и быстротой продвигались тунгусы на своих берестяных веточках по родной Нижней Тунгуске, несмотря на скорость ее течения, ее быстрины.

— Скажи своим ребятам, что машина эта самая обыкновенная, только в ней нельзя курить и нужно спокойно сидеть, больше ничего! — сказал Побежимов.

— Это мозно! — еще раз сказал Николай, и быстро и оживленно заговорил со своими по-тунгусски.

— Все летите? — спросил Побежимов.

— Все! — заговорили сразу тунгусы.

— Смотрите, ребята, убьетесь и вам помероны сделают!

— А ты-то уз не помирай и мы не помирай! — не без иронии сказал Николай, и тунгусы расхохотались, как дети, весело и задорно.

— А плавать умеете?

— Тунгус век не плавает! Пускай рыба плавает! Тунгус плавать не мастер, — заговорили тунгусы.

— А мыться в бане?

— Мало-мало мастер.

— Колько дюжит ирплан? — спросил вдруг Николай.

Когда ему сказали о весе самолета, он покачал головой и несколько раз крикнул:

— Ой, диво! Вот, диво! Настояси! Мудреный!

Мы поднялись высоко в гору, где была проложена штольня к мощному и жирному пороховскому пласту угля толщиной в три с половиной метра. По простиранию здесь найдены выхода на расстоянии трех километров. Уголь по геологическому и макроскопическому определению обещает быть коксующимся.

Когда я спускался с горы, гидроплан низко шел над рекой, и видно было как с берега, на котором расположились чумы тунгусов, люди бросились в тайгу. Как только самолет завиражил над тайгой, тунгусы снова высыпали на берег. И так продолжалось все время полета. Мы не понимали, что происходит.

— Целы? — спросил Лавров прилетевших тунгусов.

— Ну, ну, целы, так, так! — подтвердил Николай.

Председателя родового совета Николая Ильича Тоглогунского все звали просто Николаем.

— Спокойно сидели? — спросил Лавров.

— Ну, ну, тунгус спокойно сидел! Я сказал тунгус садится хоросей! Нас Тунгуска река такой маленький сверху!

— Ой, диво! Вот, диво! Наш чум видал! Пакторий видал! Рудник видал!

— А на руднике будете работать? — спросил Лавров.

— Тунгус шилом земля век не работал. Тунгус такой мука не хочет. Как мозно? Пускай русский работай!

— У них помероны с этого дела могут выйти, — сказал Побежимов. — Ну и набрался я с ними горя. Когда запустил кормовой мотор, они еще держались ничего и будто не робели, но как только дал оба мотора и полным газом пошли на взлет, они — юрк все на дно! Головы руками позакрывали! Только вот Николай, в красной рубахе, тот не робел, из иллюминатора посматривал. Пробовал я их подбадривать, но ничего не вышло.

— Ну, Николай, ты теперь убедился, что это не бог летает, а человек? — спросил летнаб.

— Бог тепери нет ни черта! — ответил деловито Николай.

Вечером мы отправились с летным экипажем по ту сторону реки, где расположился весь род Николая. В глухой тайге, где днем на беломошнике паслось большое стадо оленей, теперь оставался лишь один, остальных угнали отсюда подальше от комаров.

Воздушники купили в чумах патакуи — корзинки из бересты, обтянутые оленьим мехом, расшитые бисером и отделанные местами тайменевой кожей, кожей рыбы.

Долго не могли воздушники узнать у мастерицы патакуев о цене ее произведения. На все расспросы тунгуска отвечала одно:

— Как твой ум скажет!

Наконец после долгих переговоров нам перевели ее ответ.

— Пять рублей за патакуй и рубль ей так подарить. Всего шесть рублей.

В берестяной корзиночке в одном из дымных чумов, где на земляном полу курился костер, лежал спеленутый ребенок — баранчук, как называли детей тунгусы.

Баранчука звали Хотылек. И здесь же укрылись от наших взоров, завернувшись в оленьи шкуры, Гугдауль и Танчаули — дети хозяина чума.

— Как по-тунгуски прощай? — спросил Николая бортмеханик самолета.

— Все равно, как русский, пурщай!

— Ну, пурщай, Николай, только спроси своих, отчего они бежали то в лес, то из лесу, когда ирплан летал с вами?

Николай спросил женщин по-тунгуски, засмеялся и быстро перевел ответ:

— Тунгус-баба видал тайга ирплан, боялся он упадет тайгу, тунгус-баба бежал Тунгуска река! Ирплан летил Тунгуска река, тунгус-баба бежал тайга!

Ночью тунгусы на утлых лодочках, которые можно поднять одной рукой, переправили нас с берега на самолет. Они забрались на жабру и пролезли в моторное отделение. Петров показал им выключатели в носовой летнабовской кабине и включил на плоскостях сигнальные огни.

— Ой, диво! Ой, диво! — закричали тунгусы, хлопая будто дети от восторга в ладоши.

На прощанье летнаб дал два выстрела из ракетного пистолета. Высоко в ночное небо взлетели две красных звезды и медленно опустились в воду, шипя по-змеиному.

— Кырасный огонь! Вот диво! Ой, диво!

И долго было слышно, как переговаривались тунгусы, летя по реке на веточках, делясь впечатлениями.

Стояла густая темная ночь. Из тайги тянуло холодом и сыростью.

Мы расположились на ночлег в самолете. Перед рассветом нас разбудила громогласная гроза. Ливень стучал по крыше лодки гидроплана и барабанил по брезенту, которым мы задраили люки самолета. Под утро гроза стихла. А в Бухарихте она гремела накануне весь вечер. Мы, оказывается, улетели из-под самой грозы.

По реке Порох прошла одна из партий Дорофеева, — вверх километров на шесть, и взяла пробу воды с резким сернистым запахом.

— Нам бы найти здесь еще железо и положить начало северной металлургии, — мечтал Лавров.

— Если поискать хорошенько, можно будет и найти, — сказал один из молодых горняков. — Здесь на Тунгуске все, что угодно, можно найти. Клад, а не река! А в Союзе про нее никто ничего не знает. Ездят на Кавказ, в Крым, а разве там такую красоту сыщешь? Да никогда! — горячился горняк. — Сюда, на север, нужно направить туристов!

Порох! Так звали тунгусы небольшую шумливую каменистую речку, которая впадала в Нижнюю Тунгуску.

— Порох-речка шибко пахнет, — пояснял мне тунгус, подведя к этой реке. Он подносил омоченную водой руку близко к носу и отшатывался. — Туда дальше шибко вода пахнет. Камень весь белый. Порох пахнет, сера, порох! — толковал тунгус.

Но потом мысли его снова перебежали к самолету.

— Настоясий! Мудреный! Железный! Неломатый! — расхваливал тунгус крылатую машину, дремавшую на якоре.

Тунгусов за их живой, острый ум и вечно веселый характер звали сибирскими французами.

ОБРАТНЫЙ ПОЛЕТ

В час дня восьмого августа мы снялись в обратный путь. Маленьким куском графита, подобранным на Ногинских разработках, я делал пометки в своем блокноте. Графит писал мягко, почти как карандаш.

Летчики, изучив дорогу и поистратив в пути изрядно горючего, взмыли на облегченной машине высоко в воздух и прямил над горами. Так что от Пороха до Ногинска летели всего тридцать пять минут, срезая таежные углы.

Над лесом висит радуга, близко от самолета.

Дорофеев машет нам рукой, указывая в иллюминатор. Очевидно что-то разглядел еще с самолета, может быть еще одно новое месторождение. Дорофеев, не отрываясь, следит в бинокль за каменистыми берегами Нижней Тунгуски.

Мы плавно садимся в Бухарихте. Я вынимаю вату из ушей, и нет уже больше неприятного звона и шума в ушах. Я спрашиваю Страубе, чем это объяснить?

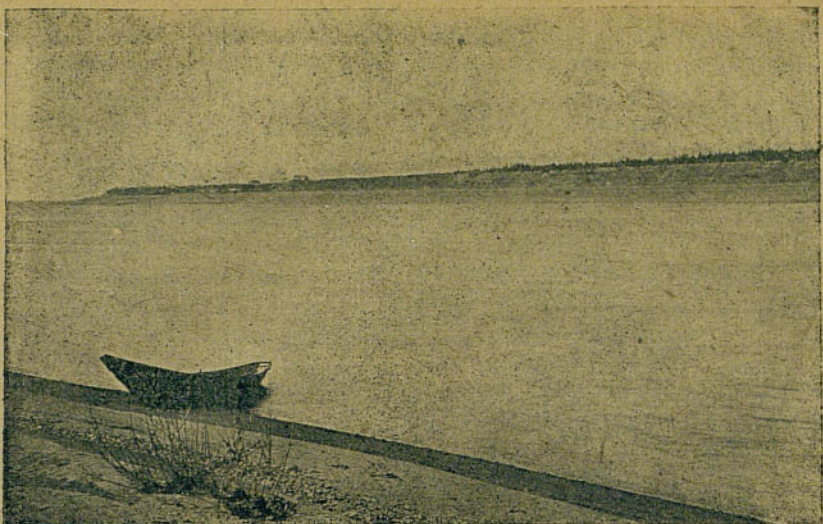
— Лучше стала паковка ушей, это во-первых, во-вторых, привыкли, — отвечает пилот.

Ливень так пополнил водные запасы ручья Бухарихты, что он стал походить на горный водопад, на маленький Терек, шумно прыгающий с камня на камень.

Мы недолго задержались в Бухарихте.



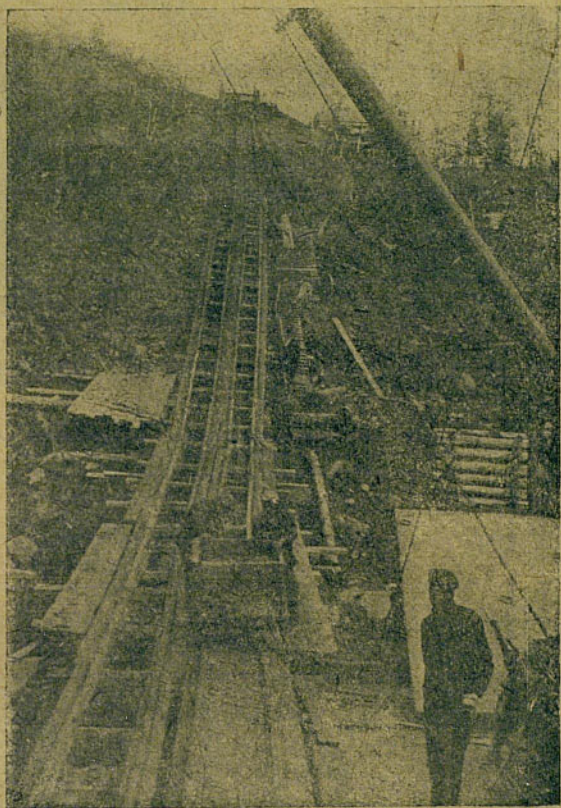
Лабаз — продуктовый склад тунгуса, стоит в тайге без замков.
Север не знает воровства.



Устье Нижней Тунгуски.



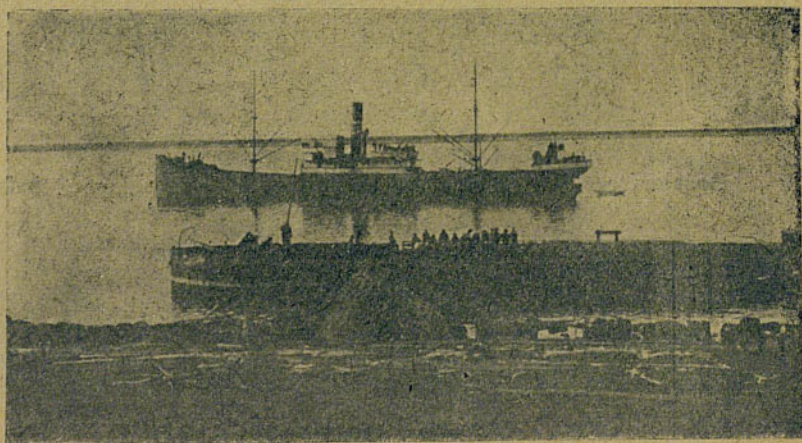
Курейский водопад возле графитового рудника.



Механический спуск графита с рудника к берегу реки Курейки



Погрузка в Красноярске каравана, следующего на Курейский рудник по большой воде.



Погрузка бочек с графитом на Енисее близ устья реки Курейки.

Самолет быстро бежал по воде, и мы проносились уже мимо палаток Бухарихты.

Но прощаться, кажется, было еще рано. Передний винт и не думал работать. А Побежимов так всегда нахваливал свои моторы.

— Тянут, как звери! — не раз говорил он, довольный работой моторов самолета.

По лестничке, ведущей из бакового отделения к моторам, Побежимов быстро, как кошка, взбежал наверх и исчез на несколько минут.

Страубе и Липп повернули головы, следя за передним винтом, который не двигался с места.

Мы пробежали всю водную прямую площадку до самых гор, у которых нельзя было подниматься, не взлетев, и самолет повернул обратно.

Женщина-работница, которая вместе с нами вошла на самолет, летела впервые. Она спокойно сидела на своей корзинке, представляя, что все идет как следует. Остальные пассажиры, прислушиваясь к шуму мотора, ожидали полный газ. Но пилоты не давали полного газа, машина продолжала тянуть на одном кормовом.

Нам было видно, как Побежимов пытался запустить передний винт. Крест винта делал несколько оборотов и застыл на месте.

Бортмеханик опять юркнул к моторам и снова завертел рукоятку. Пропеллер дал несколько порывистых оборотов и замер. Тогда Побежимов вручную стал запускать самолет, что не разрешалось по уставу. Винт мог завертеться с неожиданной силой сразу и разрезать пополам бортмеханика.

И винт действительно завертелся, но Побежимов во время отвернулся от его смертельного удара. Самолет побежал вперед на обоих моторах. Позади за хвостом машины виднелась пена буруна, из-под жабр на нас, словно искры в кузнице, сыпались крупные брызги. Мы подпрыгивали над водой, чуть ударяя реданом, еще одна-две секунды и гидроплан — в воздухе. Но передний винт вдруг остановился, и мы снова на плаву.

— Нам, кажется, придется сегодня заночевать в Бухарихте, — говорит мне Лавров.

Я смотрю на часы: уже двенадцать минут как мы не можем оторваться от Бухарихты.

Побежимову снова удалось запустить носовой мотор и Страубе повел машину на взлет.

Чуть только взлетим и вдруг скиснет мотор; кажется, что тогда нас это коснется, несмотря на теорию Лаврова.

Но мотор не скисает, а вертит передний винт.

Кончается уже пятнадцатая минута, и мы наконец над водой. Идем над рекой, по ее лабиринту поворотов. Но вот запрямили над самой тайгой, теряя на время голубой блеск реки. Значит воздушники верят моторам и все в порядке.

Мы вздохнули свободней.

Как ни странно, но река внизу течет с пережимами. Сейчас она значительно уже, чем в Бухарихте, и с отмелями, островками-осередышами. Тунгуска пробивается к Енисею небольшими протоками.

Самолет поворачивает на тайгу, но перед нами вдруг вырастают высокие скалы, и металлическая птица снова летит к реке. Самолет не успеет сразу быстро набрать высоту, перескочить скалу.

Сверху кажется, будто огромный пароход тянется по реке, это желтеет песчаный остров. Вскоре за ним показываются и белые гребни порога.

Мы подходим к Большому и самому страшному порогу Нижней Тунгуски.

Неисследованное человеком плоскогорье между Подкаменной и Нижней Тунгуской заключает в себе Таймурский хребет. Вершина его Анаон достигает свыше девятисот метров. От верховьев реки Бахты, на запад тянутся крутосклонные горы — Большой камень. Этот камень простирается на север — северо-запад между реками Сухой Тунгуской и Летней и называется Летним. Нижняя Тунгуска берет приступом Летний камень, преграждающий ей путь в Енисей. И в ста километрах от своего устья река образует знаменитый Большой порог.

Летнаб встал в носовой кабине, скрестивши руки на груди. Это, очевидно, какой-нибудь сигнал нам. Машину болтает с левого крыла на правое и мы делаем один за другим два крутых виража над порогом.

Молодчинище! Это он показывает нам Большой порог.

Лавров пишет мне длинную записку, я едва разбираю его трудный почерк.

«Чортова щель! Но мне кажется, что те пороги, которые я сам без лоцмана проходил, были не хуже. Он прямой, виден ход. Хуже то, что впереди виднеются шивера. Конечно он не для лодки. Весь вопрос в расширении его фарватера и силе парохода».

Кое-кому не поздоровилось от виражей. Я делаю пометки в блокноте и вижу вздрагивающую, трясущуюся спину одного из пассажиров, склонившегося над ведром. Он не выдержал двух виражей подряд и «отдает концы».

— «Крупская» повидимому благополучно спустилась за порог, — пишет мне Лавров.

За шиверами вскоре показались щеки Нижней Тунгуски, узкие щели скал.

Лавров пишет мне:

— Для будущих городов здесь место неплохое. Смотрите, вон показались луга!

Я вижу зацветшее большое озеро высоко в горах. Мы идем метров на четыреста пятьдесят. Прохладный ветер.

Лавров поднимается с сиденья и машет рукой пилотам. Они смотрят и не понимают очевидно его знаков.

— Что вы показываете им?

— Вон слева озеро! Оно значительно выше Тунгуски. Там можно сесть. Я хочу обследовать этот громадный водоем, — пишет Лавров. — Если во время спада воды спустить такое озеро в Нижнюю Тунгуску, оно закроет водой пороги и образует естественный шлюз.

— Озеро дает маленькую речушку, — пишу я Лаврову.

— Эта речушка впадает еще в одну реку, а та — в Тунгуску. Это только облегчит шлюзование. Но, черт возьми, меня летуны не понимают и шпарят напрямую! — отвечает Лавров.

В расселинах скал и на их вершинах сверкает облитый солнечным светом снег. Справа синее туман, будто косма огромной гривы. В горах зеленеют обширные луга.

Летчики не садятся на озеро. И хорошо делают. Они и так виснут крыльями над самыми камнями скалистых берегов.

Солнце слепит глаза. Как только можно вести самолет при таком ослепляющем свете, ведь мы летим сейчас прямо на солнце!

Мы срезаем громадный кусок тайги. Мне кажется, что Тунгуска уже потеряна нами. Впереди по горизонту сверкает огромная водная полоса. Это — несомненно Енисей. Завидев его, летчики прямят, бросив Тунгуску, изменив ей перед самым концом полета.

Мы еще успеваем заметить перед Туруханском строения питомника чернобурых лисиц и песцов Турухансоюза. Вот и белая церковь Туруханска, где покоятся «мощи» Василия Мангазейского, которым и до сих пор бьют поклоны старухи северного городка.

Василий Мангазейский был некогда приказчиком купца Савлука-Пушкина. Купец запытал до смерти приказчика, обвинив его в воровстве. Вечная мерзлота, из которой вынули впоследствии «мощи» Василия и перенесли их в Туруханск, послужила величию этого человека. Вечная мерзлота отлично может сохранить здесь мощи не только Василия Мангазейского, но и любого человека без различия его профессии и рода занятий.

Самолет кружит над городом, низко повалившись на левое крыло, и весь Туруханск подо мной будто на картинке. Видно, как из домиков выбегают крошечные люди.

Самолет снижается, и мы делаем еще один замечательный круг над городом.

От крутых виражей ощущение такое, как от высокого взлета на качелях. Кое-кто внутри лодки отвернулся от иллюминаторов. А самолет уже пригибается рулями глубины к воде, мы плюхаемся в воду и бежим к Туруханску.

К нам подходит енисейская лодка, и через несколько минут мы на прибрежной хрустящей гальке Туруханска.

Мы поднимаемся в гору к сплавной конторе Комсеверпути, где сплавщики сейчас самоварничают.

Рейд к богатейшей реке закончен.

Самолет «Комсеверпуть 2» совершил исторический полет к месторождениям малоисследованной человеком горной порожистой реки. «Комсеверпуть 2», тяжелая морская машина, доказала полную возможность авиаобслуживания этого края. Впервые на Нижней Тунгуске звенит пила лесоруба, впервые кайлят ее недра старые шахтеры великого Союза.

Первые месторождения каменного угля были открыты известным натуралистом Мессершмидтом на правом берегу Тунгуски и Путилова порога. Предприимчивый купец Сидоров, поднимавший северные проблемы в шестидесятых годах прошлого века, производил разведки графита и каменного угля по Нижней Тунгуске. Бухарихтинское месторождение было известно и Сидорову. С именем этого человека связаны первые разработки графита и каменного угля на другом теперешнем участке работ Комсеверпути — на реке Курейке.

Тунгусский угленосный бассейн еще не обследован, еще не оконтурены его запасы. Но мнения ученых геологов сводятся к тому, что запасы Тунгусского бассейна, раскинутого по трем Тунгускам, исчисляются десятками миллиардов тонн.

Это — топливный бассейн будущего.

Это — бассейн наших ближайших поколений. Но и мы еще можем успеть воспользоваться его богатствами. Для овладения им нужны два главнейших средства.

Во-первых — транспорт.

Во-вторых — продовольствие, снабжение людей свежими продуктами, чтобы избежать цынги.

С вопросами транспорта вплотную столкнулся еще купец Сидоров. Первая баржа добытых им четырехсот тонн графита по Нижней Тунгуске разбилась на Большом пороге.

Груз не дошел до Енисея. А груз предназначался для Англии. Пришедший сюда с огромным трудом сквозь льды

Карского моря английский пароход вернулся обратно пустым.

В 1876 году неудачливый, но энергичный Сидоров вынужден был сдать и свернуть свои работы на русском Севере.

Что не по силам было частному предпринимателю, то одолет теперь мощная государственная организация.

Богатства недр малоизведанных еще крутых берегов Нижней Тунгуски будут служить Стране советов.

Первым пароходом, прошедшим по Нижней Тунгуске, был «Кооператор», вторым в этом году здесь ходила «Крупская», сжигая в своих топках уголь, добытый в местных штольнях.

Скоро сюда, на Нижнюю Тунгуску, придут не один и не два парохода, а целая флотилия мелкосидящих судов за графитом, углем и другими ископаемыми богатствами края.

Скоро здесь загудят гудки заводов, призывая на работу и на социалистическое соревнование рабочие смены. Заводы и фабрики огласят своим трубным гласом девственную тайгу тунгусских берегов, отгонят медведей, принесут высокую технику и культуру в необжитые места Союза.

СЛЕДОПЫТЫ НИЖНЕЙ ТУНГУСКИ

Нижнюю Тунгуску русские люди знали еще исстари.

Путь по Нижней Тунгуске в Лену ко льдам Полярного моря за ценным морским зверем и пушниной был отлично известен мангазейцам. Мангазейский воевода Палицын подал в 1633 году «ропись» и чертеж в Казанский приказ, подробно указывая путь из Мангазеи на реку Лену. «Итти на ту великую реку Лену из Мангазеи, — сообщал Палицын, — судами Тазом и Волочанский вверх, озерами и режмами на кочках и каюках до енисейского волока десять дней, а волоком немного дольше полуверсты, затем окраинами и режмами до реки Турухану ходу два дня, а Туруханом и Шаром вниз до Туруханского зимовья ходу десять дней и через Енисей до устья Нижней Тунгуски ходу два дня; Тунгусскою рекою итти вверх до устья речки Тетен, а оттуда волоком на реку Чону ходу два дня. В этом месте зимовать и весной итти рекою Чоною на Вилюй — десять дней, а Вилюем до реки Лены ходу три недели... А по великой реке Лене вниз итти греблею до полунощного океана два месяца и более, а парусной погодой и в одну неделю».

Сюда, на Тунгуску, еще недавно приходили отдельные смельчаки в поисках золота, платины, серебра, руды, каменноугольных месторождений или за пушниной.

Первый культурный городок при устье реки Кочечумо на Нижней Тунгуске — Туринская культбаза — был создан

страной Советов первого октября 1927 года. От культбазы до Туруханска около восьмисот пятидесяти километров. Сюда, в эту глухомань, посланы были культурные силы, чтобы помочь туземцам улучшить их жизненные условия, сберечь людей от туберкулеза, оленей от падежа, приобщить детей туземцев к культуре, создать школу-интернат.

Теперь туземцы имеют ветеринарную больницу, туберкулезный диспансер, баню с прачечной и школу-интернат.

Несомненно, что индустриализация Севера привлечет к себе всех туземцев тайги. Они будут сбывать свою рыбу и излишки оленьего мяса будущим городам, которые вырастут через короткое время из теперешних первых поселений вроде Бухарихты, Ногинска, Пороха и других форпостов Тунгусбасса.

Моряку Петранди было поручено обследовать большой порог Нижней Тунгуски, чтобы зимой расчистить ход для больших теплоходов Комсеперпути, взорвать главный камень. Надо было заснять порог и вычертить на бумаге его камни, выследить ход реки.

— Могут ли ходить по Нижней Тунгуске теплоходы Комсеперпути и если нет, то что надо для этого сделать? — таково было основное задание моряку Петранди.

Никто не знал лучше реки, чем старик-лоцман Воронов. Петранди увидел его впервые на пароходе «Крупская». Воронову действительно были известны все главные камни не только Большого порога, но и опасные камни всей этой исключительно длинной реки Союза.

Из разговоров с Вороновым и по собственным наблюдениям Петранди установил, что транзитные глубины от Туруханска до графитного рудника у горы Ноги нормируются малыми глубинами близ устья реки Пелядки. Там на фарватере под левым берегом в сливе, в средне-меженный горизонт (от начала августа) — 1,70 метра и в малую воду глубина падает на целый метр ниже.

Скорость течения в Большом пороге, в сливе, не менее двадцати километров в час. В весеннее половодье средняя скорость по всему порогу 18,8 километров в час.

В большую воду наблюдается чрезвычайно быстрое течение в щехах.

Препятствием для судоходства служат отдельные камни, известные одному лишь Воронову. Уборка их в Большом пороге необходима.

Нижняя Тунгуска имеет километражное описание и рекогносцировочную карту реки. Нивелировка Большого порога произведена, вычерчена его карта. Ее уточнят и сделают подлинно лоцманской лишь путем дополнений, которые попутно произведут здесь вскоре суда, пользуясь своими рейсами.

Петранди предлагал теперь же забросить на Нижнюю Тунгуску все необходимое для проведения взрывных работ зимой по указанию лоцмана Воронова.

Для производства этих работ теплоходы пройдут вверх по реке до рудников Комсеверпути лишь по большой воде. Паротеплоходы могут ходить здесь с осадкой в сто пятьдесят сантиметров до первого августа без опаски.

Чтобы разрешить угольную и графитовую проблему на Нижней Тунгуске, требуется прежде всего разрешить проблему транспорта, а для этого взорвать камни порога — облегчить судовождение.

НЕДРА ТОЛЬКО ПРИОТКРЫТЫ

Недра Нижней Тунгуски только приоткрыты. Сама река обнажила лишь край своих береговых богатств, сама показала их человеку. А тунгус-кочевник проводил изыскателей только недалеко в тайгу и показал им закрытые мхом месторождения.

С девятнадцатого июля по шестое августа в Бухарихте прошли алмазным бурением сто восемьдесят пять метров. По четырнадцать метров в сутки! Это рекордное бурение на Советском севере. Благодаря отлично подобранной буровой команде Бухарихта подошла к американским нормам, давая в среднем по пяти метров в смену при труднейших условиях жизни.

Хвосты выходов угля находились в вечной мерзлоте. Выбранный на поверхность промерзший уголь раскрошился при первом действии солнечных лучей. Но чем глубже уходил пласт, тем мерзлоты становилось меньше и тем лучший добывали уголь.

Первые тачки пластового угля «Крупская» выбросила за борт. И отборным углем из нижних штолен уже отлично топила свои топки.

Первая скважина в сто восемьдесят шесть метров глубины выяснила характер тунгусской свиты и встретила еще один нижний пласт помимо верхних, обнаруженных штольнями.

Вторая скважина обнаружила на расстоянии около ста метров от места первого бурения — промышленный пласт толщиной 1,8 метра.

Профессор Иркутского горного института Ключанский, бывший в Бухарихте, затруднялся твердо сказать до выяснения результатов дальнейшего бурения новый ли это пласт или отложение найденного и открытого штольнями пласта.

Буровая команда работала коронками со вставленными победитами советского производства. Победиты отлично выдерживали испытание.

Близ Бухарихтинского угля не было найдено признаков графита. Это служило показателем хорошего качества угля, который должен был вскоре появиться вне зоны мерзлоты. Уголь не будет графитизирован. Графитизированный уголь при большой насыщенности графитом не годен как топливо. Чтобы проследить залежи Бухарихтинского угля, провели целый ряд канав, расчистив береговую гальку. Через каждые десять метров по плану рабочие нарыли канавы для того, чтобы выяснить простираание нижнего пласта от нижних штолен до поселка. Канавки чернелись по берегу на расстоянии около полутора километров.

Разведывательные работы увенчались блестящими успехами. Почти все канавы вскрыли пласт каменного угля.

Здесь же в Бухарихте при участии коллекторов брали организованно генеральные пробы по всем правилам горно-геологической техники.

В забое, в штольне, там, где выбирали пласт угля, делали насечку посредине пласта сверху донизу шириной в двести миллиметров, пропуская простую породу. Пробу в количестве около шестнадцати кило клали в мешок. Полученную пробу дробили и складывали в штабели, тщательно перемешивая крошево. Затем квартовали на четверти по диагонали. После каждого квартования снова перемешивали оставшуюся пробу. Квартовали и перемешивали до тех пор, пока от пробы оставалось всего лишь три-четыре кило. Полученная проба помещалась в мешок, на котором был паспорт с номерами забоя, пласта, штольни и значилось время взятия пробы.

Такие генеральные пробы велись на всех забоях, пластах и штольнях.

В палатках горно-разведочных партий было душно, жарко и трудно работалось. Поэтому так усиленно переходили люди на стройку маленьких избушек. Каждая такая стройка обходилась около двухсот рублей.

Экспедиция приехала сюда с рыболовными сетями и снаряжением. Но горняки все же сидели без рыбы. Некому было организовать такое важное дело.

Если в Игарке, за полярным кругом, сейчас поспевают огурцы на грядках в совхозе, то почему, уходя в длительную экспедицию на Нижнюю Тунгуску, организаторы не захватили с собой агронома с семенами овощей? Для четырехсот горняков это следовало бы сделать.

И в Бухарихте солнце светит сейчас по двадцать часов в сутки. Это тепло и свет человек обязан использовать для того, чтобы уже к концу летнего сезона иметь у себя на севере свежие овощи.

На громадном протяжении Нижняя Тунгуска протекает по химически разнообразным горным породам. До самого нашего отлета в Бухарихте не была установлена метеостанция. Был пропущен таким образом целый летний период, необходимый для выяснения климатических условий нового места, где поселялся человек. Без метеорологической станции в неизведанном новом месте нельзя по-деловому организовать хозяйственно-промышленное предприятие. В Бухарихте не было радиостанции. Платили жалование радисту, стояли мачты, протянулась над лесом антенна, но связи не было. Радист говорил, что Бухарихта — в радиояме и сюда не доходят волны. А неподалеку в Курейке работала радиостанция, стоившая руднику гроши и поддерживавшая связь с Игаркой и Туруханском.

В Бухарихте разобрали алмазно-буровой станок и ждали парохода, чтобы поднять станок выше к Ногинскому руднику. Пароход не показывался.

Если бы в Бухарихте работало радио и стало известно, что пароход не придет сюда, тогда бы вновь собрали станок и пустили для работ в самой Бухарихте. А так без дела, без пользы для обоих рудников он лежал в Бухарихте в разобранном виде. И все из-за отсутствия радио, необходимого для таких далеких предприятий.

Лавров смело предложил сплавлять графит на плотках вниз по Нижней Тунгуске к Туруханску. Это предложение делалось потому, что рост промышленных предприятий превышал развитие транспортных средств севера Союза. Уголь, выбранный из штолен Бухарихты, не должен был пропадать на берегу Тунгуски. Люди не должны были отдавать его реке во власть ледохода в следующую весну. При помощи конного ворота, по деревянным рельсам, наверх на особые площадки в незатопляемый район горняки должны были поднять в ящиках-волокушах весь выбранный уголь, всю добычу.

Нижняя Тунгуска показала лишь краешек своих подземных богатств. Человек должен завладеть ими возможно скорее, чтобы улучшить свое существование и облегчить борьбу за новую жизнь.

Проблема Тунгусбасса упирается в недостаток транспорта и Большой порог Нижней Тунгуски. Комсеверпуть взорвет главный камень Большого порога и расширит судам ход в пороге. Одновременно для Нижней Тунгуски придет через Карское море мелкосидящий сильный флот.

Мы вылетели из Туруханска девятого августа утром. Перед полетом всю ночь не спали. Лавров прозаседал в Туруханске, где, попутно с его докладом о выполнении Комсеперпутем взятых на себя перед страной обязательств, ставился вопрос и о неполадках в работах Комсеперпути. Эти неполадки имели своей подоплекой слабую работу транспорта и малосильные кадры работников в отдаленных точках наступления на север.

Вырвавшись из каменных теснин Тунгуски на вольные просторы безбрежного Енисея, летчики резали тайгу.

Впереди по курсу «Комсеперпути 2» горы полузакрыты дымкой тумана. Под нами, будто расчесанная конская грива, лежат, расщепленные водой Енисея, песчаные косы.

Мы вдруг оказываемся над узкой площадкой воды. Очевидно под нами уже устье Курейки. Кружим над чумом и несколькими стройками. Видны сети на берегу за тальником.

Самолет садится недалеко от самого устья реки Курейки, или Нумы, как зовут ее тунгусы.

Здесь стоит верповальная лодка. На этой моторной лодке мы пойдем вверх по реке, о которой в географии не сказано ни слова, но которая богаче любой реки европейской части Союза.

На берегу, у самого устья Курейки живет ее знаток остяк-лоцман Серков. Серкову далеко до тунгусского Воронова. Но на Курейке Серков один и не знает себе соперников. Он подучил своего сына лоцманить на нижнем плесе реки, а сам стоит за рулем. Сын Серкова на ветке по одному перевозит нас с самолета к чуму своего отца.

В Курейке налажено радио. Так сообщает Серков.

— Теперь все в порядке, — говорит Лавров. — Как только вода в Курейке прибует, так и кричите нам по радио в Иркутск.

— Давай лодку! — крикнул молодой Серков, и в чуме все рассмеялись.

— Лодка в Курейке не так нужна, как продовольствие и оборудование, которое надо будет доставить сюда с подъемом воды, — объясняет Лавров.

Отец Серков закончил чаепитие. Жена остяка спустилась с крутого берега, чтобы проводить своего старика в обычный для него поход на реку Курейку.

Мотор запущен, и мы тарахтим по невиданной реке. С нами вместе идет профессор Ключанский, чтобы дать свое заключение о курейском графите, его месторождениях и самой постановке работ на руднике.

Вначале река Курейка похожа на Сухону. Берега ее живописны, но не высоки. Нельзя представить, что вот скоро

они станут гористыми, выступят из воды острыми, высокими скалами.

Заливные дуга поднимаются, избегают выше тальники, на верхушки которых половодье нанесло всякий мусор. Безлюдно. Река холмистая. Мы чуть коснулись днищем верновалки каменистого грунта и не останавливаясь идем дальше. Вон двое косят прибрежный луг. Их послали сюда с рудника для сенозаготовок. Слева поднялась на горизонте высокая фиолетовая гора Наковальня, справа пониже — Рудничная, на которой по словам туземцев есть руда. Вот и первый перекат — Мундуйский.

Берега вырастают. Неожиданно встают столбы выветренных скал, остатки изверженных тысячелетия назад пород, темнокоричневых траппов с прожилками белого кальцита, сверкающего и видимого издавлек с верповалки.

Изверженные породы перемежаются с осадочными, траппы чередуются с песчаниками. Серые камни сменяются коричневыми, с белыми и голубыми блестками кальцитов.

На скалах белой масляной краской крупными буквами выведено: «Зацепа». Имена скал написаны для того, чтобы легче можно было запомнить будущим лоцманам фарватер этой быстрой и высланной камнем реки.

Я смотрю на лоцмана-остяка Серкова. Он уверенно ведет лодку, подкручивая маленький штурвал. Вдруг колесо штурвала запрыгало в его руках, мы жмемся ближе к берегу. Удар, и лодка загрохотала железным дном по подводным камням прибрежной скалы. Все выскакивают, бегут к носу лодки. Командира нет, очевидно лоцман «стусшевался», как говорят сибиряки. Вдруг лодка отползает от берега. Теперь уж не прыгнуть с борта на камни. А лодку не отпускает с банки. Под бортом быстро несется река.

— Руль попал в улов! — объясняет виновато Серков. Река будто рукой захватила руль лодки. Руль отказался поинноваться старику Серкову, имя которого записано на скалах Курейки.

Прибежал заспанный командир. И через минуту выяснилось, что лопнул трос рулевого управления. Командир исправил повреждение, дал задний ход, и мы медленно с помощью мотора и бешеного течения реки стягиваемся с камней, гремя словно трактор по мостовой.

Внизу под скалой «Серков» пенятся шивера, насупились иссеро-синие скалы, изглоданные временем и ветром, а наверху, на маковках каменных глыб, стоят веселые березки. Они подошли сюда, словно купальщики, готовые броситься в быструю реку.

Лодка как будто не пробита. Воды в ней не прибывает. Мы идем снова вперед, и старик Серков качает головой,

сам удивляясь себе. Серкову неловко. Он в первый раз посадил на Курейке верповальную лодку. И что досаднее всего — в нескольких километрах от рудника.

Вдали виднеется гора Наковальня. До горы несколько десятков километров, но ее столбчатые скалы видны отчетливо, — так чист и прозрачен полярный воздух.

Мы — в Курейке!

На крутой берег поднимаемся по деревянному настилу, по которому обычно плотники переходят с этажа на этаж строящегося здания.

Дорогу нам перебегают рыжий бурундук. Он не боится человека. У самого настила бурундук останавливается, и я вижу ясно черные тонкие полоски на его спинке и пушистый хвост. Вот бежит и второй бурундучок, и оба зверька вместе куда-то вмиг исчезают.

Где-то будто по рельсам гулко грохочет поезд. Но здесь его нет.

— Что это шумит?

— Водопад, — отвечает мне старожил рудника.

ПОД КУРЕЙСКОЙ ЗЕМЛЕЙ

В местной столовой, выстроенной из пилоотбросов рачительным хозяином рудника Семеновым, мы напились кирпичного чаю.

— Идем в шахту! — говорит Лавров.

По узкой тропе, среди матово-серых кусочков добытого графита мы пробираемся к шахте курейского графитового рудника.

Рудник стоит. Шахта сейчас остановлена. Нет транспорта, чтобы вывезти выбранный графит.

На поверхности близ рудника — горы графита; его выдали шахтеры при помощи подъемной лебедки из-под земли на поверхность, точно выполнив заданный план, несмотря на морозы и повальную курейскую цыngu.

Близ шахты густо чернеют четыре тысячи тонн добытого графита. И внизу у Курейки на самой пристани сложено еще две тысячи тонн графита. В нем видны золотистые следы пирита (железного колчедана) и белые жилки кальцита, чего нет в чистейшем графите Нижней Тунгуски.

В конторе рудника развешены брезентовые брюки и куртки. Нам выдают свечи. Мы надеваем проолифенные шлемы, которые носят моряки или зверобои.

Здесь в Курейке нет ни одной лампы-шахтерки. И никто не знает, есть ли газ в шахте.

— Откуда здесь быть газу? — говорит мне шахтер. — Наша шахта молодая. Если бы газ шел, свеча бы погасла.

Мы подходим к лестничному отделению, к спуску в шахту. Жесткие кожаные рукавицы неудобны и жмут руки.

— Держитесь крепче за ступени и нащупывайте их сапогом, не поскользнитесь! — предупреждает меня старый шахтер.

Лестница идет отвесно. Под нами глубина двадцать пять метров. Слабо мерцает в руке свеча, готовая вот-вот потухнуть. Снизу мелькнул яркий свет. Это — электрическая лампочка.

Спуск разбит на шесть лестниц, под каждой из них крошечная площадка, на которой едва может повернуться человек.

Начался капеж подземной воды. Шлем и брезентовая спецодежда защищают меня от этих подземных капель. Ступеньки влажны и скользки. Я погасил свечу и спускаюсь, держась обеими руками.

Шумит насос рудника.

Мы прошли все двадцать пять метров. Новый брезентовый пиджак зачернен на мне графитом, отсырел от капежа. Я становлюсь ногами на почву. Мы — в руднике!

Крепление шахт прочно. Здесь крепят лиственницей. Это железное дерево. И чем больше оно находится в воде, тем становится крепче.

Тесно в рудничном подземном дворе. Как не похоже здесь на просторы рудничных дворов донецких шахт, где много электрического света и словно по улицам города бегают, носятся с вагонетками лошади.

Шумит капеж со строек и кровли подземного городка. Два насоса работают по двадцать четыре часа в сутки, откачивая по три с половиной тысячи ведер воды в час. Этого достаточно для того, чтобы не затопить шахту подземной водой.

Идем по главному штреку, откуда выбраны траппы на поверхность за шахтой. Это — западный коренной штрек. Миновали ряд выработок западного крыла и переходим в вентиляционную шахту.

Подносим мерцающие свечи к пласту графита. Он черен как уголь и светится жилками золотистого пирита.

По збойкам, — промежуточным штрекам, рассечкам для подготовленных выработок, — попадаем в восточное крыло шахты. Пласт графита идет с перемежками, то утолщаясь, то ужимаясь. Пласт нарушен под тяжестью изверженных миллионы лет назад пород, траппов. Местами он вспучен, местами отклоняется от нормального залегания.

Мы стоим сейчас ниже уровня пенящегося наверху водопада Курейки. Штрек пройден шахтерами не до конца скло-

на горы. Между подземным городом и бурной рекой оставлен целик. Он — нетронутая толща графитового пласта — вместе с пустой породой сдерживают напор реки. Целик оставлен для того, чтобы воды Курейки не взяли штурмом графитовый рудник.

Мы совершили весь подземный путь около километра по Курейской шахте и выходим к рудничному стволу, к лестничному отделению.

И по скользким ступеням ползем к солнцу на поверхность, на-гора, где сейчас зеленеет трава, где нет этой мерзлоты, капежа и холода, где шумит неустанно в веках порог, поднимая высоко, выше скалистых крутых берегов водяную пыль, ярко освещенную солнцем.

ПОРОГ-ХИЩНИК

С пожарной каланчи Курейки ясно виден весь порог многошумной, скалистой реки. Тысячи лет назад, зажатая здесь скалами в узкую щель, Курейка прорвала себе путь в Енисей, подточив, разрушив каменные громады.

Курейка водопадом мчится с трапповых густокоричневых плит белой стеной, искрящейся на солнце словно штабель драгоценных самоцветов.

Там, где траппы высоки для Курейки и она не может взять их приступом со своего многокилометрового разбега, вода нашла себе ходы в расселинах, между развороченными камнями.

Старик-сторож ходит по каланче, выслеживая каждый дымок. За последние дни вода в Курейке сильно упала. Многие камни порога, до того скрытые под водой, теперь оголились. Высота падения воды увеличилась.

Сюда, минуя заброшенные старые штольни купца Сидорова, нередко приходят рабочие Курейки полюбоваться красотой порога.

С каланчи видно, как выше порога идет на тот берег, где живут рыбаки, лодка. В лодке — девушка, парень и собака. Едут должно быть на охоту или за рыбой.

Опасен курейский порог! К нему не решаются близко подходить на лодке курейские шахтеры. Говорят, он затягивает к себе силой устремленных с каменных плит, прозрачных вод.

Сторож свернул папироску из махорки и клубит желтоватым облачком. Вчера утром он заметил начинавшийся пожар в механической мастерской и во-время пробил тревогу. Старик оглядывает деревянные строения, раскиданные по Курейке, и затихшую шахту, стерегущую горы графита. Все спокойно.

Лодка отходит с рыбацкого берега к руднику.

— Ишь дураки, откуда реку переходят! — говорит старик.

Он не успевает закончить фразы, как вдруг лодка устремляется вниз по реке, и видно, как молодой гребец, оторопев, машет, брызжет по воде веслами.

Со скоростью двадцати километров в час несется к порогу, уже захваченная течением, лодка.

— На плиту! На плиту гребите! — кричит сторож, но его не слышно из-за шума водопада.

Сторож хотел пробить тревогу, но теперь уже поздно. Видно как женщина встала в лодке и что-то кричит. Но гибель неотразима. Люди пригибаются ко дну лодки, как кролики к земле в ожидании смерти.

Лодка сейчас у самого слива, где стоит облако брызг.

Один миг — и не видно больше ни людей, ни лодки.

Метрах в двадцати выскакивает лишь нос лодки из пенящихся камней. Людей уже не видно. Их смыло! Они разбились о камни и поглощены порогом. Их вынесет позднее быть может даже в Енисей.

Целый день весь рудник говорит только о случившемся.

Все ходят на порог и подолгу смотрят, не покажутся ли утопленники, не выплывет ли лодка. Но в щепы разбита лодка и не видать ее гребцов.

— Здесь в прошлом году затянуло одного с лодкой, — рассказывает шахтер. — Но он не растерялся, направил вон на ту каменную плиту. Лодку выбросило на камень, и на этом камне трое суток без пищи просидел человек, пока наконец мы его не сняли оттуда. А это сейчас утонули молодые. Я еще утром им на чердаке, где мы квартируем, говорил: не ездите около порога — затянет! Ничего, говорят, нас не затанет!

Поздно вечером, когда над Курейкой повисли клочья тумана, к заведующему кооперативом прибежала собака, та самая, которая находилась в погибшей с людьми лодке.

Мы долго думали, как могла в этом водяном хаосе, в этих развороченных скалах, при таком бешеном течении, на пороге более мощном, чем Иматра, уцелеть попавшая в него собака.

А хищник-порог, поглотив жертвы, как ни в чем не бывало продолжал хлестать по камням своей сияющей водой.

БОГАТСТВА КУРЕЙКИ

— Кто за то, чтобы ехать верхом к угольным штольням? — голосует Лавров.

Руки дружно взлетают вверх. Нас пять человек поедут верхами к угольным штольням, заложенным этим летом между вторым и третьим порогами Курейки.

На конном дворе нам дают лошадей. Седел не хватает. Их заменяют мешками с сеном. Мне подводят вороную кобылу, оседланную казацким седлом. Я второй раз в жизни сажусь на лошадь, но чтобы не казаться смешным, быстро вскакиваю на седло, держась за луку, и бодрым шагом еду за белым меринком, на котором сидит Лавров.

— Как ее остановить, если она помчится вдруг? — тихо спрашиваю я Лаврова.

— Потяните назад поводья, вот и все!

Мы едем по вырубленной тайге. Повсюду торчат береговые пни и кое-где видны ромашки.

Белая лошадь впереди замедляет ход. Лавров полуоборачивается ко мне и предупреждает, что мы приближаемся к круче.

— Когда будете спускаться, отклонитесь по возможности назад, — советует Лавров. — Облегчите работу лошади.

Моя вороная — умная лошадь, она спускается по круче боком. Не мне учить ее, как спускаться с обрыва. Внизу в овраге бежит ручей. Вода его прозрачна. Белая лошадь не сразу входит в ручей. Через несколько секунд мы уже на другом берегу и поднимаемся по крутому склону.

Я пригибаюсь к стриженной гриве, чтобы облегчить лошади подъем в гору.

Ветки берез бьют меня в лицо. Комары неистовствуют. Конек под Лавровым переходит на мелкую рысь и вороная побежала за ним.

Вскоре показывается жилье шахтеров, работающих на разведке недавно найденного здесь угля.

Мы спускаемся по береговым камням реки вниз к штольням.

Бурением, шурфованием и открытыми работами здесь обнаружен угольный пласт общей толщиной в восемь метров. Пласты залегают между сланцами и траппами.

Эти штольни показали присутствие в недрах Курейки сильно графитизированного угля, приближающегося к полуантрацитам. Но качество его тем не менее оказалось удовлетворительным. Курейская кузница работает на собственном каменном угле. Куда идет пласт — никто не знает. Уголь не разведан, ни бурением, ни канавами.

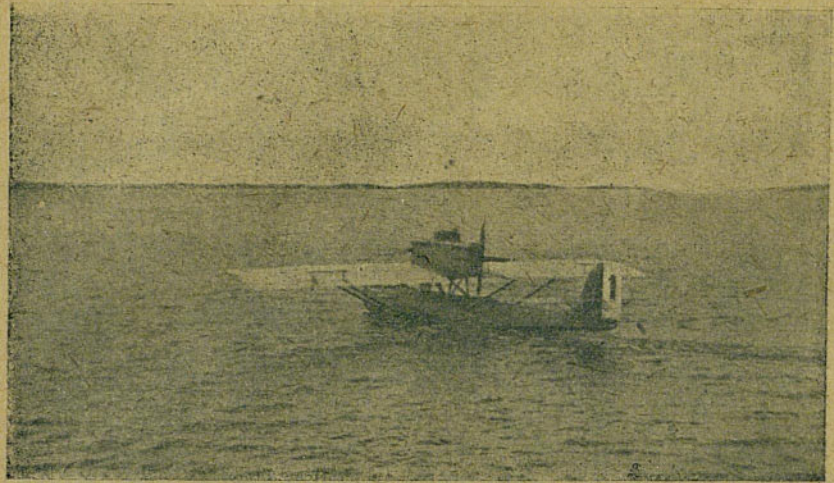
Уголь содержится в мерзлоте, и ближайшей задачей рудника является выяснение глубины залегания этой вечной мерзлоты, которая понижает качество угля. Рудник должен добиться лучшего качества угля, свободного от влажности. Месторождение имеет большое значение для рудника, который весьма скоро построит силовую станцию на этом топливе и будет снабжать электроэнергией Курейку.



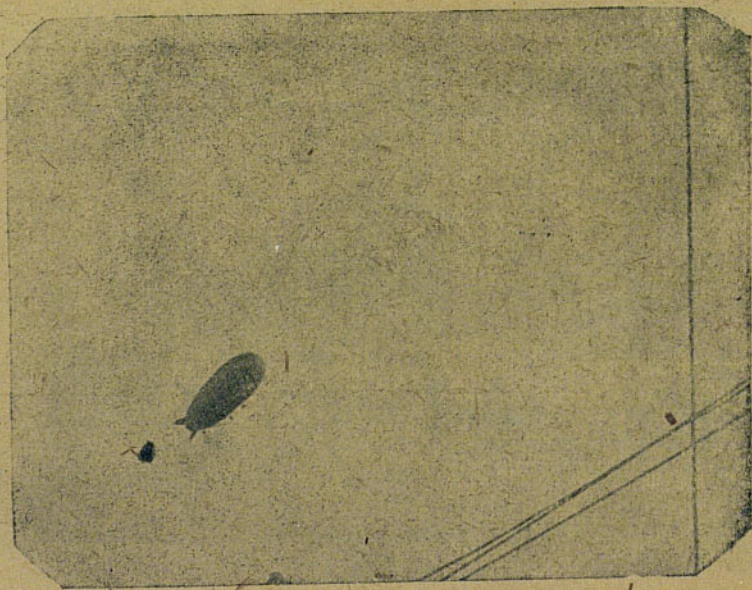
Вид на остров, рацию и бухту Диксон с воздушного корабля.



Радиостанция на острове Диксон.



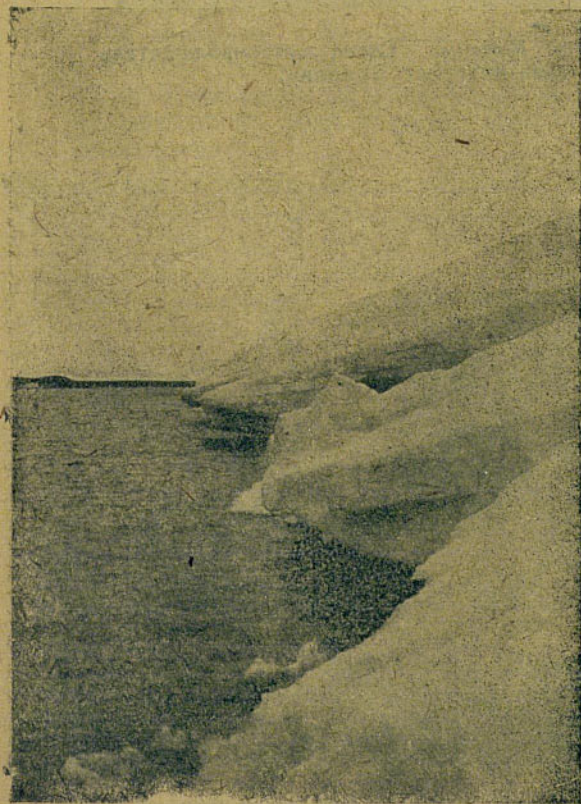
Воздушный корабль „Комсеверпутъ 1“ в бухте Диксон.



Цеппелин „LZ 127“ показался над рацией Диксон.



Начраций Диксон Тауснев с ручным волченком.



. Лед на острове Диксон.



Остров Диксон. Рассказ дяди Максима. Слева метеонаблюдатель Стадников, справа моторист Кониин.



Избушка боцмана Бегичева близ устья Пясины.

Инженер Чайковский, работающий в Курейке от Московского института прикладной минералогии, провел здесь семь лет и зимовал три зимы. В последнюю зиму он жестоко болел цынгой. При сыром климате Курейки, без достаточного количества жиров, мяса и овощей цынга здесь была беспощадна.

Чайковский находит, что пласт угля залегает в исключительно выгодных условиях, близко от поверхности, с небольшим, в 8—10°, углом падения.

Чайковский ведает буровой разведкой и составлением геологического очерка по графитовым месторождениям в долине реки Курейки.

Здесь породы очень близки к норильским, и как те, могут оказаться платиноносными.

Еще только вчера на скважине номер девятнадцать мне говорили рабочие, что напрасный труд бурить камень.

А сегодня после нашей езды на угольные штольни я встретил сияющего Чайковского.

— У нас на двенадцатом номере появился графит! — радостно сообщил он. — Графит попал под наносы ниже уровня реки.

В скважине номер одиннадцать ниже уровня Курейки оказались речные наносы. Возможно, что много веков назад здесь было русло древней Курейки или же эти отложения переместились сюда позднее, вследствие особых геологических процессов.

Некоторые скважины совсем не показывали присутствия графита. Бур очевидно попадал в трещины сброса, где некогда ледники выпахали графитовый пласт. Мощные траппы задержали ход ледника и направили его разрушительную силу на графит. Вот почему он шел под землей Курейки с перебежками.

В тесной комнате инженера Чайковского, где жило несколько человек, я видел образцы удивительно прозрачных сочно-зеленых гранатов, зеленовато-желтых эпидоров, черных турмалинов, их мелкие кристаллы и блестящие будто золото колчеданы, содержащие без сомнения медную руду. Эти образцы приносили Чайковскому шахтеры из глубины Курейского рудника.

В Курейке два объекта горных пород: графит и уголь. Здесь можно было бы построить крепкое горное предприятие по добыче графита и каменного угля.

Воздушно-канатная дорога удешевит переброску угля за семь километров от штолен к поселку Курейки. До сих пор стоимость добычи угля равна цене его транспортировке до рудника.

Электростанция, построенная на угле, подаст ток по проводам в рудник, это удешевит стоимость добычи графита и даст возможность механизировать шахту, снабдить ее отбойными молотками.

Камни огромной силы водопада не дают человеку овладеть его даровой энергией — белым углем. Гидростанцию, которую соорудили бы на пороге Курейки, пришлось бы каждую весну в ледоход снимать с реки. Расходы на нее вряд ли оправдались. Так говорят инженеры. Но рабочие верят в то, что Курейский водопад можно обуздать и заставить отдавать белый уголь.

Запасы графита, по предварительным подсчетам, равняются одному миллиону тонн, годных для нужд нашей металлургической промышленности.

Весной высоко в Курейке поднимается вода; она закрывает все пороги. Тогда по заверению лоцмана Серкова на Курейке до рудника может смело пройти даже теплоход с большой двухтысячетонной баржей. Теплоход снабдит продовольствием рудник и возьмет его добычу с несколькими баржами, поочередно доведя их до устья с грузом и оттуда всех вместе в Красноярск к железной дороге.

Сейчас в Курейке разворачивается стройка домов из местной лиственницы. Вверх по реке трудно подать из Игарки плоты и пиломатериалы. Только в половодье, когда воды Енисея входят вверх по Курейке километров на шестьдесят, подпирая ее, тогда можно на эти шестьдесят километров поднять вверх по Курейке плот самосплавом.

Ища за штольнями по берегу Курейки камни, которые подтвердили бы нам нахождение поблизости железной руды, мы неожиданно наткнулись на два бревна, ошкуренных порогами Курейки. Бревна были оторцеваны человеком. Бревна пришли сюда только сверху. Но в верховьях Курейки не было поселений, не было пильщиков или лесорубов.

— По-моему эти бревна с Нижней Тунгуски, — сказал Лавров. — У меня давно есть подозрение, что Курейка где-то в своих верховьях соединяется или близко подходит к Нижней Тунгуске. Возможно, что в их водоразделе имеются озера, и во время разлива рек Курейка сливается с Нижней Тунгуской посредством этих озер. Откуда же иначе могло сюда притти это оторцеванное человеком бревно?

Курейке нужны в первую очередь больница, школа и клуб. Их решено строить из местной лиственницы, отдав на это общественное дело по два сверхурочных часа в день.

Так решило общее собрание рабочих Курейского рудника.

Для борьбы с цынгой Игарка посылает сюда по большой осенней воде транспорт с сорока сибирскими коровами. Продовольственный паек горнякам будет увеличен.

— Мы берем на себя обязательство снабдить вас всем необходимым, — говорил Лавров на общем собрании рудника, — а вы дайте слово перед партией и правительством на следующий год, к следующей навигации поднять на поверхность из шахты двенадцать тысяч тонн графита, которого ждет наша тяжелая промышленность.

Игарка постановлением правительства объявлена городом. Город Игарка окажет содействие Курейке. Курейка должна наладить тесную связь с этим новым городом на севере.

Необходимо проложить дорогу через тайгу из Курейки в Игарку, обвеховать дорогу и заместить ее местным лесом.

Две точки на севере Союза будут соединены между собой лиственничным мостом, и чем скорее, тем лучше.

В ГОРАХ

С того дня, когда зимовщики Курейки зачеркивали на стене последнее число декабря, сюда, в эти горы, в жилье человека заползла болезнь севера — цынга. Зимовщики севера по разному объясняют ее появление. Одни говорили, что спасались от цынги, находясь в движении, другие уверяли, что зимою спали по двадцать часов в сутки и потому остались невредимы. Были зимовщики, которые спиртом отгоняли цынгу, другие, наоборот, воздерживались от алкоголя.

Коровы рудника находились прошлой зимой на устье Курейки, потому что во-время не заготовили и не доставили для них на рудник сена. Заболевших цынгой отправляли с рудника на устье реки. Молоком в две недели выхаживали больных, и они возвращались на рудник окрепшими.

Влажный климат Курейки сказывался на здоровье пионеров этого края — ее зимовщиков.

Редкий человек не испытал здесь зимой цынги. И если он не болел в первую зиму, то отдавал дань этой тяжелой болезни в следующую зимовку.

Но все зимовщики в один голос утверждали, что если на руднике была бы разнообразней пища и до лета продержался картофель, все обошлось бы благополучно. Сырым картофелем люди спасались от появления первых признаков цынги — опухания десен.

С продовольствием на Курейке обстояло неблагополучно. Сказывалась отдаленность Курейки, оторванность ее от

главного нерва — Игарки. Хотя по прямой линии до Игарки от Курейки было всего лишь около ста километров, но пройти по кочкам заболоченной тайги, по ее бурелому, сквозь заросли тальника и комариные тучи стоило огромного труда, лишения и около двух недель времени.

Купец Сидоров пришел в Курейку в начале второй половины прошлого столетия. Возможно, что сюда его привели туземцы, рассказав об обнаженных Курейкой на берегу у самого порога пластах графита.

Сидоров и начал с разработок на берегу. Еще до сих пор у Курейского водопада сохранилась штольня, заложенная здесь десятки лет назад этим предприимчивым человеком. Мы попытались заглянуть в эту штольню, но она оказалась затопленной. А пласты выветренного графита и до сих пор лежат у самого берега Курейки. Первые строения Сидоров ставил недалеко от своей штольни. Рубить тайгу и забираться выше было и накладно для кармана и трудно. Не хватало рабочих рук, чтобы валить лес и мостить листовницей дорогу. Вот и строился Сидоров в этой низине, с ее сыростью и туманами.

А чуть выше, на холме не было уже этой промозглой сырости, и там должен был строиться новый человек.

У самой шахты зимой рабочие из-под самого низа подкайливали графитовые штабеля, затаскивали сюда санки и прямо в них сбрасывали замерзший графит. Лошади отвозили через несколько минут уже полные сани к пристани, откуда с большой водой графит уходит в Красноярск.

Под навесами графита в его штабелях шахтеры сидели, покуривая в ожидании возчика. Сколько раз заведующий рудником Семенов предупреждал рабочих об опасности завала, который грозит при такой нагрузке графита.

Однажды графитовая глыба весом свыше тонны отвалилась и погребла под собой рабочего.

— Мы живем на графите. На берегу пластом лежит графит. Под тайгою — графит. У горы — графит. Его так много, что становится противно, — говорили курейцы.

С 1862 по 1926 год Курейский рудник дал всего 11.043 тонны графита. А за один лишь 1931 год из рудника выдали на поверхность эти же одиннадцать тысяч тонн, из них около трех тысяч тонн уже отгрузили на Красноярск и около двух с лишним тысяч тонн хранили на берегу у пристани, чтобы спустить с первой большой водой к Енисею.

Но не только графит залегал на берегу Курейки. Река заносила сюда со своих безвестных верховий колчедан, пирит, кальцит, каменный уголь и полудрагоценные камни: опалы, гранаты, турмалины. У многих рабочих хранились

дома в тесных комнатухах целые коллекции этих красивых камней с Курейки.

Изредка сюда заходили туземцы. Здесь долго жила на руднике семья рыбака-тунгуса Петрухи.

Лес у левого берега Курейки уже давно повырубили, но за прибрежной полосой он еще стоял нетронутым. Чтобы избавиться от гнуса, налетающего из леса, туземцы устраивали дымокуры, разжигали большие костры и нередко выжигали здесь сотни гектаров леса. Эти палы лесов встречались нам и по Енисею и по Нижней Тунгуске. Туземец будто не дорожил этим лесом, хотя выпаливая его, он лишал своих оленей белого мха — ягеля, лучшего корма.

Необходимо охранить леса от этих пожаров. Чем сжигать, не лучше ли рубить его на стройку и на дрова, из-за которых здесь, как ни странно, по зимам бедствует население.

Я не видел более красивого места в Союзе, чем Курейка. Обсаженная высокими горами, раскинувшись у трех порогов, близ которых от шума водопадов не слышно собственных слов, утопая в зелени лесов, Курейка красивее замечательной на Нижней Тунгуске Бухарихты.

С этих гор необходимо изгнать цынгю. Сюда требуется завозить больше противоцынготных продуктов. Клуб и школа, культура и снабжение — вот кто крепко ударят по цынге.

Рабочие Курейки уже приступают к общественной стройке школы и клуба. На общем собрании рудника Лавров договорился с рабочими о выполнении взятых на себя обязательств. Комсевверпути снабдить продовольствием и медикаментами шахтеров Курейки. Шахтеры Курейки выполнят на сто процентов новое задание — выдадут на поверхность двенадцать тысяч тонн графита.

В этом изумительном уголке природы должны легче вздохнуть труженики наземный и подземный.

СЛЫШНО ПЛАНЕТУ

С утра пять человек ушли с Курейки к Рудничной горе. Лавров и профессор Ключанский решили исследовать ее камни. До горы километров девять сквозь тайгу, болота и топи, где не проложено троп, где не пройти без сетки от комаров.

На пятерых — три ружья: две зауэровки и одна мало-пулька. Будет чем встретить зайца и медведя.

Прошло уже восемь часов, но пешеходы еще не вернулись в Курейку. Либо действительно нашли платину, либо кружат в тайге, не могут выйти к Курейке.

Два часа ночи. Солнце давно потонуло за таежным горизонтом, потемнел порог, затих поселок Курейка. Я иду к до-

мику на пригорке, куда ведут провода от антенн. Здесь — «рация» Курейки. Так сокращенно называют радиостанцию. Начальник ради, Мацкевич, в маленькой комнатке настраивает короткую волну, меняет поворотом емкость конденсатора, ищет требуемую приемником волну. Свистят в громкоговорителе сирены атмосферных разрядов, то затишья, то лопаюсь будто выстрел.

— Сейчас будет Москва! — говорит вдруг Мацкевич.

Громкоговоритель перестал хрипеть и вдруг чисто передает музыку далекой Москвы. Оркестр играет Бетховена. Соната закончена и музыкальный руководитель дает объяснения радиослушателям, повторяя отдельные места сонаты на рояле. На ради смеются слушатели, внимая этому далекому, но четкому голосу, его подпеваниям и методическим объяснениям.

В Курейке далеко за полночь. Стрелки показывают уже третий час. Тишину нарушает лишь шум порога. А в Москве сейчас восемь часов вечера, поднимают занавесы в летних театрах, на трамвайных и автобусных остановках толпится народ, сутолока на вокзалах железных дорог.

— Даю Ленинград! — говорит Мацкевич.

Докладчик из Ленинграда говорит о 518 промышленных предприятиях и 1040 машинно-тракторных станциях.

— Сейчас послушаем Германию!

Поворот полированной ручки и мы перенеслись за границу, в Берлин и слушаем его концерты и голос немецкого диктора.

— Та-та-та-тата-та, — врывается вдруг в комнату стук какого-то далеко живущего от Курейки коротковолновика.

Я вижу как Мацкевич прислушивается к точкам и тире, вылетающим из громкоговорителя.

— Это немецкий коротковолновик передает что-то о Париже, — говорит Мацкевич.

Длинноволновая станция Курейского рудника за полярным кругом мощностью всего лишь в сорок ватт.

Зимой волна Курейки доходит до Дудинки, Усть-Порта и даже станка Подкаменная Тунгуска, за тысячу километров отсюда.

Немца перебивает вдруг наш московский коротковолновик:

— Всем!.. Всем!.. Всем!..

Передается новый циркуляр ВСНХ.

Я вижу на полу комнаты два свернутых сенника. Радиорубка одновременно служит каютой двум радистам северной станции.

И снова диктор говорит о расценках. Поворот ручки удаляет его и переводит на музыку Пуччини.

— Тат-та, та-та, та-та-та, — трещит снова громкоговоритель. Радист берет карандаш и записывает быстро немногие слова черного громкоговорителя.

— «Игарка. Записка Лаврову. 14 августа. Вручить немедленно».

«Комсеверпуть» снят с мели, идет Красноярск точка Па-роход «Райборн» погиб вместе грузом норвежских шхерах точка Сообщите когда будете Игарке

Палисадов».

На радиии Игарки Палисадов передавал Лаврову последние новости, перехваченные портовой радиостанцией.

Через Свердловскую радиостанцию заговорил Урал.

— Зимой мы отлично слышали Варшаву, Кенигсберг, Берлин, Новосибирск, Ташкент, Алма-Ату, Севастополь; на длинной волне и летом на короткой принимали Москву, Ленинград и Германию, — говорит Мацкевич. — Мы слышим даже дыхание немецкого диктора. Зимой в трехмесячную ночь, когда день короток и светел, только и слушать радио. Я транслировал передачу в барак горняков, где помещалось сорок человек, и в клуб, который сейчас занят под жилье. В клубе тоже до полусотни народу собралось. Я зимовал два года в Туруханске. Установил там в клубе громадную трубу «Рекорд». И под московское радио, под музыку наши туруханские девчата всю ночь танцевали. А до того и не знали даже, что такое радио. Это было в двадцать седьмом году, в самом начале.

Радиостанция стоит государству пустяки — около семисот рублей. Каждый станок Енисея должен иметь такую радиостанцию и радиста из своих станков. Радио свяжет разорванные тайгой станки Енисея.

Я иду по сонной Курейке. Почему-то в неурочное время гудит заливается гудок. Уж не пожар ли? Осматриваюсь по сторонам. Нигде на темном небе не видно зарева. А гудок надсаживается, будто сиюсь догнать в горах свое эхо.

Лавров пришел уже с Рудничной горы. Стаскивает сапоги, отяжелевшие в болотах, и профессор Ключанский. На улице тревожно свистят. Слышны выстрелы.

— У нас пропал Бураковский, — говорит Лавров. — Отбился не то в горах, не то в тайге. Мы едва дошли до горы, как все рассыпались. Часть побежала с собакой за зайцем, другие стали подниматься в гору. Мы Бураковского после видели, он еще свистел нам и мы ему откликались. Потом вдруг исчез.

Снова стонет над тайгой гудок. На его призыв должен прийти закружавший Бураковский. Опять с пригорка стреляют, сигналият Бураковскому.

— Он мог упасть со скалы, или его придавило свалившимся камнем, — начинает тревожиться и Лавров.

Стучат в двери. Входит вся в слезах жена Бураковского и спрашивает о пропавшем.

За ним посланы люди в тайгу на розыски. С утра двинется новая партия.

Прошло утро, наступает уже полдень, нет Бураковского. Он голодает вторые сутки, и никто не знает есть ли у него даже спички. Перед самой горой он говорил, что сильно устал, давно не ходил и дальше в гору не поднимется.

За ним в тайгу с полдня уехали конные с собакой.

— Собака найдет человека! Я сам двое суток кружал по тайге, меня собака нашла и домой привела, — говорит шахтер рудника.

— Если вдруг Бураковский об'явится на руднике, мы будем вам сигнализировать отбой тремя короткими гудками, — говорит заведующий рудником.

На руднике только и разговору, что о пропавшем человеке. Два дня назад люди в пороге утонули, теперь человек в тайге затерялся.

— Здесь это просто, — кивает буровой мастер.

Гудит отрывисто гудок. Уж не нашелся ли Бураковский. Мы считаем гудки: Раз! Два! Три! Раз! Два! Три!

Бураковский найден.

Мы выходим на улицу. Нас обгоняют мальчишки. Народ бежит туда, где видна небольшая кучка людей и выделяется маленькая фигура пропавшего человека, едва передвигающего одеревяневшие ноги. За поясом Бураковского болтается штук пять уток.

— Что же вы думаете — Бураковский в тайге заблудился? — хвалится пропавший. — Как-никак военную тактику проходили, каким ручьем в тайге не спустишься, всегда на реку выйдешь.

— А как же ты к пристани попал?

— Так меня же стерва-косач попутал, я все шел и шел за ним, пока не сбился. Трава высокая, не видать куда идешь. А косач все отводит. Попал я в болото, потом на какую-то речку. Я иду берегом, думаю — выйду к Курейке. Тут на берегу дикий лук попался. Наелся я этого лука, воды напился и топаю дальше. Вышел к Горелому перекату. Ноги не ходят. Подложил под голову камень, развел костер и заснул. Потом с встречным остяком пошли на лодке вверх по реке. Уток подстрелил шесть штук, одну старуху, пять молодых подлеток. Одну с'ели, пять донес, вас покормлю, — говорил улыбаясь Бураковский.

А на радиостанции, склонившись над ключом, радист Мацкевич передавал оперативные телеграммы Лаврова в Игарку.

Вечером после заседания мы должны были отправиться на верповальной лодке вниз по Курейке к Енисею в Игарку.

АНГАРСКИЕ ПЛОТОВЩИКИ

Вода на реке Курейке убывала с каждым днем. Перед самым порогом выступили из реки предостерегающей грядой острые черные камни. Ночи стали холодные и до самого утра над рекой висело мохнатое покрывало густого тумана. А дни были попрежнему жаркие и шахтеры курейского графитового рудника ходили к водопаду купаться. Сюда же к порогу с того берега, где лесорубы заготавливали на зиму дрова и лес, приходила каждый день во втором часу медведица с медвежонком на водопой. Ни грудок шахты, ни стук топора не устрашали лесных жителей. Медведи не трогали людей и люди не трогали их.

Я отнес в местную химическую лабораторию тяжелый кусок колчедана, найденного мною между вторым и третьим порогом. Химик растолок его в металлической ступе и налил царской водки, вмиг растворившей металл. Химик долго фильтровал получившийся раствор.

— Попробуем теперь его на медь, — сказал он, нацедив в пробирку часть раствора. И добавил какой-то жидкости.

— Если посинеет, значит есть медь, — говорил человек, помахивая пробиркой.

И действительно содержимое пробирки быстро посинело.

— Медь есть, теперь поставим на платину.

В другую пробирку химик налил жидкости, проба вдруг забелела и на круглое доньшко выпали соломенно-желтые песчинки. Они были тяжелее других составных частей раствора, и, сколько не взбалтывал химик пробирку, эти желтые крупинки мгновенно оседали на доньшко.

В колчедане была платина. Я отнес находку профессору Ключанскому, у которого на подоконнике собралось уже килограммов двадцать разного каменного добра.

Где-то в верховьях Курейки очевидно были и медь и платина. Отдельные куски колчедана река выносила сюда к своим порогам.

В маленькой комнате радиостанции Курейки Лавров «сидел» четвертый час на прямом проводе с Игаркой. Прилетевший в порт Игарку на «Комсеверпути I» Чухновский рассказывал Лаврову по радио о планах своего полета на северо-восток от Диксона. Из каждых десяти слов можно было понять два, мешали атмосферные разряды и неясная слышимость. По одному слову определяли смысл целой фразы.

«Олени» — писал радист под диктовку громкоговорителя, отстукивавшего языком морзе. И мы понимали, что

Чухновский летит к оленям в Усть-порт очевидно с врачами для борьбы с эпизоотией.

Из Игарки сообщили о высылке в Курейку верповальной лодки. А вечером к нам в барак пришел лоцман Иван Серков.

Лавров задержался на руднике еще на несколько дней, а директор северо-енисейских предприятий Комсеверпути Никольский, обследовавший Курейку, выехал вместе с группой счетных работников и мною обратно в Игарку.

До Усть-Курейки, станка у берегов Енисея и Курейки, мы дошли на верповалке в несколько часов, подгоняемые быстрым течением реки. Один из охотников за время стоянки у речки Мунтуйки набил десять уток-подлеток и подвесил их на ветру над штурвальной рубкой.

В станке Усть-Курейка в большом бревенчатом доме помещалась временная больница, куда свезли из Игарки и Курейки цынготных больных-хроников. Больные едва передвигались на своих клюках по высокому берегу, на котором стоял станок.

— Они совсем не могли двигаться, когда их доставили сюда на излечение, — говорил молодой врач, посланный сюда из Игарки на постоянную работу. — Но очевидно климатические условия на устье, да приличный стол улучшили состояние больных.

Погода благоприятствовала нашему походу в Игарку. Ни дождя, от которого не укрыться бы, ни ветра с его захлестами через борт верповалки, — не было. Енисей тихо и спокойно нес свои воды. На яркоголубом небе, за полярным кругом не было ни одного облачка.

Мы издалека заметили впереди себя плот-матку, который высоко маячил своими мачтами.

— Пойдем к плоту, — сказал Никольский мотористу. — Посмотрим, что за плот и откуда идет.

Мы повернули к огромному плоту, вытянувшемуся мостом своих тринадцати тысяч бревен, неподалеку от самого берега.

Балансируя по сырым и скользким бревнам, мы прошли к домам, которые плотовщики издревле называли шалашами. Это были просторные бревенчатые строения. Их с нетерпением сейчас ожидала Игарка. Два таких «шалаша» служили бараками для двадцати четырех человек — населения плота, а в третьем помещалась пекарня.

— Долго ли идете и откуда? — спросил Никольский плотовщиков.

— Тридцать семь суток. Из Ангары идем. Плыдем мало, зато мелей много собрали, — ответил молодой плотовщик. — В Ярцеве девять суток на мели простояли. В Корабликах,

когда проходили по быстрине, у нас стало корму загибать. А в Корабликах глубина сорок сажень. Нас рейщиков шесть человек. Видим мы корма-то на скалу лезет. Мы к кичке бежать. Ну, думаем, конец плоту пришел. Но потом сорвало, пошли своим ходом. Да все из-за лоцмана! Лоцман должен смотреть за ходовой. Стой и командуй, когда реи, когда плюхи давать, и на кичке цепями управляться! Мы ведь сколько не плетемся, ни разу ходовой водой не шли, а все тунгусской, — сказал плотовщик и сплюнул в сторону, откусив кончик цыгарки.

— Это как так тунгусской водой?

— А по берегу, значит, идем, жмемся к берегу, вот плотом все тунгусские самолеты и снимали. А чего тут хорошего? От такого лоцмана тунгусы без промысла насытятся. Рабочие ему говорят, а он, дескать, сам знаю, а глядишь хвосты в берег уткнет! У нас продовольствия на тридцать пять ден, а мы тридцать семь идем. Окромя хлеба да воды ничего и не осталось. Если вы не подошлете пароходошко, нам отсюда не выгрести.

— Вон видите косу за мыском, — сказал другой плотовщик, — возле нее шесть четвертей глуби и как только мы ее проволочили, — просто чудо.

К нам подошел лоцман, небольшого роста пожилой человек в полушубке.

— Нам бы корму подальше от берега отвести, — сказал лоцман. — Не подтолкнете ли нас своей моторкой?

Лоцману дали моторку, она быстро обежала длинный плот, бревенчатое поле на Енисее, уткнулась в одно челье, своим носом, словно бык головой в землю, и затарахтела.

Передняя часть плота называлась кормой, а на конце плота находилась кичка, с которой управлялись цепями. Огромные цепи свисали с кички плота и своей тяжестью тормозили ход плота, водочась по каменистому грунту Енисея.

— Правда, что плотовщики ходят по бревнам и не поскользнутся? — спросил парнишка с верповалки.

— Оно, конечно, без привычки тут не пройти. Особенно после дождя. Поскользнешься и ногу ломаешь или доска вдруг подвернулась и попал в шалман — зазор между чельями! Там у нас доски с челена на челен перекинута.

— А мачты для чего стоят? Радио, что ли?

— Оно бы хорошо иметь на плоту радио, — сказал молодой плотовщик. — Прошел такое-то место, сейчас — радио в Игарку, или сели на мель — опять радио, так мол и так. Ну, это будет во вторую пятилетку.

Верповалка тарахтела не зря. Корма плота сильно отошла от берега к фарватеру на «ходовую линию», — как говорили плотовщики.

Моторка подкатила близко к шалашу, где стоял Никольский, и лоцман попросил разрешения подтолкнуть еще и самую кичку.

Моторка ушла за шалаши и продолжала отпихивать плоты от берега.

— Зря ему моторку-то даете! — снова сказал молодой плотовщик. — Только выйдем на ходовую, он — сукин сын, опять на тунгусскую воду свернет. Тут нам без парохода делать нечего! Нас скоро все плоты обгонят! Срамota и больше ничего с таким лоцманом! Люди давно в Игарке с плотами, а мы по три километра в день тянемся!

Моторка закончила свою работу.

Мы распрощались с плотовщиками. Перед отходом моторки на высоких мачтах плота зажгли фонари — отличительные огни, предупреждающие всех на реке о том, что идет плот.

К Игарке мы подошли в третьем часу ночи, когда вход в Игарскую протоку был заложен туманом. В протоке сквозь кисею тумана виднелись силуэты морских пароходов, пришедших сюда из Европы за сибирским лесом.



Восьмого августа в полярный порт Игарку пришли и стали немедленно под погрузку два иностранных парохода: норвежец и англичанин. Ледовая авиаразведка, выполненная «Комсеверпутем 3», указала судам огромное пространство моря, свободное от льдов.

Погрузка пиломатериала на морские лесовозы уже заканчивалась, когда наша верповалка¹⁾ входила в протоку. Рядом с нашей скорлупой-лодкой морские корабли казались левиафанами. Даже теплоход «Советская Сибирь», зашедший в протоку и стоявший сейчас на швартовах, выглядел весьма незначительным по сравнению с кораблями.

Погрузка пиломатериала шла при помощи архаических медведок — тяжелейших чугунных двуколок. Заказанные Комсеверпутем за границей автовозы прибыли в Красноярск с большим опозданием. Оттуда они должны были следовать со вторым счалом барж вниз по Енисею, к Игарке. Автовозы могли попасть в полярный порт лишь к приходу второй группы морских судов.

Несмотря на отсутствие механизации, начальник порта Игарка Пестов не робел перед трудностями и надеялся справиться с погрузочно-разгрузочными операциями к сроку без простоев. Через пять дней двадцать третьего августа уже приходила в Игарку вторая группа лесовозов.

Из Красноярска на крайний север Таймыра вылетел Чухновский. По пути его воздушный корабль «Комсеверпуть 1» лишь на сутки опустился в Игарской протоке.

Чухновский торопился встретиться с «Белухой» — шхуной Комсеверпути, которая вторично решала задачу прохода в устье Лены с запада на восток вокруг Таймырского полуострова. «Белухе» не повезло с самого начала рейса. У Новой Земли лопнул один из цилиндров мотора. В бухте Диксон пришлось заменить цилиндр запасным.

¹⁾ Моторная лодка большой мощности.

На борту самолета «Комсеверпуть 1», ведомого Чухновским, находились три ветеринарных врача, которых ожидала Хатангская тундра с ее оленями, пораженными эпизоотией.

Через несколько дней после отлета Чухновского в Игарскую протоку зашел пароход «Сталин», доставивший вторую группу ветврачей и медикаменты.

И снова над Совхозным островом зашумел своими моторами самолет «Комсеверпуть 2». Он ушел на север со второй группой врачей.

Простоявшая над Енисеем солнечная теплая погода взростила поля Игарского совхоза, подняла картофель, овес, гречиху, ячмень и рожь. И за домом агронома буйно цвели огурцы на открытом воздухе в утепленной навозом грядке.

Вся тундра краснела на острове брусничкой и морошкой, и черными крупинками звала к себе людей и птиц превкусная голубика.

Женщины и дети с горшками и ведрами шли в тундру собирать ягоды, защищать себя от цынги.

Карская экспедиция 1931 года с самого начала ознаменовалась гибелью английского парохода «Райборн» в норвежских шхерах. Одновременно благодаря хорошим ледовым условиям норвежский пароход «Торан» и английский «Равенбури» пришли в Игарский порт на два дня раньше назначенного срока.

Всего в 1931 году Игарка ожидала двенадцать морских судов — восемь иностранных и четыре советских.

Вместе со второй группой в Игарку на советских судах шли каботажные грузы из Ленинграда для снабжения нового города всем необходимым.

Третья группа судов несла в трюмах импортные транзитные грузы для Средней Азии, Восточно-сибирского края и Дальнего Востока. Перегрузка с морских судов на речные должна была произойти в Игарке.

Два советских парохода четвертой группы шли с импортом до Оби, где разгружались и продолжали поход в Игарку. Эта группа по плану ожидалась в Игарке пятнадцатого сентября и вскоре за ней сюда прибывал последний пароход. В первых числах октября опустевшая Игарская протока затихала. Жители города на опушке мира прощались на десять месяцев с морскими пароходами.

В 1931 году на Игарский порт впервые возлагалась большая погрузочно-загрузочная работа. Дело теперь было за грузчиками Игарки.

На общем собрании, где присутствовало двести грузчиков, люди в брезентовой спецодежде объявили себя ударниками Игарки.

Учитывая значение Карской экспедиции в деле выполнения пятилетнего плана в четыре года, грузчики принимали на себя следующие обязательства.

Выполнить контрольные цифры, обеспечив ежедневный темп погрузки не менее 185 стандартов с баржи на пароход и 155 стандартов с берега на пароход.

Добиться выгрузки в сутки не менее 500 тонн с парохода на берег и 875 тонн на баржи.

Обратить особое внимание на плотность и чистоту укладки в трюмах для полного вмещения груза, вменив проверку этой работы бригадирам ударных бригад.

Не допускать в своей среде пьянства, хулиганства и рвачества, объявив решительную борьбу со всеми дезорганизаторами производства, поставив трудовую дисциплину на должную высоту.

Грузчики дали пролетарский ответ на обращение штаба содействия лесоэкспорту. Грузчики обязывались с честью выполнить поставленные ими условия, проводить из Игарки корабли, груженные экспортным лесом, до самых верхних иллюминаторов.

Радио с Карского моря сообщило, что льдов не видно. Южные ветры отогнали лед далеко от пути кораблей. Лесовозы без опаски шли этим пустынным морем.

Только Евгенов, старый полярник, не доверял коварному нраву и непостоянным ветрам Карского моря и торопил Игарку с окончанием операций.

Северные ветры и в несколько дней могли изменить картину настолько, что ни самолеты, ни ледокол не нашли бы лесовозам путей, свободных от льда.

И тогда нужно было бы ожидать отжимных южных ветров для проводки лесовозов. Но это томительное ожидание угрожало бы срывом всего календарного плана проводки кораблей по Карскому морю.

Северный ветер — низовка — был страшен рыбакам Енисея. Этого ветра больше всего опасались и карские ледокольщики.

Задача грузчиков заключалась в том, чтобы выполнить контрольные цифры, обеспечив ежедневный темп погрузки не менее 185 стандартов с баржи на пароход и 155 стандартов с берега на пароход.

Грузчики, сознательные пролетарии советской Сибири, должны были учесть характер Полярного моря и, в случае тяжелых ледовых условий и ломки графика прихода судов, все же с честью выполнить взятые на себя обязательства.

В ночь на двадцать пятое августа снова ударил мороз, засеребрилась инеем Игарская тундровая земля. Агроном Игарского совхоза не спал всю ночь, собрал рабочих и разложил огромные костры в опытном поле, где рос молодой картофель. Совхоз отстаивал от морозов первый картофель Игарки. И целую ночь над островом клубилась черная дымовая завеса. Картофель отстояли.

Оставались считанные недели тепла и за ними на долгие месяцы приходила лютая зима с пятидесятиградусными морозами.

Весельную лодку, на которой шел из Курейки Лавров, чуть не опрокинуло во время шторма в Енисее, и людям, находившимся в лодке, пришлось две ночи ночевать на необитаемом острове, где были свежие следы медведя. Кроме нескольких банок консервов люди ничего не захватили с собой. Один из гребцов поймал руками молодую тетерку, которой лагерь позавтракал в первое утро своей робинзонады.

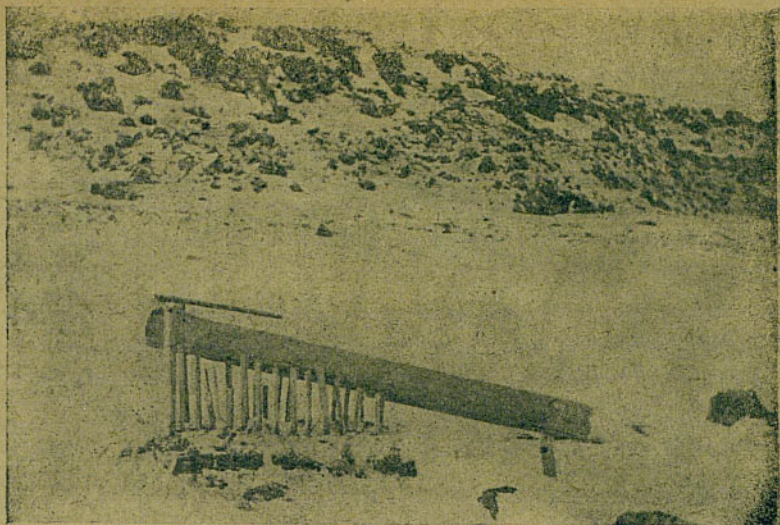
Лавров вернулся в Игарку из Устья Курейки, перехваченный на полпути портовым пароходом «Москва».

Второй номер снова улетел в Усть-порт, и радио начальника авиачасти Комсеверпути Шевелева с ледокола «Русанов» не застало самолета в Игарке. После окончания работ на Енисее «Комсеверпуть 2» должен был лететь на север, на рыбозверобой. А Шевелев уже требовал второй номер для работы в море.

«Авиационная Игарка Лаврову. Необходим выход в ближайшие дни самолета номер два на Диксон для разведки в районе островов Белый Диксон. Если предполагаете вылететь в море, необходимо это сделать возможно скорее. Третий номер занят в районе Матшара—Мыса Желания», — молнировал Шевелев.

Потянуло холодком в Карском море. Северные ветры согнали лед к югу Карского моря, запирая проход лесовозам в Енисей и Обь.

Шхуна «Белуха» сменила на Диксоне лопнувший цилиндр и пошла дальше на север, а двадцать четвертого августа прибыла в шхеры Минина, где ею впервые в 1930 году была высажена семья промышленников Колосовых — три молодых брата, из них старший женатый, отец грудного ребенка. Все были живы, только жена Колосова заболела ревматизмом. До Колосовых никто и никогда не жил в шхерах Минина. Участник Великой северной экспедиции XVIII столетия, морской офицер Минин, открыл эти шхеры и описал западный берег неизведанного Таймырского полуострова.



Пасть для ловли песцов у заснеженных скал острова Диксон.



„Комсеверпуть 2“ готовится к отлету из бухты Диксон.



Первый дом на Юрибее в Гыдоямо—фактория Комсеверпути.
(У Карского моря).



Стадо оленей в Гыдоямской тундре.



Неводьба на реке Юрибей в районе Гыдоямской фактории.



Юрибейская рыба.



Гыдоямская тундра близ реки Юрибей.



Оснастка енисейского плота-матки.

В день прихода шхуны лед в пять баллов забивал шхеры и «Белуха» решила ожидать здесь отжимных ветров, чтобы продолжать поход на Север, к устью Лены.

Ориентируясь на «Белуху», должен был лететь на северо-восток Таймыра его изыскатель Чухновский на «Комсеверпути 1».

На следующий же день после своего захода в шхеры капитан «Белухи» Бурке сообщил в Игарку, что зимовщики Колосовы просят смену. Жена старшего Колосова нуждалась в больничном лечении. Бурке настаивал на срочной посылке бота, но свободных ботов у Комсеверпути сейчас не было. Пясины тоже требовала смену. Показывая телеграммы зимовщиков Пестову, начальнику Игарского порта, Лавров сказал: «Надо выкручиваться!».

Стали обсуждать возможность посылки в Пясины и шхеры одного из теплоходов.

Зимовка в шхерах Минина дала 69 песцов, 13 медведей, 10 бочек жиру, 40 нерп, 400 метров кожи морского зайца и 400 лемминговых шкурок. Зимовщики видели много белухи, идущей на юг вдаль от берега. Оленей, приходивших часто большими стадами близко к зимовке, били только для питания. Колосовы преследовали даже коптить оленину впрок. Бурке считал удачным выбор шхер Минина для зимовки. Залив вскрывался здесь лишь в начале августа почти одновременно с прилегающим морем, летний сезон был краток и его нельзя было целесообразно использовать для промысла. Зимой море нигде не вскрывалось. Бурке высказывал предположение, что возле зимовки не залив, а пролив. На мысу близ становища поставили каменный знак, облегчающий подход к зимовью. Бурке просил доставить вместе с новой сменой четыре ружья, пять тысяч патронов, муки, масла, консервированного молока, клюквенного экстракта, спирта, компота и по возможности конфет и печенья. Капитан «Белухи» полагал целесообразным установить вновь три или четыре зимовки в районе шхер Минина.

Двадцать пятого августа утром шхуна «Белуха» вышла из шхер Минина в море, пробираясь сквозь лед к архипелагу Мидендорфа.

Не решив окончательно о посылке теплохода в Пясины и шхеры, Лавров и Пестов снова перешли к самолету. Он мог снять зимовку, но ему не под силу поднять ее промысел.

В Пясинском заливе, который миновала шхуна «Белуха», были редкие льды, и Трифонов—начальник зимовки—просил Игарку скорее подослать к ним судно, чтобы сменить зимовщиков, заждавшихся смены. Целый год возле погибшего «Зверобоя» жили зимовщики Пясины, добывая песцов и морского зверя, выполняя контрольные цифры плана. Люди

были оторваны от всего мира, не имея радиостанции. Трифонов направил из Пясины пешком двух людей для связи на Диксон и просил срочно прислать самолет за пясинским больным, положение которого было серьезно и осложнялось отсутствием медпомощи.

Каждый день лишний раз подтверждал, как необходим для севера Союза мощный морской самолет.

Прошло три года с тех пор, как впервые Чухновским было сказано слово о самолете для Севера. Теперь от Северной Двины до Енисея, от Архангельска до Красноярска над Белым, Баренцовым и Карским морями шумели моторами воздушные корабли, носившие на своих бортах имя Комсеперпути.

В адрес Красноярска прибыл на днях речной шестиместный самолет. Он должен был совершать пассажирские рейсы Красноярск — Игарка.

Дело, начатое Чухновским, процветало на севере Союза.

Советский самолет — разведчик льдов и проводник лесовозов по водным тропам полуношного ледового моря, воздушный письмоносец, связист необжитого края и наконец разведчик беспредельных лесных массивов бассейна реки Енисей!

Так разнообразны были обязанности первых героических самолетов советского Севера.

Насчитывая свыше десяти тысяч жителей, порт Игарка на третий год своего существования, за полярным кругом, почти в двух тысячах километров от железной дороги, не хотел уже зимовать без налаженной воздушной связи с Красноярском.

Самолет — неотъемлемое звено в цепи охвата неосвоенного и дикого Севера.

ОХВАТ ТАЙМЫРА

Север Таймырского полуострова еще не видел ни одного советского судна. Чухновский лишь однажды прошел на воздушном корабле «Комсеперпуть 1» до архипелага Миндендорф.

В 1931 году снова повторилась попытка охвата Таймыра с воздуха и моря.

Капитан Бурке на шхуне «Белуха», бывшей «Хобби», искавшей некогда Амундсена у берегов земли Франца Иосифа, и командир воздушного корабля Чухновский, снова шли на северо-восток от Диксона в охват Таймыра.

Самой северной зимовкой Таймыра было становище Колосовых, высаженных летом 1930 года капитаном Бурке в шхерах Минина.

В то время, когда заводы Игарки выполняли свою лесо-экспортную программу, Нижняя Тунгуска и Курейка под натиском комсевеерпутских горняков отдавали графит и каменный уголь, а могучий Енисей нес на своей груди сотни тысяч и миллионы бревен лесосплава. В то время как зверобои Комсевеерпути били морского зверя — белуху и нерпу, а рыбаки тянули невода, одинокая на Карском севере шхуна «Белуха» проносила красный флаг Советов, огибая неосвоенные, угрюмые берега Таймыра, облюбленные песцом и белыми медведями.

Пушные богатства, обилие морского зверя, соль, найденная на Таймыре еще промышленником Бегичевым, влекли человека в этот край. Соль в тундре была нужна туземцу так же, как вода в безводных долинах Туркестана. Раньше Таймыр знал только привозную соль. Промысел соли обогащал бы тундру подобно арыкам Средней Азии.

Выйдя двадцать пятого августа из шхер Минина, шхуна «Белуха» пыталась пробраться к северо-востоку. Целый день капитан Бурке искал проход во льдах в районе островов Скотта Гансена. Норд-остовые ветры сильно уплотнили лед, преградив дорогу отважным мореплавателям. В радиogramмах Лаврову Бурке сам признавал тяжелые ледовые условия, которые были значительно хуже предыдущих лет. Но Бурке решил приложить все усилия для выполнения возложенного на него задания и медленно пробирался в разводах наседавших на материк льдов.

Капитан «Белухи» предполагал пройти между островами Скотта Гансена, держась берегов. Неожиданно шхуна оказалась в большом заливе, не обозначенном на карте. Залив имел большую глубину, воды его были сильно опреснены и отличались от морской своей мутью. Очевидно какая-то безвестная и большая река впадала в этот залив. Так предполагал Бурке. Возможно, что эта была река Лидия, открытая еще промышленником боцманом Бегичевым, знатоком Таймыра.

Шхуна «Белуха» стала на якорь в открытом ею заливе, ожидая перемены ветра.

Несколько дней кряду дул норд-ост со снежными зарядами. Тридцать первого августа шхуна вышла снова в ледовую разведку.

Сплошной битый лед, скрепленный новым смерзанием, преградил вскоре путь морякам.

Из-за густого тумана, навалившегося неожиданно к самой ночи, шхуна стала на ледяной якорь у ледяного поля для того, чтобы с утра, как только прояснит, возобновить поход.

Когда шхуна «Белуха» стояла у ледяного поля в безвестном заливе Карского моря, Лавров получил в Игарке радио из Новосибирска:

«По сообщению «Известий» при обработке фотосъемки Цеппелина в южной части Северной Земли обнаружены очертания самолета. Предполагают «Латам» Амундсена».

Иностранный лесовоз, возвращавшийся в 1928 году из Карской экспедиции, нашел в Баренцевом море бензиновый бак с «Латама», а до того был найден один из поплавков погибшего гидроплана.

— Если вы когда-нибудь на море или Енисее найдете хотя бы один бензиновый бак с самолета «Комсевер-путь 2», — говорил командир Липп, — то скажите так: хорошие были ребята на самолете, да жаль угробились без времени!

Гидроплан, из которого вышибло бак, был несомненно разбит об воду, как о гранитную скалу. Возможно, что это был один из аэропланов «Дорнье-Валь», на которых Амундсен летал до 88° северной широты и где оставил во льдах самолет.

Лавров радировал капитану Бурке о результатах аэрофотосъемки Цеппелина. Чухновский остаивался где-то в районе Пясины, выжидая лучшую видимость и южные ветры, чтобы продолжать полет на северо-восток Таймыра. На шхуне «Белуха» находилась авиабаза горючего для самолета Чухновского. Чем дальше продвигалась шхуна на северо-восток, тем больший район действия на полярном севере получал Чухновский.

ЗИМОВКА НА ОСТРОВЕ ДИКСОН

Гидрографическое судно «Иней» первым пришло из низовьев Енисея в бухту Диксон, где сменило зимовщиков «рации».

В первый же день нашего прилета в Игарку мы узнали, что зимовка на Диксоне прошла тяжело. Пища была однообразна, и начальник рации с наступлением весны заболел цынгой. В прошлом году я сам видел здесь на рации здорового, цветущего начрации Тауснева. Он торопил плотников со стройкой нового помещения общежития, сам передавал радиogramмы или нянчил волчат, которые нужны были острову для освежения крови ездовых собак — тяговой силы крайнего форпоста севера Советов.

В бухте Диксон остаивались всегда, во время короткой навигации, ледоколы и самолеты — эти проводники иностранных и советских лесовозов через Карское море от Югорского шара к Енисейскому заливу.

Бухта, где часто стоял на рейде ледокол «Русанов», была отлично защищена от ветров. Шторм, гулявший на море, смирялся здесь, показывая лишь маленькие зайчики на гребнях волн.

Все корабли, направлявшиеся в Енисей Карским морем, проходили мимо острова Вернс, откуда уже была видна высокая мачта радиции.

Молодой метеонаблюдатель радиции Стадников получил неожиданно радио:

— «По просьбе «Графа Цеппелина» установите ночной срок наблюдений один час ночи точка Передавать Маточкин Шар RZX».

А в ночь с двадцать восьмого на двадцать девятое июля в общежитие прибежал, запыхавшись, вахтенный радист с криком:

— Вставайте! Цеппелин летит!

Зимовщики мигом оделись и выбежали из дома.

Цеппелин летел чуть выше мачты радиции всего лишь метров на двести от земли.

Дирижабль возвращался после полета к Северной Земле. Там из-за тумана он не разыскал места зимовки.

«Граф Цеппелин LZ 127», замкнув второй круг над Диксоном, вскоре ушел из видимости радиции. Небо было безоблачно, стоял полный штиль.

Когда Цеппелин замыкал второй круг, зимовщики заметили парашют, спускавшийся к ним с дирижабля. Перегоняя друг друга, они побежали к месту падения парашюта в лог, где берут воду для питья.

Цеппелин сбросил на парашюте посылку зимовщикам.

Представители Советской страны на Цеппелине, сбрасывая посылку на острове Диксон, не знали, что этим самым они спасают жизнь зимовщику Таусневу. В посылке были газеты для начальника Земли Северной — Ушакова и свежие овощи и фрукты Урванцеву от его жены. Свежие овощи и фрукты словно сказочная «живая вода» вернули силы начальнику острова Диксон.

Через две недели после прилета воздушного гостя Тауснев снова работал на радиции в бесконечно длинные дни, освещенные незаходящим солнцем.

Люди на острове томительно долго ждали смены.

В эту зиму медведи были осторожны и не приходили на остров, как бывало, к сениям общежития или к продовольственным складам Диксона.

Лишь однажды жены зимовщиков, заведя в бухте на льду медведя, подняли крик.

Шесть молодых собак вмиг обступили, атаковали медведя со всех сторон.

Подбежавшие зимовщики несколькими выстрелами уложили зверя.

Еще пять медведей напромышляли диксоновцы на острове Медвежем. Вот и весь медвежий промысел за зимовку. Для Диксона это было необычно мало.

В начале зимовки, когда снежным покровом замело остров и материк Севера и мороз сковал бухту, радист Кокоткин уехал на собаках в Лемберовскую и Павловскую избушки. Здесь, в Лемберовской избушке, радист нашел записки таинственно пропавшего зимовщика Пясины Верхотурова. Пясинец оказывается прожил в избушке около трех дней. В его строках нельзя было ничего понять:

«... оставил 8 рублей и телеграмму, стоящую цены моей жизни»... «мне кажется, что в меня стреляют залпами... голова трещит».

Тауснев ездил в Чортову губу, в избушку, где встретил дядю Максима — знаменитого северного промышленника, зимовавшего в бухте Полярная, где сидел на камнях «Житков».

Дядя Максим рассказал Таусневу о том, что Верхотуров жил у него до восьмого октября в избушке, взял одну винтовку, теплую одежду, вышел к шхуне «Житков», раскидал почему-то всю провизию и направился в сторону Диксона.

В записках Верхотурова не было даже даты.

Больше никаких следов пропавшего зимовщика не нашлось.

Метеонаблюдатель Стадников, закончив свои наблюдения 16 декабря, принялся за поделку лото. Обстругал и подчистил стеклом круглую палку, напил ее на кубики ножевкой, расписал цифры чернильным карандашом, и лото было готово.

Очередь об'езжать пасты¹⁾ подошла к радисту Кокоткину. В Павловской избушке он пробыл сутки и когда возвращался на собаках к мысу Хеймен, встретил радиста Козлова. Постояли вместе, покурили и разошлись каждый в свою сторону, один — по пастям собирать попавшихся песцов, другой — на рацию.

Вернулся Козлов на Диксон, пообедал, выспался. Посмотрел на часы. Уже восемь часов прошло с тех пор, как встретил он Кокоткина, а его все еще нет на рации.

Не пришел Кокоткин и к ужину.

— Должен был вот-вот приехать, — говорил про него Козлов, — видимость была хорошая, чего тут доехать — пустяки. Не знаю, что с ним могло случиться?

¹⁾ Песцовые ловушки.

— Может собаки в сторону занесли? — спросил Стадников.

— Не свалился ли с утеса?

Так думали в Диксоне.

Прошло уже с полсутки. Кокоткин не показывался.

На рации все забеспокоились. Зажгли маяк и стали звонить в «туманный» колокол, в который обычно звонили лишь тогда, когда туман закрывал остров и кто-нибудь отсутствовал на рации.

Всю ночь люди не спали в общежитии, не тушили огня.

Радист Козлов и сторож Петухов вызвались разыскать пропавшего. Не успели они скрыться с горизонта, как вдруг навалил туман-молоко. Уныло бубнил колокол и люди молча сидели по комнатам общежития.

Прошел еще один день. Все трое не возвращались.

С мыса Песчаного в Енисейском заливе, где в 1930 году сидел на банке «Малыгин», пришла экспедиция — Демидов и Булычев. Демидов с Кониным со станции тоже пошли на розыски трех пропавших.

— Кокоткин либо свалился с обрыва Хеймен, либо проехал на Медвежий, — сказал Демидов перед отъездом на розыски. — А быть может он проехал проливами к припайному льду.

Запрягли семь собак в одни нарты и отправились на Медвежий. Исходили весь остров, никаких следов не обнаружили.

Наваливал и уходил туман. Поднималась отчаянная пурга, которая хозяйничала по суткам на Диксоне, заваливая снегом строения.

Стадников достал с запыленной полки синюю тетрадь своего дневника и записал:

«Двадцать первое декабря. С утра разыгралась пурга. Ветер к вечеру достиг двадцати четырех метров. Температура упала до тридцати четырех градусов. Если пропавшие не отсиживаются где-нибудь в промысловой избушке, то их конец неизбежен. Сидим и проклинаям зимовку. Тауснев сообщил в Омск, что с зимовки пропало три человека.

Шестой день уже о них нет никаких сведений. Патронов с людьми было мало, продовольствия вовсе не захватили. Настроение плохое. Голова трещит, как сухая сосна на углях».

Спокойней всех держала себя жена Кокоткина. Но однажды в три часа ночи она разбудила криком станцию, увидев на бухте две нарты и людей. Вернулись трое пропавших с дядей Максимом, зимовавшим в Полынье.

Радость встречи была тихой и немногословной. Никому не хотелось говорить, расспрашивать и слушать. Все разо-

шлись вскоре по своим комнатам. И только в конце зимовки на Диксоне узнали точно и подробно о людях, пропадших семь суток без еды и патронов.

Расставшись с Козловым на Хеймене, радист Кокоткин сел на нарты спиной к рации и доверился собакам. А собаки протащили его по Северному проливу. Посмотрел человек на часы, по времени давно уж должен быть у рации, а мачты не видать. Стал накрывать туман.

— Поеду дальше, может быть вывезут на рацию, — решил радист.

Но не вывезли собаки к жилью человека. Испугался Кокоткин и решил заночевать. Чтобы выбрать получше место для ночевки, он проехал немного дальше, как вдруг собаки слетели вместе с нартами с десятиметрового обрыва и глубоко зарылись в пушистый снег. Пока радист их вытаскивал и поправлял упряжки, туман спустился настолько, что Кокоткин едва различал нарты.

Пришлось здесь же вырыть яму в снегу и лечь спать вместе с собаками, от которых было тепло.

Не знал радист, долго ли, коротко ли он спал здесь с собаками. Может быть час, может быть целые сутки. Проснулся. Туман несколько разрежало. Что делать?

Решил снова положиться на собак. Обвел их по кругу и пусть идут туда, куда их поведет чутье. Собаки тронулись и вытащили скоро нарты на припайный лед. Человек не удерживал собак, они шли свободно. Пробежали часа два и свернули вдруг на материк. Что-то зачернело на снегу. Подъехали ближе к черновине — оказалась пасть. Радист хорошо знал диксоновские пасти, не раз об'езжал их. Это была чужая пасть. Значит здесь где-то неподалеку находилось жилье неизвестного человека.

— Если ехать по пастям, то выеду на зимовку — решил радист.

Туман стал разрежаться и скоро совсем прояснилось. По несколько раз Кокоткин, не веря собакам, возвращал их снова к одной и той же пасти.

Вдруг за поворотом показались высокие мачты корабля. Кокоткин под'ехал ближе и узнал шхуну «Житков» и избу Ломакина, в которой зимовал промышленник дядя Максим.

Радист заночевал в избушке.

Отправившиеся на его розыски Петухов и Козлов пришли на Хеймен и обнаружили здесь следы от нарт. Люди поняли, что Кокоткин несколько раз слезал с нарт, ходил около собак, поворачивал. По следам нашли место, где Кокоткин заночевал, догадавшись об этом по разрытому снегу.

Следы несколько раз прерывались. Когда нарты Кокоткина выходили на наст¹⁾, следов не было видно.

Поднялась низовая метель при сильном ветре.

Разыскивающие радиста прошли весь его путь до самой избы Ломакина, где зимовал дядя Максим.

Двадцать пять километров от Диксона до бухты Понынья собаки сделали за одиннадцать часов, борясь все время со встречным ветром.

У дяди Максима застали и Кокоткина. Он отдохнул и собирался ехать обратно на Диксон. Но товарищи, искавшие его, были измучены и прилегли отдохнуть в избе. Когда собрались выезжать на Диксон, погода испортилась. Ветер усилился, и снежная метель слепила глаза. Дядя Максим не согласился ехать.

— Я знаю, что там о вас беспокоятся. Но вы сидите здесь, как бы чего худого не случилось в пути! Ишь как метет!

Погода задержала зимовщиков у дяди Максима еще на трое суток, но и на четвертые она не успокоилась и продолжала временами метель.

В темную пору, в полярную ночь, когда было тихо, не туманило, видимость была лучше летней. За десять километров при свете луны и полярных сияний можно было отлично видеть и в темную пору.

Люди тронулись на Диксон. Погода стала затихать, и в три часа ночи жена Кокоткина увидела в бухте нарты.

Медленно шли месяцы зимовки. Первого апреля еще держалось минус тридцать. Но в июне весна прогнала наконец морозы.

Третьего июня прилетели на остров первые гуси-разведчики из теплых стран, и в этот день Стадников при солнечном свете наблюдал северное сияние в форме драпри. Вечером появилась серая трясогузка, через два дня показался первый кречет и зажурчали ручейки.

Десятого июня полил первый весенний дождь.

Метеонаблюдателя Стадникова, закончившего зимовку на Диксоне, по его просьбе перевели в Игарку. Здесь он должен был сменить гиметнаба Егорова. Стадникову предстояло провести еще одну полярную ночь. Но в Игарке даже и в темную пору за Медвежьим островом показывалось солнце. Оно ползло часок по горизонту и снова скрывалось, уступая свои права лунной ночи или яркому звездному небу.

1) Твердый смерзшийся снег.

Мы сидели в кают-компании советского лесовоза «Ванцетти». Бесшумно работали электрические лебедки, поднимая из трюмов мешки пшеничной муки, совершившей великий путь из российских мельниц через Ленинград и морем вокруг Скандинавии полярными широтами в порт Игарку.

Высокий ящик патефона в просторной и нарядной кают-компании передавал голоса певцов и звуки инструментов.

К ночи кают-компания была полна народа. Сюда сошли люди из порта, чтобы послушать ленинградские новости, посмотреть самый удобный в мире для экипажа тип пароходов. Здесь кочегары имели отличную каюту на двоих. Из своих кают кочегары попадали непосредственно на вахту, не выходя, как прежде, из кубрика на верхнюю палубу, где их разгоряченных обычно прохватывало ветром и стужей.

Моряки говорили о том, как быстро выросла Игарка в глухой тайге, и восхищались строительством на таком далеком севере.

— Не нравится мне ваша Игарка! — сказал один, сидевший в дальнем углу. — Очень уж у вас шумно! Вот я пришел на завод номер два. Все жужжит, движется! Бревна в пять раз толще меня едут сами под пилу! Ж-ж-! И нет бревна! Сразу на доски распилило! У нас едешь по тундре и кругом на тысячу километров — тишина! Тундра молчит, олень молчит и сам молчишь. Вдруг олень чихнул и сам испугался и ты испугался. Во-о!

— А знают в тундре про Игарку?

— Вот я был в Хатанго-Анабарском районе, там самоеды не так культурны, как наши карские, береговые. Так они про Игарку ничего не знают. Они только про Дудинку одну слышали. У нас в Дудинке десятка полтора домов наберется, а самоед так говорит:

— Самый большой город Дудинка — мера! Больше города Дудинки век то нет! У-у-у город!

Закроют лицо руками, молятся. Они сами себе настружают божков, подвешат их в чуме. И каждый бог свое назначение имеет.

Чтобы песок-то шел — бог!

Чтобы олень-то дикий шел — бог!

Чтобы пурга-то кончал — бог!

Чтобы чум — место тепло было — бог!

Это авамские самоеды, а которые здесь между Гыдоямом, Гольчихой и Дудинкой ходят, те покультурней будут. Они знают о Ленине и Сталине.

Торговые организации завозят в чумы портреты вождей. Самоеды хорошо понимают сущность советской власти: — Советский власть — бедняк власть!

Человека из тундры, говорившего скороговоркой, все слушали с затаенным дыханием, и за его широкой спиной виднелись снежные безлюдные просторы.

Хатанга-анабарские самоеды шибко не любят нартяной чум-балок. Такую кибитку на нартах, домик на нартах. Но среди долган такие чумы прививаются. Хорошие чумы! Достижение в советской тундре! Светло, не дымно, и кочуй себе на тысячу километров!

У них Лавров как шаман все равно. Его в тундре знают. Нютча, берт улахан тайон север Лавров! Беда большой начальник севера Лавров! Два раза выше чум! Чум на чум поставь, Лавров еще выше голова будет! Шибко то большой человек Лавров-то! Лавров то самоетьки-люди груз то вовремя привезет. Чтобы век то сушка была, век то масло было. Сушку то им Лавров пошлет, сухари то пошлет. Лавров то шибко большой шаман! Два раза выше чум мера!

Это они думают, что Лавров выше шестового чума. Так что им Лавров кажется не ниже пяти метров. А если бы они его увидели, как он есть, то либо не поверили бы, либо мне песка перестали давать для Союзпушнины.

Самоеды говорят:

— Хороший табак надо, чай мера тыща пошлет много. Нютча-люди, русский человек то Лавров не пустит сюда. Чтобы шибко не ходил то русский человек по тундре! Чтобы землю зря не топтал! Чтобы песец шибко далеко отсюда не ушел! Свечей то, огонь-то хороший пошлет начальник, берт улахан тайон север, Лавров!

Самоетки-люди дадут большой начальник голубых песцов. Волка то даем! Песца то даем! Голубой то песец даем Лаврову-то! Все то даем! Шибко наверху большой холод пошел! Песец то надо шибко наверху! Нютча-люди шибко совсем замерзнут! Надо то песец однако добывать! Люди то наверху замерзнут!

Холодно значит в Красноярске, наверху Енисея.

— Нютча берт улахан тайон север, Лавров. Самоетки начальник! Берт улахан тайон!

— Однако летчик-люди великий шаман! Везде может ходить! На небо может-то ходить! На солнце может ходить! На луну может ходить! На звезды может ходить! Летчик-люди везде может ходить!

— Как вас зовут? — спросил говорившего капитан судна.

— Топор-нога! Я дрова ногой ломал! Самоеды увидели, когда я в первый раз дрова ломал и прозвали меня Топор-нога. А у нас один ходит с протезом, его зовут Дрова-нога!

У другого бывают припадки эпилепсии, это по ихнему Дурак-голова! Дурак-голова у них кроме того каждый, кто им не нравится.

— А как вы дорогу в тундре зимой находите? — спросил старший штурман. — Как вы по снегу определяетесь?

— Ехал я однажды из Анабары. Долго ехал. Ну, думаю, не кружаем ли мы? Вижу вдруг самоед останавливает оленей. И стал ногой снег раскапывать.

— Ты чего?

— Моя тут лани год земля топтал и вот смотрел, тот земля или нет.

Оказалась та земля, которую видел самоед еще в прошлом году.

— Самый тут дорога едем! Час мера поедем! И выехали вскоре на чум.

Приехали мы в Дудинку. Самоед был первый раз в станке. Увидел лошадь, остановился, удивляется.

— Почему-то оленьчик рог однако нет? — указывает на коня. — Совсем однако красивый был.

Навстречу самоеду попалась корова.

— Большой-то оленьчик, рог-то однако шибко маленькие. Совсем-то наверху, оленьчик-то плохой, — сожалел самоед.

Там наверху, на юге Енисея, казалось ему и олени плохие и люди от холодов мерзнут.

Мы вышли на верхнюю палубу на свежий и морозный воздух игарской ночи. Электрические лебедки вздымали стропы и набивали трюм лесовоза.

— Такого леса Европа никогда и нигде не видела! — сказал капитан Риехакайнен. — Ни трещин, ни метика, ни сини, ни побитых торцов! Игарский экспорт забивает лес всего мира.

По трапу мы сошли на помост пристани, где стояли груженные пиломатериалом чугунные медведки.

ПЕРЕД НОВЫМ ПОЛЕТОМ

Воздушный корабль «Комсеверпуть 2» стоял на якоре в Игарской протоке, так же как и морские гиганты-лесовозы. Они высились черными громадами, оскалив высокими стенами свои борта. Уже на верхнюю палубу кораблей грузили игарский пиломатериал — глубокие трюмы давно были набиты лесом.

Летчики подтянули самолет к деревянному помосту, на котором должны были чинить моторную стойку и менять винты-пропеллеры. На плоскостях гидроплана было написано саженными буквами «СССР № 2». Крылья самолета огромны и легки, дюралюминиевый их остов был покрыт всего лишь полотняной обтяжкой, выкрашенной в стальной цвет.

Я залез на крылья оперируемого самолета. Его элероны были подняты, будто пилоты сидели в своих кабинках и управляли лет корабля. Но передний винт был снят.

Побежимов и Петров сняли его незадолго до моего прихода и теперь ставили втулку нового пропеллера.

— Говорят, самолет боится ударов, а вон как ребята стараются, — указал мне Страубе на воздушников, стучавших кувалдой по втулке.

Винты самолета рассчитаны на сто пятьдесят летных часов. Жизнь винта — это сто пятьдесят часов в воздухе. До блеска наполированный винт, сложенный из девяти тонких слоев ореха, ясеня и красного дерева, был окован медной пластинкой. Его берегли от расщепления во время работы в воздухе.

При сильном газе винты образуют воронку, подгибаются. Винты вибрируют при полете. И если они разлетятся в воздухе, то самолет погиб вместе с экипажем.

Передний винт — тянущий, задний — толкающий. И в то время, как передний винт сгибается к носовой части, задний откинут в силу энергии к корме самолета.

Енисей повредил не только правую переднюю, но и заднюю моторную стойку. Летчики готовили стальные бандажки для стоек, чтобы мотор крепко держался на своих четырех ногах, чтобы не свалился и не раздавил людей в летящем самолете.

Страубе в синей рабочей куртке стоял на правом крыле самолета и, склонившись над двенадцатью цилиндрами мотора, чистил его свечи.

Через несколько дней «Комсеверпуть 2» должен был лететь по неизвестному маршруту — на север к Диксону или на юг в Красноярск. Игарка нуждалась в гвоздях, жирах, овощах и молочном скоте. В Красноярске надо было дать комсеверпутцам зарядку, как говорил Лавров, чтобы Игарка во-время, до ледостава, получила все необходимое. Одновременно в Красноярск надо было лететь и для того, чтобы организовать полярный рейс, подвести продовольствие полярным зимовщикам Комсеверпути. Требовалось ускорить приход в Игарку зверобойных ботов из Придивненской верфи.

Но прежде чем отправиться на юг или вниз на север, летчики должны были испытать самолет, покружить полчаса над Игаркой с новыми винтами и крепленными бандажми, моторными стойками.

Лавров решил лететь наверх Енисея в Красноярск. Сентябрьские дни были холодные, а ночи морозные. Солнце уже не выглядывало из-за туч, низко плававших над пожелтевшей тайгой. Изредка по ночам нордовые ветры раздвигали облака и показывали луну и яркие крупные звезды, освещая Игарку, пилившую лес на трех заводах и спешно догружавшую готовые к отходу «Ванцетти» и «Дюбург».

На самолете работали воздушники, приводя в боевое состояние его ответственные части.

Это была перевязка раненого воина на передовой линии огня.



Снабдить зимовки Енисейского севера всем необходимым надо было немедленно. Оставались считанные дни полярной навигации. Север закрывался льдами. Две тысячи километров от Красноярска до зимовок Комсеверпути зимой можно было пройти только на лошадях и оленях за большие деньги и не малый срок. Не дать зимовкам продовольствия, не оказать им технической помощи, не послать гвоздей или жиров — значило нарушить план строительства крайнего севера, позвать в гости цыгуну.

Лавров решил слетать на два дня в Красноярск, чтобы проверить работу Комсеверпути.

Погода была пасмурная. Чуть моросило. И грязные облака низко стелились над протокой. Игарка заканчивала распил девяти тысяч стандартов леса. Игарские рабочие выполнили взятые на себя обязательства. Курейка превысила годовой план. Нижняя Тунгуска добыла графит сверх задания.

Героические рабочие этих северных аванпостов Союза должны были иметь зимой жиры, овощи, гвозди и все необходимое, чтобы жить и работать.

«Комсеверпуть 2» была уже аварийной машиной. Она высадилась на каменистый берег в Усть-Енисейском порту. У нее подогнулась правая передняя моторная стойка и на нее был наклепан стальной бандаж. Лодка самолета текла и принимала до пяти ведер воды в сутки.

Винты-пропеллеры самолета отслужили свой полутора-стачасовой век с лихвой и теперь на «Комсеверпути 2» были яркокрасные новые винты. Никто из воздушников не думал о том, чтобы запросить Подкаменную и Красноярск о погоде. То что считалось совершенно необходимым для «асов» тузов-летчиков Европы и Америки, — путевки погоды не было у летчиков «Комсеверпути 2». И, как я заметил, на самолете не придавали отсутствию путевок большого значения. Чтобы получить путевки погоды, летчики должны были потерять два дня на радиопереговоры, а здесь был дорог каждый час.

— Мы пойдем в Красноярск без обкатки винтов, — сказал Липп. — Если окажутся негодными, сделаем посадку.

Завертелись оба винта, и самолет побежал по протоке к Енисею, но не успел еще выйти к нему, как вдруг сдал передний мотор.

Страубе обернулся в сторону моторов и позвал борт-механика Побежимова.

— Первое магнето носового мотора не работает.

— Знаю, — сказал Побежимов.

Не работало магнето носового мотора для зажигания электрической искрой горючей смеси в цилиндре. Получилось замыкание первичной обмотки, как объяснял Побежимов.

— Сколько простоим? — спросил Липп.

— Минут пятнадцать.

Оторвались в половине восьмого. Низкие облака мчались нам навстречу — так казалось с самолета. Тайга, густо зеленевшая семь недель назад, когда мы впервые сели в Игарке, теперь порыжела и лишь отдельными пятнами зеленели кедры, пихты и лиственницы.

Самолет шел ровно, не спотыкаясь по воздушным ямам.

Побежимов высунулся из бокового отделения и показывал большой палец — немой знак моряка и воздушника, означающий, что все идет ол райт.

Осень выжелтела тайгу. Бреющим низким полетом «Комсеверпуть 2» поднимал с болот и озер тайги стаи уток.

«Подходим к месту моей аварии, — писал мне Лавров. — Мы пробивались на эту мигалку, но нас штормом отбросило на остров. Здесь стоял разбитый плот. Мы напились чаю у плотовщиков. Смотрите, птицы сбиваются в стан. Плохой признак! Надо скорей заканчивать работы Карской! Зима идет!».

Под нами узкими желтыми полосками застыли в реке плоты. Мы тянулись над Енисеем уже около часу. Встречный ветер задерживал самолет.

«Начинает наматывать», — получили мы записку, но и без того каждый чувствовал, что самолет идет словно по кочкам.

Я высунулся из люка. По правому борту туман совсем закрыл берег. Я посмотрел налево и также не нашел берега. Под самолетом низко-низко сквозь туман чуть светилась матовая вода Енисея.

— Сейчас вчешемся в тайгу! — подумал я. — Нас целый месяц потом не разыщут!

Из тумана неожиданно выросли темные пятна тайги.

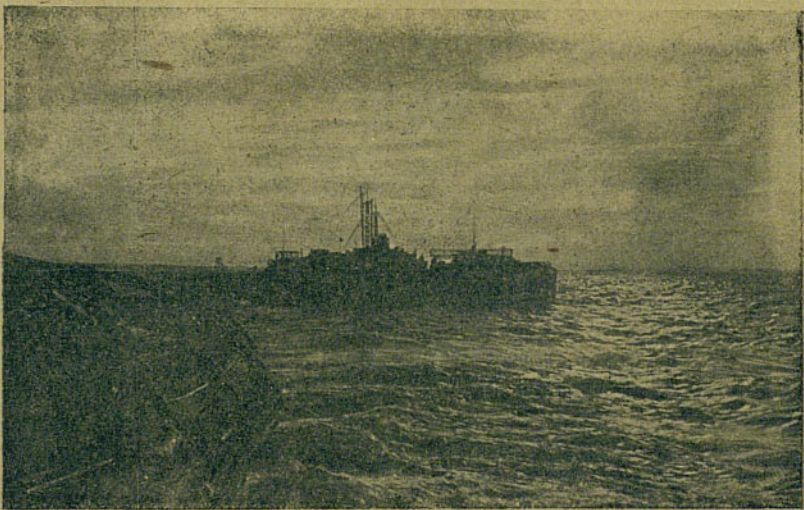
«Ребята чересчур низко летят над тайгой», — писал мне Лавров.



Накатка бревен на плот-матку.



Лесосплав на Енисее. Вдали виден плот с „шалашами“ (домами плотовщиков).



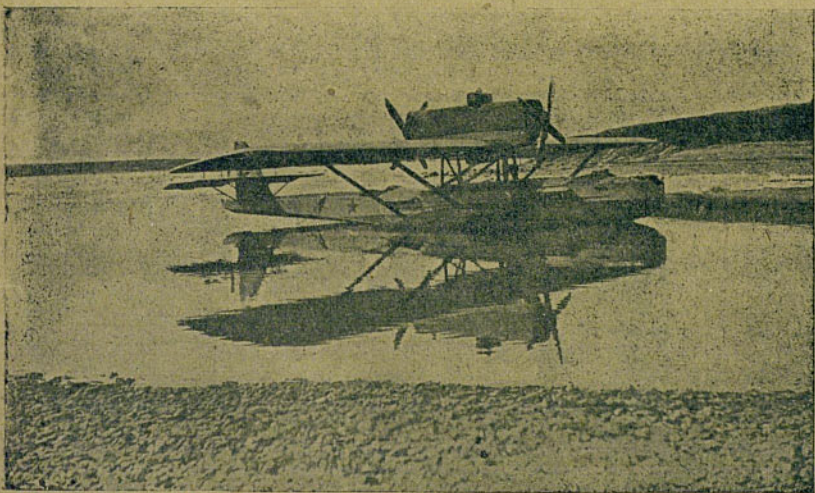
Счал речных судов в Обской губе.



Нартяной чум-балок в тундре. (Домик туземца на санях).



Ледоход на Енисее в 1926 году.



Воздушный корабль „Комсеверпутъ 1“, в бухте Варнека у острова Вайгач.



Тайга повалена. Здесь выросла в два года Игарка.



Сборка американских автовозов в Красноярске для порта Игарки.

Енисей притих. Чуть рябит вода. Держимся близко берега. Летнаб рукой указывает путь. Вот ясней показались контуры таежного берега и пилоты повернули самолет в тайгу, запрямили. Любит летнаб прямить. Это его конек.

— Мне за это жалование платят, — говорил он. — Тут попрямишь, там попрямишь, наэкономишь несколько летных часов и в результате дальше полетишь на север.

Но я, признаюсь, не всегда бываю согласен с летнабом. Особенно сегодня, когда барахлят, чихают моторы и мы тянем над тайгой с необкатанными винтами.

И вдруг рыснули из тайги, как ледокол, ударившись носом в тяжелую льдину. Очевидно испугались набежавших сразу хлопьев верхового тумана и завиражили к Енисею.

Побежимов наблюдает за пассажирами-новичками, которые сидят, согнувшись, охватив руками ведро. Побежимов скалит зубы. Ему смешно.

Липп склонил голову в шлеме на гаргрот — мягкую обшивку горловины пилотской кабинки. Он спит. Сквозь туман ведет самолет Страубе.

Тучи гусей поднялись из тальника и только в одной стае птицы идут друг за другом по правилам гусяного лета, остальные — врассыпную, всполошенные шумящими пропеллерами.

«Испугались гидры!», — пишет Лавров.

Опять навалил туман. Идем словно в молоке. Ничего не видно и даже не блестит вода. Куда мы идем?

В груди екает, когда вокруг под самым самолетом выползают из тумана верхушки деревьев.

Мы кажется идем на посадку. И действительно дальше лететь невозможно. Летнаб переписывается с летчиками. Решено садиться.

Липп поднял голову, высунул из кабинки, всматривается в мутную глубину.

На горизонте показалась узкая желтая полоса света, подчеркивая фиолетово-синюю хмарь неба. Где-то близко уже синело небо. Да здравствует солнце!

Далеко видна гора Наковальня за Курейским рудником.

За Курейкой в небе чисто. Здесь в устье Енисея действительно санаторное место.

Восточным ковром лежит под нами расцвеченная осенью тайга. Желтые, красные, фиолетовые и зеленые узоры с голубыми крапинками озер.

Холодно.

«В Крыму сейчас бархатный сезон, загорают и жрут виноград», — ходит по рукам записка, и на ней какой-то скептик написал: «Сказки!».

Забрали высоту и далеко проходим от Туруханска.

Кто-то предусмотрительно захватил с собой «Дарасун».

Далеко отсюда, в Читинском районе Восточной Сибири, есть курорт Дарасун. Из-под слоя вечной мерзлоты течет источник Дарасун. Его минеральная углекислая вода вкуснее нарзана. Мы пользуемся чужой предусмотрительностью и быстро опорожняем бутылки замечательной влаги.

С самолета хорошо видны стога сена, собранного на скошенных лугах. Несколько раз по берегам Енисея промелькнули по одному и по два чума туземцев.

Под шлемом страшно свербит, чешется голова. Шлем ерзает не только у меня, но и у летчиков, и они тоже терпят свои голововы.

Это особые люди — пилоты, люди-птицы. Они — одно с этой дюралюминиевой машиной. Они — ее воля, ее инстинкт. И я подолгу смотрю за элеронами и рулем глубины, которые в беспрестанном движении. Ими пилоты поправляют лет воздушного корабля. Мы давно уже не видели станков. Идем над тайгой. Не видать Енисея.

«Они заблудились. Едем в чум шайтана», — пишет Лавров.

Они сделают, как Бураковский, догадываюсь я. По какому-нибудь притоку выйдут на Енисей.

Наверху над моторами по левому борту бьет открывшаяся боковина капота. Я пишу об этом записку Побежимову. Он смеется.

«Не садиться же нам из-за этого»! Долетим и так! Не попадет в винт!».

Уже пять часов пятьдесят восемь минут как мы в воздухе.

Моторы затихли. Мы снижаемся. Подкаменная Тунгуска взбудоражена. Народ бежит к берегу реки встречать самолет.

СПЛАВ ЗАКОНЧЕН

Нас провел к себе на факторию Сибпушнины Иван Дмитриевич Комелягин, перезимовывавший год в станке. Он не только заготавливал пушнину, но и был женоргом, секретарем партийной ячейки и организатором сельскохозяйственного коллектива.

После чая с черникой и смородиной мы отправились смотреть огороды коллектива. С одного куста Комелягин раскапывает по семи штук картофелин, а на старой почве мы насчитали их в одном кусту восемнадцать штук средней величины. Лен, овес, ячмень, брюква, капуста, морковь, о которых не знала земля Подкаменной, теперь произрастали в огороде. Опыт удался и показывал нам достижения коллектива на севере, в таежном и медвежьем углу.

Мы спали опять на пушистой шкуре черного хозяина подкаменных лесов.

Вечером мы ушли на моторе вверх по Подкаменной Тунгуске километров за десять к месторождениям каменного угля, которых никто еще не разрабатывал.

На левом берегу реки, похожей на Нижнюю Тунгуску, но более мелкой, были выходы пластов курного и сильно выветренного угля. Лавров решал уже на следующий год обязательно послать сюда разведывательные партии.

Я спал в фактории рядом с Побежимовым. Он разбудил меня стоим стоном! Бортмеханику снился пожар в воздухе.

— Погода — дрянь! — сказал Побежимов, заглянув в окно.

Шел дождь, небо и Енисей были темносеры. Видно было, как за гранью вод Подкаменной Тунгуски ходили по Енисею беляки волн.

— Птицы в дождь не летают, — сказала хозяйка дома.

— Утки летают и в дождь, когда это требуется, — заметил Лавров.

— Пятьдесят девятая статья, вставай! — расталкивал Липп еще не выспавшихся участников перелета.

Подняли якорь и пошли на рулежку из Подкаменной к Енисею, как вдруг — стоп!

Поломалась трубка воздухораспределения, которая служила для запуска мотора.

И долго было слышно, как бортмеханик распиливал трубку.

— Надо, пожалуй, бросить якорь, — решил Петров.

Но якорь брел по грунту, дрейфовал, и самолет снесило по течению реки вниз к Енисею на огромный пирамидальный красный буй, который грозил поломать руль глубины и хвостовую часть самолета.

Петров растолкал Липпа, заснувшего в ожидании окончания ремонта. Ругаясь спросонья, Липп взялся за конец и стал потравливать якорь. Летнаб, как кошка, полез по лодке к корме самолета защищать ее от буя своими руками.

Джонни Страубе был уже на правом крыле самолета и помогал Побежимову. Я обратил на Страубе внимание тогда, когда услышал цоканье чечетки над собой, на крыле самолета.

— Все готово! — отстучал чечетку Джонни и полез к себе в пилотскую кабину.

Дождь попадал к нам в кормовой люк и не было видно ни одного просвета в хмуром енисейском небе.

Мы долго бежали по волнам реки и оторвались только на третьей минуте, низко заскользив над рекой.

Из темносерого небо становилось черно-синим. Енисей помрачнел. Видимость ухудшилась. Наваливал надоедливый постоялец осеннего Енисея — туман.

«Мы летели сюда летом, летим осенью и будем лететь зимой», — пишет Побежимов.

В окне тумана засветилась снова река и видно, как буксир тянет вниз три рыбозверобойных бота. Значит дело сдвинулось с мертвой точки. Хоть с опозданием, но боты будут скоро на месте работ.

Слышно, как чихает задний мотор. Но куда же это мы попали? Петров опять начинает прямить, «срезать» тайгу.

— «Куда они поехали?» — спрашивает в записке пассажир, сидящий на корточках возле иллюминатора у бокового отделения.

«Прямим на Енисейск, скоро выскочим», — отвечает Лавров.

Черными мачтами стоит погорелый лес.

Опять сечем Енисей и снова над тайгой. В лысинах тайги желто зеленеют скошенные луга. Сено собрано в стога. Зеленеют ели. Березы и здесь за тысячу с лишним километров от Игарки уже начинают блекнуть. Осень крадется сюда с далекого севера, меняя краски лесов. Мы летим уже три часа. Давно должен был показаться древний город Енисея. Но не видать еще его каменных домов.

На лугу пасется стадо коров, ползают как прусаки — не больше. Вот и хлеб в скирдах собран.

Кажется, что Страубе хочет выслужиться перед союзом безбожников и шпилит прямо над самым крестом енисейской церкви, едва не цепляя ее крылом.

Город взбудоражен, как развороченный муравейник. Черные точки людей бегут к набережной.

Нас встречает начальник лесного отдела Комсеверпути Тетенькин.

В Енисейске сейчас происходит вторая межрайонная лесная производственно-техническая конференция работников Комсеверпути.

Сплав по Ангаре, обладающей величайшими лесными богатствами, закончился. Последние плоты ушли из Енисейского района в Игарку двадцать четвертого августа. В 1930 г. в одном плоту было от восьми до девяти тысяч кубометров, в 1931 году от тринадцати до четырнадцати тысяч. Вместо трехрядных плотов в 1931 году плотили четырех и пятирядные. Эти мероприятия дали блестящий эффект в экономии такелажа, рабочих рук и времени, особенно коротком в енисейской навигации. Лучшие волжские сплавщики показали на Ангаре и Енисее ударную работу. Весь сплав Комсеверпути — семьдесят восемь плотов — четыре-

ста шесть тысяч кубометров был пропущен за пороги и шел самосплавом к Игарке. Большинство плотов мы видели с гидроплана уже за Туруханском, недалеко от Курейки.

Погрузка-сплотка, вывод маток за ангарские и енисейские пороги на протяжении восьмисот километров были выполнены досрочно против намеченного плана, при полном отсутствии паровой тяговой силы. Все плоты благополучно миновали каменистые пороги вопреки мрачным предсказаниям местных лесных организаций.

Если в 1929 году Енисей видел всего лишь четырнадцать маточных волжского типа плотов (из которых два замерзли и не дошли до Игарки), то в 1931 году их прошло семьдесят восемь!

Так люди заставляли порожистые и неосвоенные реки служить Стране советов.

На лесном совещании Лавров отметил в своем выступлении напряженную и успешную работу лесного отдела Комсеверпути и всех сплавщиков, работавших по лесосплаву в этом году.

Лесная конференция просила Лаврова заверить партию и правительство в стопроцентном выполнении контрольной цифры лесосплава будущего хозяйственного года.

И снова в сильный дождь мы отрывались от Енисейска.

На левом элероне намоталась огромная бечева. Не она ли мешала управлению? Мы шли неровно. Боковой ветер не давал самолету выпрямиться.

Я сообщил запиской пилотам о левом элероне. Оказалось, что лопнула оттяжка от радио и из-за этого не стоило снижаться.

Из-за темных туч, на самом горизонте засветилась узкая желтая полоса. Мы пошли к ней над безлесой землей, расчерченной землеробами на пестрые квадратики сжатых и несжатых полосок.

Мы мчались на морской машине к Красноярску над полями, не видя Енисея.

„КОМСЕВЕРПУТЬ 2“ ЛЕТИТ НА КРАЙНИЙ СЕВЕР

Короткая навигация в Карском море заканчивалась. Оставалось всего лишь несколько недель для плавания между полярным портом Игаркой на реке Енисее и проливом Югорский Шар.

Дули южные ветры. Но даже и при ветрах кромка льда держалась на параллели острова Диксон. Суда, приходившие в Игарку в первых числах сентября, видели лед за островом Вилькицкого. Шхуна «Белуха» разбила мечты моряков. «Белухе» не удалось обогнуть мыс Челюскин, и благоразумие заставило командование шхуны менять курс на запад.

Вторичный поход шхуны к устью Лены с запада на восток великим северным морским путем был оставлен, и шхуна шла на Диксон.

О Чухновском, командире воздушного корабля «Комсеверпуть 1», не было никаких известий. Он базировался на горючем, которое хранилось на верхней палубе «Белухи». Но шхуна возвращалась, не найдя дороги во льдах к устью Лены. Значит и рейд Чухновского на северо-восток Таймыра был невозможен. Карское море не пожелало, как в прошлом году, представить в сентябре водные площадки для посадок и взлета самолетов севернее шхер Минина. Последнее радио со шхуны сообщало о ряде разведывательных полетов Чухновского на север от шхер Минина. Воздушная разведка дала неутешительные сведения. Проход к архипелагу Мидендорфа был закрыт тяжелым льдом.

Воздушный корабль «Комсеверпуть 3» продолжал ходить в ледовые разведки, указывая свободный от льдов путь иностранным и советским лесовозам из Югорского Шара к Диксону. Отсюда из Енисейского залива морские пароходы сами шли без проводки к устью Енисея и восемьсот километров поднимались по широчайшей и глубочайшей реке вверх, в полярный порт Игарку. В Игарке три лесозавода пилили ангарский, енисейский и нижнетунгусский лес по размерам, заказанным заморскими державами. Игарка поставляла на внешний рынок лесной товар в обмен на валюту, в обмен на оборудование для фабрик и заводов.

Жизнь на крайнем севере с его коротким летом, осенними туманами и дождями, длинной зимой с пургами, пятидесятиградусным морозом и полярной ночью была нелегка. Но и здесь на севере грузчики-ударники Игарки превысили нормы ленинградского порта, и пароходы, пришедшие первыми и навигацию 1931 года, уходили отсюда без простоев.

Воздушный корабль «Комсеверпуть 2», разведчик льдов Карского моря, разведчик бесконечных лесов Сибири, письмоносец и доктор окраин севера Советов, должен был лететь в Красноярск за гвоздями, обеспечить их доставку в Игарку до конца навигации.

И он добился разрешения этой ответственной задачи. Красноярск посылает в Игарку гвозди.

Теперь воздушному кораблю «Комсеверпуть 2» предстоял полет на крайний север — из Красноярска на Диксон и Гыдоямю, факторию на реке Юрибей, на полуострове Явай. Фактория в Гыдоямю была самой молодой и самой большой на всем Карском севере.

Карская кампания еще не закончилась, а «Комсеверпуть 2» налетал уже двадцать восемь с половиной тысяч километров. Необходимо было инспектировать работу Гыдоямю для того, чтобы установить тесную связь между новым населением, пришедшим в факторию, и туземцами-кочевниками.

Рабочие игарских лесозаводов выполнили взятые на себя обязательства. Три игарских лесозавода напидили девять тысяч стандартов лесоэкспорта. Игарка могла уже предъявить больше лесного товара, чем это требовал экспорт.

Штаб содействия лесоэкспорту, организованный в Игарке, возглавив энтузиазм рабочих нового города, ликвидировал намечавшийся прорыв.

Игарка, выросшая за два года в глухой тайге, теперь насчитывала до двенадцати тысяч жителей. Игарка была замечательна тем, что в период своего строительства она одновременно была уже производящим пунктом, давая иностранным пароходам лес своего игарского распила. Игарка становилась опорным пунктом дальнейшего освоения и штурма севера Советов.

Из Красноярска «Комсеверпуть 2» должен был лететь по маршруту Енисейск — Подкаменная Тунгуска — Туруханск — Игарка — Диксон — Гыдоямю и обратно.

Накануне отлета из Красноярска весь экипаж был на самолете. Воздушный корабль набирал полный запас горючего, которого должно было хватить на десять часов полета.

Бортмеханик Побежимов вместе с пилотом Страубе работали у носового мотора, который пошаливал, чихал и присвистывал.

Так поздно осенью (девятого сентября) самолет никогда не уходил с юга на север, не отрывался от зеленых берегов к голым скалам, запущенным снегопадом.

Оперившиеся птицы на енисейском севере уже собирались в табуны, чтобы уходить отсюда через одну-две недели на юг. А мы летели им навстречу, будто менялись местами.

ЛЮДИ-ПТИЦЫ

«Комсеверпуть 2» провел первую свою карскую кампанию в 1930 году и улетел на зимовку в Красноярск. А на следующее лето его повели на север пилоты Липп и Страубе, летнаб Петров и бортмеханик Побежимов.

Воздушный корабль вместе с экипажем составлял единое живое существо. Летчик-наблюдатель был его зорким оком, пилоты — мускулами, а бортмеханик — его сердцем. Летчик-наблюдатель указывал путь самолету над безымянными реками, над ржавчиной болот, над голубеющими озерами, над морем, закрытым ледяными полями или вспененным беляками волн.

Перед летнабом висела маленькая передвижная карта, по которой был заранее намечен путь корабля. Только в зависимости от силы и направления ветра приходилось отклоняться от обычного маршрута, чтобы лучше использовать ветер, чтобы заставить его не мешать, а помогать полету.

Карта, компас, указатели скорости и высоты, да обыкновенные часы — вот приборы, которые находились в носовой кабине летнаба-навигатора воздушного корабля. Летнаб разрешал в воздухе авиационные задачи: как лучше спрямить, срезать угол тайги и покороче дойти к намеченному месту посадки. Летнабу были известны маршрут полета, направление и скорость ветра, а смелые пилоты соглашались вести самолет в любую погоду.

У воздушного корабля были сердце, глаза и мускулы, но у него был и остро отточенный и напряженно работающий ум. Скорость его мысли не отставала от скорости полета корабля, чтобы не терять и секунды на размышления. Если у каждого животного один мозг думает за весь организм, то на «Комсеверпути 2» за весь дюралюминиевый организм, за жизнь людей и самолета думали сразу четверо. И все четверо прислушивались даже во сне к неизбежному стуку двухгигантской силы моторов. Даже сквозь вату проникал в уши грохот винтов самолета. Тысяча двести лошадиных сил несли самолет в воздухе с людьми и тяжелым багажом.

При шестичасовом непрерывном полете пилоты несли часовую вахту. Один управлял самолетом, другой спал, отки-

нув голову на гаргрот пилотской кабины. Только летнабу да бортмеханику редко удавалось заснуть. Летнаб мог прикурнуть в своей кабине, если погода была ясная и путь хорошо знаком пилотам. А бортмеханик ложился на баки возле пилотской кабины, когда моторы работали, как часы. И каждый раз, ложась отдыхать, бортмеханик ставил об этом в известность ведущего пилота. Разбудить бортмеханика не стоило труда.

Неожиданный спуск и столь же неожиданный подъем самолета на большую высоту, то, что пилоты называли «горкой», человек чувствовал во сне, как и на яву.

Пилоты вызывали к себе бортмеханика такими горками.

Стук моторов равномерный и нескончаемо тягучий был пульсом искусственной птицы. По стуку люди определяли здоровье самолета. Побежимов, бортмеханик корабля, был его доктором, сиделкой.

Временами казалось, что самолет, увидев что-то на реке или в тайге, будто живой присматривается книзу, склоняясь то на левое, то на правое крыло.

Малейший крен самолета каждый пилот чувствовал всем своим существом и элеронами и рулем глубины поправлял лет корабля.

На стоянках задорно веселые и сосредоточенно серьезные во время полета воздушники всюду, где они появлялись, привлекали к себе общее внимание и расположение.

Однажды на стоянке в Енисейске, когда воздушники проходили с песнями по бульвару набережной, к ним подошел один человек и тихо сказал:

— Товарищи, вас замечают!

Он очевидно думал, что летчики пьяны и все это видят.

Он не понимал, этот тупой мещанин, что, налетавшись вдоволь, люди пели, как поют птицы, когда словами не выразить радости жизни.

КУДА ТЕЧЕТ ЕНИСЕЙ

Небольшой вираж над Красноярском и мы пошли на север, куда течет Енисей.

Небо было пасмурно. Здесь, под нами, где некогда шумели леса, еще недавно охотились красноярские старожилы. Но повывел человек леса, сделав Красноярск городом ветров. Мы летели над безлесным Енисеем. Летнаб, как всегда, прямил, срезал большой угол суши Сухобузима.

Вместе со мной в отсеке сидел на чемодане профессор-оленовод, знаток севера, Керцелли. Он летел для работ на крайнем севере Енисея.

«На шаре лететь приятней», — писал мне профессор в воздухе.

«А вы летали?» — спросил я запиской.

— Лет сорок назад, в Одессе, на воздушном шаре, с одним итальянцем, за двадцать пять рублей, — ответил мне профессор.

— Куда?

— Недалеко. Спустились километрах в сорока или пятидесяти от Одессы. Мы слышали на воздушном шаре все, что творилось внизу под нами и в то же время совершенно не ощущали ветра, потому что неслись с его скоростью. Нам казалось, что в воздухе полный штиль.

Всхолмилась, взбугрилась под нами бурая земля. Черными, желтыми и красными квадратами притихли полосы пашен.

На узком, извилистом притоке Енисея раскинулся небольшой поселок.

Не видать Енисея, мы ушли от него далеко. Тяжелая морская машина летит сейчас над сушей.

«Где Енисей?» — спрашивает меня сосед.

«Направо», — отвечаю я на бумаге.

В третий раз я покрываю уже на самолете расстояние Красноярск — Игарка. И мне становится знакомой воздушная тропа.

Самолет падает на правое крыло и виражит поближе к Енисею. На горизонте видна узкая желтая полоска, но мы идем не на нее, не туда, где светит солнце. Наш путь — на север, закрытый сейчас поволокой туч, к пескам и скалам, к лесотундре и тундре, на фабрику Гыдоямю, в Карское море.

Маленькое облако стелется над холмами. Хлопья верхнего тумана висят над Енисеем.

Потянулся кустарник желтый и зеленый. Осень золотит березы, и видны издалика их желто-багровые пятна.

Мой сосед еще хватается с не привычки за стойки во время виража самолета. Но он скоро привыкнет, освоится с правами машины — победительницы воздуха и будет сидеть спокойно, что бы ни делал пилот.

Не видать Енисея! Но туман, поднявшийся над ним, расчертил ватой в небе его дорогу. Облачная дорога в небе повторяет путь Енисея в камнях и песках и этот облачный путь виден издалика.

Побежимов снова у моторов и сразу громче зарокотала машина.

Мой сосед ест копченую снесь, огурцы и помидоры. Напрасно я шлю ему предупредительные записки о том, что

это — неприкосновенный запас. Остается только последовать его примеру.

Забираем высоту. Поднялись уже выше четырехсот метров. Становится холодно и мы накрываемся овчинными полушубками, а внизу в станках под нами люди ходят еще полетному.

Облака остановились, будто заснули на поднявшихся берегах Енисея.

— Не бросайте ничего из аэроплана! — предупреждает запиской Побежимов людей в кормовом отсеке.

Тянем уже над тайгой. Камни выступили из реки и за ними пенится вода. Начинаются Казачинские пороги—палачи барж, лодок и пароходов. Пенится остановленная камнями могучая река, ища выхода к полунощному океану. С гидроплана виден ее выход, узкий путь между камнями, которым пробираются речники на пароходах, перетягивая за собой по одной и по две баржи с людьми и грузом.

Опять над лесом прилег туман, расстелив свое мохнатое покрывало. Местами за ним не видно ничего. Мы проходим сейчае самые узкие места, где невозможна посадка на реку, а по каменистым берегам насторожилась, словно выжидая добычу, островерхая темнозеленая тайга.

Корабль ведет Страубе. Его вахта. Склонив голову в коричневом шлеме на гаргрот, спит Липп. Промелькнул Макаковский лесозавод, а самолет все мчит над тайгой и Енисеем. Вот забелели дома на берегу.

Это — Енисейск!

Мягкий удар задним реданом по воде и мы плавно скользим к берегу, где стоят бочки горючего для самолета.

По набережной бежит толпа.

Воздушный корабль «Комсеверпуть 2» покрыл расстояние Красноярск — Енисейск свыше четырехсот километров в течение двух часов.

На несущей плоскости воздушного корабля весь экипаж. Подняли капот и смотрят в носовой мотор. Что-то случилось!

— Машина сегодня никуда не пойдет! — вдруг заявляет командир. — В воздухе сгорел один клапан носового мотора, остальные клапаны пропускают. Ремонт отнимет не менее суток. Придется ночевать в Енисейске. Сменим клапаны и тогда посмотрим, сможем лететь или нет.

НОЧЕВКА В ЕНИСЕЙСКЕ

Мы устроились на ночлег в пустой конторе лесосплава Комсеверпути. Двухведерный самовар пыхтел, как паровоз. На столе — ломти хлеба и всякая снедь.

На полу разложили овчинные полушубки — это были наши походные постели.

— С носовым мотором плохо, — заявил командир Липп. — Я вам должен сказать, товарищ Лавров, что положение очень серьезно. И что у нас, в военной авиации, не допустили бы летать на таком самолете. Четыре клапана в носовом моторе пропускают, направляющая втулка клапана разболталась! Новые винты ни к чорту не годятся и придется их заменить старыми в Игарке. Я старым верю больше, чем новым. На новых послезала краска и они так плохо сцентрированы, что получается тряска мотором. Скажите, вам очень нужно на Север?

— Я вас не могу заставить лететь на неисправной машине, — сказал Лавров. — Но на лодке ли, на боте я все равно попаду на Север. Я могу рисковать только собой, но не вами.

Липп отошел от Лаврова к летчикам. Воздушники стали совещаться.

— Так летим или не летим? — спросил Лавров снова подошедшего Липпа.

— Клапаны пропускают! Возможен пожар в воздухе! Может вспыхнуть горючее! Как командир я ставлю вас в известность о состоянии самолета! Однако мы решили лететь!

— А как нам держаться во время пожара?

— Сидеть спокойно!

— А мы не можем вам чем-нибудь помочь?

— Сидите спокойно и ждите посадки! — сказал Липп.

— Но долетим ли мы до Игарки?

— Думаю, что долетим.

— А на Север?

— Гарантировать не могу. Полет до Игарки покажет.

Летная машина была потрепана в боях за освоение Севера. Текла лодка самолета, хватившего грунта, подались, погнулись правые стойки, поддерживавшие моторы. На одну из стоек, которая подогнулась сильнее, был наложен стальной бандаж. А теперь сдавал носовой мотор.

— Мы долетим до Игарки, побываем на Диксоне, облетим Север и вернемся на зимовку в Красноярск! — вскочил с места пилот Страубе, самый молодой и горячий воздушник. — Не на таких моторах летали! Не так еще чихали и свистели моторы. И ничего. Сами целы и машин не угро-

— Во всяком случае никто из нас не хочет ломать себе шеи, — сказал бортмеханик Побежимов. — Садясь в самолет, мы каждый раз твердо уверены, что взлетим хорошо и

сядем как следует, выполнив задание на сто процентов. Мы, если хотите знать, можем на крайний случай лететь и без двух клапанов. Но машину зимовать не оставим на произвол судьбы. Надо понять психологию авиационных людей. Авиационный человек машины не бросит. На плаву, как глиссер, но уйдем из Карского моря хотя бы на одном моторе.

— Я ничего не боюсь в воздухе, мне много пришлось повидать за свои летные годы, — сказал Липп. — Но пожар в воздухе — штука неприятная!

Усталость взяла свое и, раскидавшись на полущубках, участники полета заснули тяжелым сном.

— Гриша! Проверь огнетушители! — сказал Липп Побезимову, проснувшись раньше всех.

В окно глядело серое, раннее утро. Стекла окон запотели, и в комнате было так же холодно, как и на дворе.

Лавров подошел к профессору Керцелли.

— Сергей Васильевич! Машина наша стала ненадежной! Сдает носовой мотор! Возможен пожар в воздухе! Полет опасен! Решайте сами вопрос: если не хотите лететь — мы доставим вас обратно в Красноярск.

— Мне уже шестьдесят лет, — сказал профессор, — я достаточно пожил и не претендую на бессмертие. К тому же я немного и восточный человек. Кismet! — ответил по-восточному профессор.

— Кismet! Судьба! Я полечу! — повторил Керцелли.

— Бычков, вы летите? — спросил Лавров другого пассажира.

— А вы? — спросил Бычков меня.

— Лечу.

— Ну, и я полечу!

И все пошли на самолет.

«КОМСЕВЕРПУТЬ 2» ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЕТ

— Будем ли мы пробовать моторы перед полетом? — спросил Страубе командира.

— Сядем все на самолет и попробуем в воздухе, если будут тянуть — пойдем в Подкаменную, забарахлят — снизимся в Енисейске, — ответил Липп.

На лодке мы подошли к самолету.

Докурены последние папиросы на жабре гидроплана, и люди полезли к своим местам.

Мы тяжело побежали на отрыв, как бежит человек, страдающий одышкой, у которого не в порядке сердце. Вода перекачивалась через жабры, и за кормой воздушного корабля оставался длинный пенистый след. Ветра не было, и са-

молет не мог оторваться от воды, несмотря на то, что Страубе давал ему полный газ и так вертел элероны вверх и вниз, что казалось вот-вот они отвалятся от несущих плоскостей.

Но ничего не помогало. Пять раз мы бежали, окутанные пеной по заштилевшему Енисею и пять раз пилоты возвращали самолет в исходное положение.

Видно было, как воздушники сняли шлемы, выбросили вату из ушей и Липп вылез на жабру самолета.

— Машина перегружена, — сказал командир. — Придется откачать здесь одну бочку горючего. С полным грузом нам не оторваться! Правда, носовой мотор прибавил пятьдесят оборотов, вместо тысячи трехсот он показывает теперь тысячу триста пятьдесят, но до пятисот ему еще далеко.

— Давай пустую бочку к самолету! — крикнул на берег Липп, сложив ладони трубочкой.

Началась перекачка бензола.

Народ, собравшийся на берегу в ожидании отлета, следил за нами с нарастающим вниманием.

— Грохнутся! — заметил один старик.

— Моторы у них фальшивят! — кивнул молодой енисеец.

Стоя в баковом отделении, Побежимов откачивал бочку бензола маленькой рукояткой насоса, и каждый из участников полета сменял друг друга в этой срочной работе на воздушном корабле.

Мы поднялись из Енисейска ровно в полдень десятого сентября. Чертя крылом почти по самому песку, гидроплан пошел на разворот. Тянули низко, не набирая высоты. Дул юго-восточный попутный ветер. «Комсеверпуть 2» входил в сильную полосу дождя, будто в туман. Но минут через пять дождь будто бы раздвинуло и далеко-далеко на горизонте показался узкий голубой просвет. Мы полетели на него, как на огонек летят ночные бабочки.

— Где-то заночуем сегодня? — подумал я, и увидел как из люка бакового отделения высунулся бортмеханик и, весело улыбаясь, показывал мне большой палец. Это значило, что передний мотор тянет хорошо.

На миг выглянуло солнце.

Прямо под крыльями в обратную сторону от нашего курса быстро плывут дымчатые облака.

Нас изредка подбрасывает; воздушные течения то поднимают, то бросят вниз самолет.

— «Петровский» снялся с мели, — пишет мне сосед.

Я высовываюсь из люка кормового отсека и вижу пароход с двумя баржами.

У «Петровского» бурун под носом, значит «Петровский» идет.

Побежимов полез в кабинку к пилотам, очевидно сообщает какую-то новость. Затем он снова показывается в баковом отделении и ложится спать на баки с бензином.

— Какой простор! Какие леса! Трудно примириться с сидячей жизнью в Москве, — пишет мне сосед.

Недолог сон Побежимова. Он встает, садится на бак и смотрит своими голубыми глазами наверх, где стучит аварийный мотор. Он разбудил механика неровным шумом и Побежимов лезет наверх по узкой лестничке.

Юго-восточный ветер качает словно из гигантского насоса верховой туман нам навстречу. Вот и совхоз Ярцево — будущая житница севера. Совхозы Ярцева, Игарки и Киренска, рыбоконсервный завод в Усть-порту, фактория Гыдойо — будут кормовыми базами полярного севера.

Иногда кажется, что где-то на севере забыли прикрыть огромную дверь и понизу тянется на юг холодный воздух, словно пар в морозный зимний день.

В густой тайге раскинулись холмы и горы.

Не спит Побежимов. Он сидит на баке и по-журавлиному вытягивает шею, прислушиваясь к шумам носового мотора-изменника. Но усталость сковывает бортмеханика, и нет-нет он закроет на миг свои отяжелевшие голубые глаза.

Липп полуобернулся к корме и машет мне рукой из пилотской кабины.

Выглянуло вдруг солнце и засветился пропеллер, будто колесо экипажа.

Да, это блеснит колесо на воздушном экипаже, который проносится сейчас над облаками сибирского севера. Диск вращающегося винта весь в радуге цветов.

Профессор Керцелли, свернувшись калачиком, спит на брезентовом мешке. А самолет заползает в дымчатые облака над самой тайгой. Величественная и неохватная, она застыла в желтых пятнах осени.

Из-за бензина не чувствуется приятного запаха тайги.

Под нами скалы высоких берегов Енисея, где он, зажатый в камнях, течет по узкому месту.

Вон и «Кораблики» — два причудливых острова посреди Енисея. И вдруг туман. Все закрыло, ничего не видеть. Вот если вдруг вынужденная посадка?

Страубе падает на правое крыло, затем выравнивается.

— Виден большой пароход, — пишу я своему соседу.

— Это — «Сталин»! Он берет рыбу в Подкаменной Тунгуске. Сейчас будем садиться.

Я смотрю на часы. Пятьсот шестнадцать километров воздушный корабль пролетел за два с половиной часа.

УСПЕТЬ ДО ТЕМНОТЫ

Перед отлетом из Подкаменной Липы сам поднялся на несущую плоскость и заглянул в носовой мотор.

Решено было лететь прямо до Игарки. Оставалось еще пять часов светлого времени, и надо было успеть до темноты попасть в порт Игарку, где уже стояли чернильные ночи.

Наш воздушный корабль заметно набирал высоту. Мы летели сейчас на высоте пятисот пятидесяти метров.

Чем дальше на север, тем желтее становится ковер тайги. Сейчас, в сентябре, так легко различались с самолета породы таежных деревьев. Голубые пятна озер в тайге и узкие ленты безыменных рек, не выдавших человека, раскидались в лесном просторе. Я осматривался кругом, высунув голову из кормового люка: повсюду пестрела одна тайга.

Солнце склонялось к горизонту.

Сокращалось светлое время, а ночью не сделать посадки воздушному кораблю. Лететь же досвета не хватит горючего. Мы шли на полном газе, и летнаб отлично прямил над тайгой.

Успеть бы до темноты в Игарку.

Самолет падает то на левое, то на правое крыло. Это сигнал нам в кормовой отсек. Я поднимаюсь со своего чемадана повыше и вижу, как теплоход далеко от нас тянет за собой два рыбозверобойных бота. На них идет капитан Шарбаронов, с которым мы вместе ходили год назад на шхуне «Белуха» из Архангельска в устье Пясины.

Справа по горизонту за дымкой вечерней мглы открылся горный хребет, уходящий далеко на север. Не горные ли это берега Нижней Тунгуски?

Я протер ветошью целлулоидный козырек над кормовым люком и стало видно далеко сидящих впереди меня пилотов и шлем летнаба.

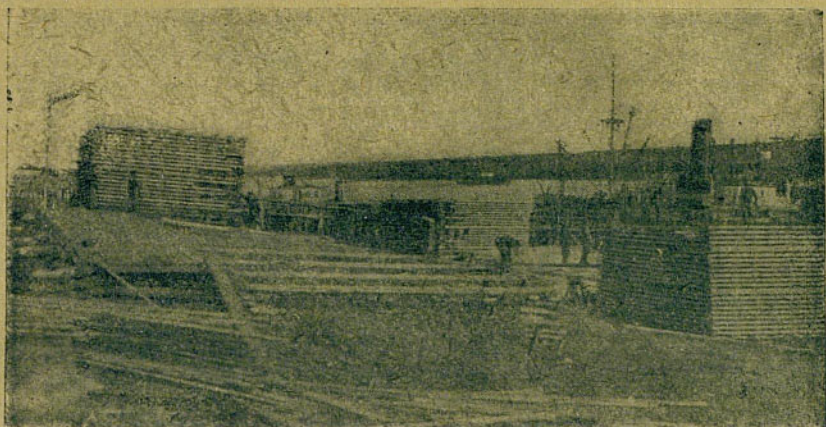
Внизу на еще зеленых луговинах остожено сено, значит где-то неподалеку жилье человека, станок.

Опять туман ползет по горизонту. Горы приближаются к нам. Это берега Нижней Тунгуски. Значит скоро Туруханск, город царской ссылки, где жили Сталин, Свердлов...

Забелела далеко на горизонте туруханская-церковь Василия Мангазейского.

По Енисею тянутся вниз четыре плота. Они держат путь в Игарку из далекой Ангары.

На Нижней Тунгуске, которая впадает под самым Туруханском в Енисей, стоят четыре плота. Они пришли сюда через пороги, шивера и перекаты Нижней Тунгуски и тоже пойдут в Игарку.

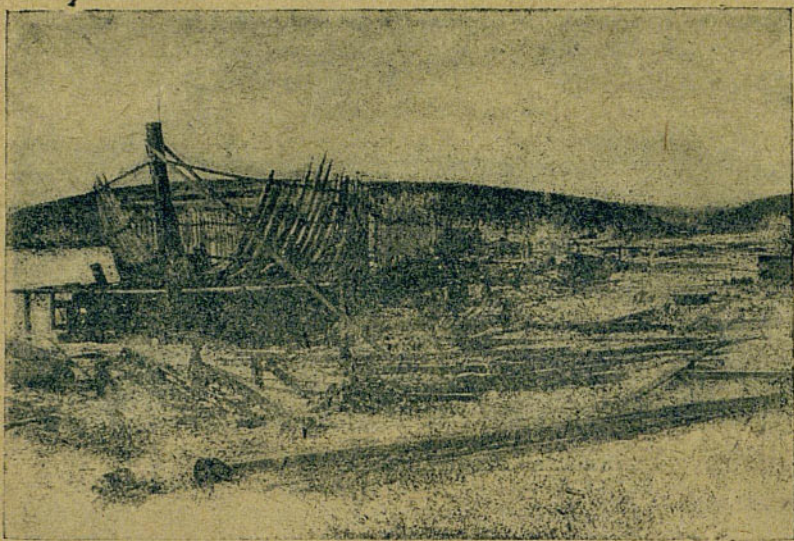


Игарская лесная биржа.

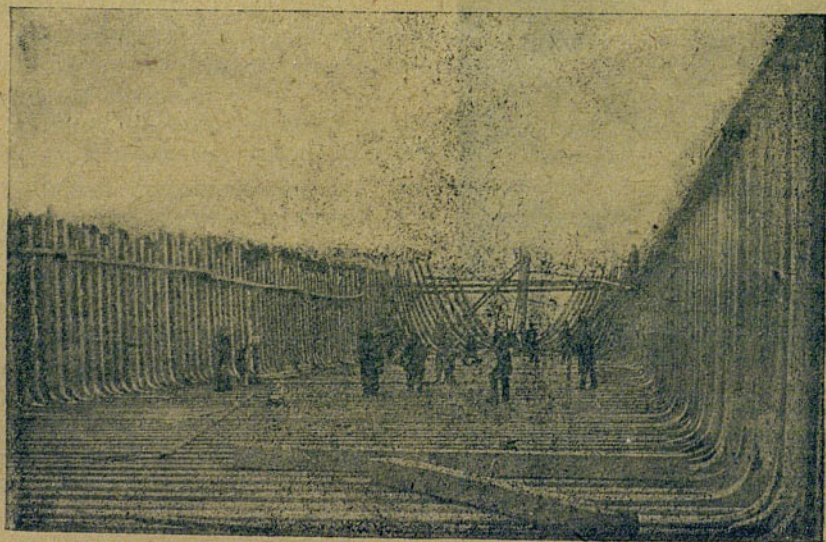


Здравствуй, племя молодое!

Зимовщик острова Диксон метеонаблюдатель Стадников — слева, секретарь комсомольской ячейки Севенстроа зимовщица Игарки Агния Краснопевкова — в центре и справа зимовщик Игарки метеонаблюдатель Анатолий Егоров.



Постройка енисейской баржи на Придивненской верфи.



Баржевые мастера за работой.

Я смотрю на часы. Еще два часа до темноты.

Внизу под нами какой-то пароход тянет за собой баржи, и по белому облачку над трубой мы видим, как он приветствует воздушный корабль. Он свистит, но мы не слышим его привет.

— Куда он ведет баржи? — спрашиваю я соседа.

— Это вероятно «Кооператор», идет за рыбаками. Туруханского.

Что там слева — мгла, туман или дождь?

Не проходит и минуты, как мы влетаем в полосу дождя.

«Привет полярной земле!» — идет по рукам записка Лаврова.

Мы пересекаем сейчас полярный круг. Видно устье изумительной реки Курейки.

Опять тайга, опять болота и топи. Топи напитались водой и хлопьями валит туман, мчась над самой землей навстречу самолету. Мелькает белый ягельник.

Идем в тумане неровно, будто на море по волнам. Кажется, что весь мир заплесневел от тумана.

У песчаной косы застрял плот. Я показываю на него Лаврову.

— Его спасет пароход или северный ветер, который нагонит воду и поднимет с мели плот. Иначе придется перегружать: вместо четырех рядов — делать двухрядку.

Заискрились впереди огни Игарки и черные трубы его заводов. Вот и сочно-желтые штабеля игарского пиломатериала. Вся протока заставлена океанскими пароходами рыбозверобойными ботами и буксирами.

«Комсеверпуть 2» покружил над тайгой, отыскал в протоке место для посадки — водную площадку. И найдя это место, стремительно пошел на снижение. Удар заднего редана по воде! Я смотрю на корму. В пяти метрах от нее остались два бревна плотов. Какой точный расчет! Чуть меньше газа и мы бы сидели на бревнах с разбитым самолетом.

Тысяча девятьсот один километр от Красноярска до Игарки пройдены в течение девяти часов пятнадцати минут. Это небывалая скорость для воздушного корабля системы «Дорнье-Валь» на перегоне Красноярск—Игарка.

«Комсеверпуть 2» бросил якоря недалеко от лесовоза «Микоян». Но самолет не сможет завтра лететь на север. Покопались клапанные грибки, неравномерно износились клапанные седла и вместо круглого стала овальной втулка, направляющая шток клапана.

— Вся надежда на игарскую механическую мастерскую, — сказал Побежимов. — Нам нужны латунь, хороший токарь и мы исправим носовой мотор, чтобы его хватило нам на север и обратно до Красноярска.

Рано утром мощный советский лесовоз «Ванцетти», взяв полный груз пиломатериала, дав три прощальных гудка, ушел из Игарской протоки в Енисей, в Карское море, в Лондон.

Назавтра в порт Игарку ожидалось еще два иностранных парохода.

В протоке, которая два года назад была еще мертвой, сегодня грузились одновременно шесть океанских пароходов; стояли на якорях рыбозверобойные боты, пришедшие сюда с верховьев Енисея; ходили новые буксиры, приведенные только вчера сюда из Гамбурга.

В протоке распростер свои крылья воздушный корабль «Комсеверпуть 2».

А по деревянным настилам биржи уже ходили автовозы, которые должны были вытеснить архаическую медведку с ее чугунными колесами. Четыре автовоза, пришедшие в Красноярск из-за границы, совершили далекий путь по Енисею к Игарке, чтобы механизировать и ускорить погрузку пиломатериалов в далеком полярном порту.

Слышно было как тарахтел на совхозном острове трактор.

Там, где была протока и хозяйничал медведь в таежной глухомани, теперь гремела трудовая жизнь нового советского города.

К ПОЛУНОЩНОМУ ОКЕАНУ

Рабочие игарских лесозаводов сдержали свое пролетарское слово, данное партии и правительству. Несмотря на трудности и суровые условия жизни за полярным кругом, игарцы выполнили к сроку экспортную программу, распилив на десятое сентября девять тысяч стандартов леса. Этим город на опушке мира достойно ответил всем паникерам, предрекавшим провал лесозэкспорта. Бюро партколлектива и штаб содействия лесозэкспорту обратились с приветствиями к героям социалистического труда. На лесозаводах комиссии уже обсуждали вопрос о премировании рабочих-ударников.

Ремонт носового мотора воздушного корабля «Комсеверпуть 2» заканчивался. Под руководством бортмеханика Побежимова игарская механическая мастерская вдохнула жизнь в носовой мотор самолета.

Назавтра, пятнадцатого сентября, должна была состояться проба мотора в воздухе.

Утром я ушел с капитаном Сорокиным в тайгу за Медвежий лог. Мы ходили вместе с этим морским волком — командиром ледокола «Красин» — из Ленинграда в Карское море. Это было два года назад. Наши пути снова скрестились на севере, но не в изжелта-зеленом море, а в изжелта-зеленой,

прихваченной осенними заморозками тайге. Мороз давно убил комаров, воздух был чист. Из сухостоя и валежника мы развели такой костер, что сырой мох шипел от жара на несколько метров вокруг.

Мы прошли несколько километров поваленной тайгой. Высоко торчали посеревшие пни и сочными пятнами прострели свежерубленные остовы зданий нового города. Строились аптека, больница, бараки.

Над тайгой кружил самолет. Он шел в обкатку моторов. Самолет шел одновременно с солнцем. Каждый завершил свой дневной путь над Игаркой. Солнце садилось за тайгу, а самолет — в Игарскую протоку.

Ветер разогнал облака, и вечернее небо Игарки было чистое и звездное. Запрокинув головы, мы долго смотрели на млечный путь и яркие звезды густосинего неба. Зеленые облачка северного сияния вдруг затуманили краешек неба, разгорелись, вспыхнули ярко и побежали в сторону, а потом загасили свои огни, чтобы снова через минуту пламенеть над тайгой и присмирившей Игарской протокой. Первое сильное сияние порт Игарка увидел в 1931 году позднее, чем два года назад. Сегодня было уже пятнадцатое сентября.

— Плохой признак! — сказал Лавров. Раз появилось сияние, скоро придут холода и скуют нам протоку. Идет зима — злейший враг Комсеверпути.

В ночь перед полетом на крайний север летчики собрались в моей игарской комнате, куда вселили врача, прибывшего из Лондона на работу. В игарскую глухомань врач привез из туманного Лондона музыкальный чемодан, который пел нам в выбеленной комнате бревенчатого дома арии Карузо на итальянском и французском языках.

Испытание моторов в воздухе дало удовлетворительные результаты. Моторы «барахлили», но все же тянули машину. Завтра утром предстояло лететь на Диксон, в Карское море, к полуночному океану.

Мы дали прощальный салют над Игаркой и скрылись за тайгой. Светило яркое солнце, провожая нас в далекий путь своими негреющими лучами. Широко разлился Енисей. Справа по горизонту взгорбились горы, закрывшись фиолетовой кисеей. Ветер волновал под нами Енисей. Самолет проходил легкую облачность. Солнце творило чудеса, показывая нам крошечные кольца радуг и в них — маленькую тень летящего самолета. Кольца шли вместе с нами, исчезая лишь там, где прерывались облака и ярко синело небо.

Мы сели в Дудинке в тот день и час, когда окружком Таймырского национального округа постановил возбудить ходатайство о награждении экипажа «Комсеверпуть 2» — пилотов Липпа и Страубе, летнаба Петрова и бортмеханика По-

бежимова — орденом трудового красного знамени. Эту высокую награду воздушникам давали за исключительные заслуги в деле помощи туземному тундровому хозяйству, за блестящее авиаобследование Таймырского округа.

Каждый из летчиков воздушного корабля «Комсеверпуть 2» кроме того получил коротенькую записку с печатью. Эта записка сжато сообщала о постановлении заседания президиума оргкомитета Таймырского национального округа от 22 августа 1931 года:

«Летному составу самолета «Комсеверпуть 2» товарищам Липпу, Страубе, Петрову и Побежимову за проделанную работу при неблагоприятных метеорологических и географических данных, проведенную благодаря настойчивости, неутомимости и умению ориентироваться в неизвестной для самолета обстановке тундры, — объявить благодарность».

К вечеру воздушный корабль снизился в протоке Енисея, омывавшей высокий берег Усть-Енисейского порта. Здесь предстояло взять полный запас горючего.

После короткой ночевки в последнем на севере Енисея городке мы должны были лететь на остров Диксон.

ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ

Широко разбросал бесчисленные рукава гигант Енисей в своем устье. Летнаб зорко сверяет карту в носовой кабине с тем, что видно с самолета. Вот он встал и машет рукой пилотам, что-то им показывает.

Широк Енисей! Едва виден его правый берег, закрытый поволокой тумана, а левый же так далек, что скрылся совсем из поля зрения. А впереди уже темнеют водные просторы Карского моря. Вот они подступы к полунощному океану! Видны беляки морских волн и каменные оголенные берега. Мы осенью уходим на север, куда лишь по веснам тянутся перелетные птицы. Мы идем по одной и той же дороге, только птицы большими табунами летят сейчас не за нами, а навстречу нам. Вон поднялись с воды три лебедя! Вон треугольник уток и длинная шеренга поджарых гусей!

Мы летели в бухту Север, где рыбачили комсеверпутские рыбаки. Я высунулся из люка тогда, когда самолет круто завиражил. Подо мной расстился тундровый берег и я увидел два бревенчатых дома.

— Это бухта Север, — подумал я.

Страубе сделал один круг, второй и прошел над самыми строениями, едва не касаясь лодкой самолета островерхих деревянных крыш. Дал полный газ. Гулко зашумели притихшие было моторы, и самолет рванулся снова в высоту.

«Очевидно не распознали местность», — решил я про себя. Но летчики не ошиблись. Это была действительно бухта Север, но садиться сейчас на расхोдившиеся воды было опасно для лодки самолета, для моторных стоек, которые уже были подранены и скреплены незадолго перед северным полетом. Из-за больших накатов волны летчики решили отказаться от посадки в бухте Север. Покружив над зимовкой и стоянкой зверобоев-белушатников, самолет пошел вперед на север, к острову Диксон.

Карское море встретило нас низкой облачностью. Растая облака, пилоты прорывались на север, ставивший барьеры воздушному кораблю.

Море вскипало под нами в бурунах и пене. Только один ветер помогал нам лететь на север. Семьсот километров от Усть-порта до Диксона мы покрыли в течение трех часов.

Как-то не верилось, что эти несколько домиков на скалистом берегу и был Диксон, до которого так долго доходить пароходам.

В бухте Диксон стояли два воздушных корабля. В эту хорошо закрытую гавань летел третий воздушный корабль. Будто здесь, на краю земли, были финиш звездного перелета тяжелых морских машин.

По воздушному авиационному этикету «Комсеверпуть 2» покругил над высокой мачтой рации Диксон. Самолет приветствовал зимовщиков советского форпоста.

Чухновский—командир «Комсеверпути 1»—вернулся сюда, совершив полет до Таймырского пролива.

Алексеев — командир «Комсеверпути 3» — стоял в бухте, на ледовом дежурстве, для обеспечения безопасности прохода лесовозов через Карское море.

В пути, далеко на севере за Усть-портом, мы видели последний иностранный морской пароход, направлявшийся в Игарку за пиломатериалами. Одновременно было получено радио о благополучном окончании погрузочных работ Обской части Карской экспедиции.

Я разглядел с самолета возле рации Диксон людей, которые махали нам в знак приветствия.

«Комсеверпуть 2» снизился в бухте и отдал якорь с таким расчетом, что три воздушных корабля построились у Диксона равносторонним треугольником в строй клина.

К нам подошла шлюпка, и через несколько минут мы шагали по узкому деревянному настилу тротуара, который вел нас к одному из трех домов этого городка на севере.

ЛЕТЧИКИ КАРСКОГО МОРЯ

Свернувшись возле своих собачьих домиков, спали кони Диксона — быстроногие собаки.

— Смотрите! Как вырос наш волчонок!—сказал мне старый диксоновец.

Я взглянул на волка. В прошлом году начрации Тауснев брал его на руки, крохотного звереныша. А теперь на меня исподлобья, подергивая ушами, украдкой бросал взгляды огромный волк. Его взрастили для того, чтобы освежить собачью породу на острове.

Мы прошли незаметно путь от бухты до главного дома, до общежития рации Диксон.

Здесь были уже новые люди. Наши старые знакомцы, за исключением кока¹⁾ Николаича да лекпома Холмогорова, ушли отсюда наверх, в Енисей, к Красноярску. На Диксоне оставалась новая смена зимовщиков.

В громадной общей комнате было шумно, как в клубе. За длинным столом уселось сразу десятка три людей. Летчики обедали. Здесь собрались пилоты, летнабы и бортмеханики всех воздушных кораблей и зимовщики Диксона. После обеда Чухновский сел за рояль и сыграл патетическую сонату Бетховена.

Ледовый лоцман шхуны «Комсеверпути» «Белуха», самолет «Комсеверпуть 1» под командованием Чухновского вылетел первого сентября с Диксона на восток с целью разведки льдов до мыса Челюскина.

«Первый номер», как звали в общежитии самолет Чухновского, был провожатым «Белухи» в ее походе из Архангельска к устью реки Лены северным морским путем.

В шхерах Минина, севернее Диксона, находилась база горючего для «первого номера». Встретив там «Белуху», Чухновский, имея на борту полный запас горючего, направился вперед, на северо-восток отыскивать во льдах свободный путь шхуне. До полета «первого номера» шхуна пыталась пройти вперед, огибая льды с севера, но попытка не удалась. Лед был старый, торосистый и сильно сплоченный.

Третьего сентября «Комсеверпуть 1» вылетел на восток, чтобы разведать льды вдоль берега до мыса Челюскина.

Это можно было бы сделать, если залив Миддендорфа был бы доступен для посадки самолета, если бы его не забивали льды.

Здесь в заливе Миддендорфа находилась база горючего. Отсюда после заправки можно было продолжать полет до Северной Земли и обратно.

В 1930 году Миддендорф замерз двадцать девятого августа, и сейчас, в начале сентября, он оказался забитым тяжелым льдом. Посадка была невозможна и самолет продолжал путь к Челюскину не снижаясь. За островом Таймыр «Ком-

¹⁾ Повар.

северпуть 1» встретил стену густого тумана, преградившего путь воздушному кораблю.

На обратном пути Чухновский продолжал вести ледовую разведку вне видимости материкового берега. На борту воздушного корабля находился полярный исследователь Хмызников, направленный капитаном «Белухи» Бурке в авиаразведку для ознакомления с ледовой обстановкой неизвестного пути.

Под самым берегом у Таймырского пролива тянулась десятикилометровая полоса открытого моря с сильно разреженным льдом. Но далее от берега лед уплотнялся и представлял сплошной покров многомильных полей, спаянных новым молодым льдом. Начиная от самых шхер Минина, лед простирался огромной полосой, затрудняя и делая невозможным поход шхуны в устье Лены.

Четвертого сентября решил лететь в ледовую разведку сам Бурке — капитан «Белухи», посмотреть своих неприятелей и быть может померяться с ними силами моторов шхуны и ее бортами, крепленными грейнхартом — мыльным деревом, не боящимся ледовых ударов.

Между мысом Михайлова и островами Скотта и Гансена был найден проход к чистой воде.

«Белуха» пошла на северо-восток, отыскивая чистую воду. До мыса Стерлегова шел отважный экипаж шхуны. Сплошной туман окутал ее, а с севера нажимали льды. Зимовка шхуны была обеспечена, об этом предупреждало новообразование льда. На севере уже наступила зима.

Еще три полета сделал воздушный корабль «Комсеверпуть 1» на северо-восток от шхер Минина. Самолет покинул шхеры лишь тогда, когда большая часть залива затянулась уже молодым льдом.

«Комсеверпуть 1» дал первую карту шхер Минина и внес своим полетом значительные исправления в карту Таймырского полуострова. В течение двух недель весь экипаж жил на воде в лодке самолета среди плавающих по заливу льдин.

А шхуна «Белуха» вернулась в шхеры, где с нетерпением ждали смены зимовщики Колосовы. Зверобой Кузнецов и Янов сменили Колосовых — первых зимовщиков Минина. Шхуна высадила на мысе Михайлова первую зимовку, куда согласился пойти Коношенко, зимовавший на Новой Земле ряд лет и на острове Шокальского, где до того не было поселений.

В общую комнату рации Диксон вошел небольшого роста человек в шапке-ушанке и коротких сапожках. Я узнал капитана Бурке, с которым вместе ходили в прошлом году в Карское море и были свидетелями гибели «Зверобоя».

Вечные туманы северных морей, которым отдал свои лучшие годы капитан Бурке, с'ели его некогда зычный голос.

Бурке говорил затрудненно, будто простудив накануне горло.

— Я пришел в шхеры Минина, — рассказывал Бурке, — братья Колосовы выбежали нам навстречу. От радости они приветствовали нас стрельбой в воздух, как это принято делать на Севере.

Первое, что я спросил, все ли живы на зимовке?

— Все, — ответили мне.

— А грудной?

— Он уже давно бегаёт, — сказал старший Колосов, отец мальчика. — Только не говорит ни слова. Нас целыми днями дома не бывало. Пасти об'езжали. Зверя высматривали. Говорить ему и не с кем. Он разговора не слышал.

Первая зимовка в шхерах прошла благополучно.

— Жаль вот, что снова пришлось вернуться, — заметил Бурке.

— Зимовать, не доходя мыса Челюскина, было неинтересно, а к мысу не пустили льды.

— Может быть пролив Вилькицкого только раз в пять лет бывает свободен от льдов? — заметил я.

— Надо почаще ходить к нему, тогда лучше узнаем, — сказал Бурке.

Кто-то крикнул о том, что появилось северное сияние. Накинув полушубки, мы выбежали из дома. Сияние было в форме ленты, как в Игарке накануне полета, только значительно ярче. Облака вспыхивали сильнее и дольше, раскидываясь по всему звездному небу. Было холодно, хотя ветры тянули с юго-востока.

Мы поспешили уйти в помещение. Здесь каждому зимовщику полагалась отдельная комната. Все комнаты имели выход в общую залу. Опыт зимовок показал, что только в таком доме человек легче мог переносить тяжесть полярной ночи и одиночества.

Но даже и здесь на этой отлично оборудованной рации сам начальник ее болел цынгой. А он был старым, бывалым зимовщиком.

Коллектив врачей в Игарке собрал богатейший материал среди цынготных больных Севера, и теперь врачи бились над тем, чтобы узнать истинные причины возникновения этой ужасной болезни Севера.

На Пясине, куда первым зашел в 1931 году «Комсеверпуть 3», болел цынгой один зимовщик. Летчики предложили ему на самолете перелететь на Диксон. Больной отказался.

— Вы меня еще угробите, а я может быть и так до парохода выживу, — заявил он.

Командир «Комсеверпути 3» Алексеев предложил его товарищам по зимовке связать больного.

— Диксон его спасет, — убеждал Алексеев. — Там «Цепелин» сбросил свежие овощи.

Но никто не соглашался связать больного человека, сознание которого еще не было затуманено болезнью.

Через полтора месяца в бухте Полюныя опустился «Комсеверпуть 1». Сюда больного доставили на лодке зимовщики Пясины. Больной лежал в полузабытии и даже не слышал, как летчики перенесли его в самолет.

Но было поздно. Тело погибшего завалено камнями на суровом острове, где летом белеют нестаявшие в ложбинах снега.

— Приходится пожалеть теперь, что мы не связали больного в первый прилет на Пясины, — говорил командир «Комсеверпути 3».

«Третий номер» начал работу в Карском море раньше всех воздушных кораблей. Он вылетел в море уже пятнадцатого июля, сочетая перелет из Юшара на Диксон с ледовой разведкой. Метеобслуживание было слабее, радиосвязь работала с перебоями и летать приходилось в «чехарду» — садиться вынужденно перед густым туманом и снова прыгать, когда разясняло на море.

— Перед вылетом выходишь из дома и нюхаешь небо, — говорил Алексеев. — Метеорология молчит, приходится доверяться собственному чутью.

Восьмого августа «Метель», гидрографическое судно, ходившее в Карское море, приняло следующую радиограмму:

„Аварийная, авиационная.

Ледокол „Русанов“ Евгенову:

В результате посадки из-за тумана к норд-нордосту от Хорошового вестовыми ветрами прибывает к берегу. Состояние моря старт исключает. Смогу продержаться одни сутки. Прошу „Русанова“—выйти на помощь.

Алексеев“.

«Комсеверпуть 3» терпел бедствие в Карском море. Он вынужден был сесть в море из-за плохих моторов и тумана, преградившего летчикам путь. Но море было бурно и било лодку самолета, перекачивая волны через плоскости воздушного корабля. Во время дрейфа первый пилот Крыжевский нашел безымянную бухту на берегу Ямала, куда закинуло самолет. Ветер прижимал самолет к берегу, стараясь смять, раздавить его. Крыжевский отруливал от вестового берега. Отчаянные налеты захлестывали самолет и то одно, то другое крыло искусственной водоплавающей птицы купалось в соленой воде разбушевавшегося моря. Без работы обоих моторов нельзя было поставить машину под волну скулой другого борта, так силен был ветер.

Волна наката вся в пене и бурунах доходила высотой до трех метров и казалось вот-вот поглотит самолет. Через кожаные пальто, сквозь меховые сапоги пробиралась вода и летчики наглотались соли пенящегося моря.

Опытный дорняист Крыжевский, налетавший восемьсот часов на воздушных кораблях над морями Советов, ввел машину в узкую водную полосу между двумя мелями, над которыми ходили буруны. Летчики отдали якоря и решили отставаться. Дали по радио отбой. Но отбоя никто не слышал. На следующий день «Комсеверпуть 3» поднялся в Варнек.

В этом году первая генеральная разведка льдов Карского моря была проделана не ледоколом, как обычно, а самолетом «Комсеверпуть 3». Вместо двух дорогостоящих ледоколов в этом году Карская экспедиция располагала лишь одним ледокольным пароходом «Русанов», базируясь главным образом на авиаобслуживании моря. Ледовые разведки, совершенные самолетом «Комсеверпуть 3», обеспечили полную безопасность навигации в Карском море пароходов, которые шли в Обь и Енисей за сибирским лесоэкспортом. Впервые в Союзе на самолете был установлен радиопеленгатор для определения местонахождения воздушного корабля. При частой перемене курсов и плохой видимости радиопеленгатор был необходим.

Из дрейфа у Ямальского берега «Комсеверпуть 3» вышел без повреждений и летал над морем до середины сентября.

Семнадцатого сентября в туманное утро мы проводили его с острова Диксона.

Крыжевский на прощанье показал классический разворот над мачтой радиостанции. И летчики, наблюдавшие с берега за кораблем, восторженно и одобрительно махали самолету, уходившему на запад через Карское море к Югорскому Шару.

НОЧЕВКА НА ДИКСОНЕ

Старый зимовщик острова Диксона Николаич накормил нас досыта и воздушники разлеглись на крашеном полу, постелив полущубки. Долго спорили о том, кому ложиться спать под рояль, где было хорошо как в отдельном номере гостиницы.

— У нас в военной авиации, — начал было Липп.

— А у нас гражданская авиация! — перебил его Страубе.

— Джонни, не горячись, не горячись! — успокаивал его Липп. — За Дудинский разворотик у нас в военной авиации...

— На губу попал бы! Так и сидел на гауптвахте, но за дело. Зря туда не сажают! — кипятился Страубе.

— С какой скоростью ты разворачивался в Дудинке? — спросил ехидно Липп. — Ты же потерял скорость! А мы шли прямо над берегом, и машина должна была перейти на скольжение. Одна секунда и гробанулись бы!

— Однако не гробанулись?

— Однако не гробанулись! Но это ничего не означает. Можем завтра треснуться. Делаешь разворот, помни о высоте и скорости машины. Если нет скорости, чем же машина удержится в воздухе? — наступал Липп.

В угловой комнате играли на балалайке и гитаре летчики «первого номера».

Пилот Соловьев, высоко задрав красные резиновые сапоги и куря папиросу, жаловался на свою судьбу:

— Летаем, летаем на первом номере, а и сотни часов не летали! Довольно вы поработали на втором номере, дайте немножко и людям поработать! Летаешь, как блоха! Тут сел, там сел! И всего дожидайся! Тумана переждидай! Лед переждидай! Мы за вас полетим в Гыдоямо! Что вы хлеб у людей отбиваете!

За столом в общей комнате стучали в «азики» часов до двух ночи.

Мне не хотелось спать в эту морозную ночь, освещенную северным сияньем. Вместе с бортмехаником воздушного корабля «Комсеверпуть 1» Косухиным, застегнув полушубки, мы вышли из помещения радиции побродить по тундре.

Мороз высушил тундру. Мшистый покров, зыбкий и влажный, стал сухим и твердым. Огоньки радиции уходили от нас все дальше и дальше, мы приближались к берегу Карского моря. Отсюда открывались просторы полуночного океана.

— Зима! — сказал Косухин, перекидывая мохнатый шерстяной шарф через плечо. — В шхерах Минина, два часа лета отсюда, льда набило будто в погреб. Насилу мы оттуда выгребли. Только шхуна «Белуха» вернулась к зимовью Колосовых. Чухновский с Наумовым, моим помощником, ушли на катере к ней узнать новости. На «Белухе» радио хорошее и далеко достает. Нас на самолете осталось трое — я, пилот Соловьев и радист Ручьев. Классный радист! Лед забивал бухту с утра. Мы стояли с самолетом около берега. На самолете и спали, и обед варили, и харчили. Разожжем в кормовом отсеке складной примусок и кулинарим полегоньку. Уехал Чухновский, а мы спать залегли. Спросонья слышу я — Ручьев кричит: «Нас к берегу прижало!» А встать неохота, холод адский! Закурил я папироску, влез в меховые сапоги, накинул полушубок, высунулся из кормового люка,

и в самом деле — прижимает. Стал я авралить, Соловьева будить. Момент упустишь и оставайся, товарищ, здесь зимовать с машиной и со всем своим хозяйством. Две льдины закрывают бухту. Хотим выбрать якорь, а якорный конец зажало огромной льдиной. Завели мотор, конец закрепили на утку и давай отруливать. Уткой и вытащили конец. В воротах между льдинами, закрывавшими бухту, Соловьев развернулся, едва-едва не задев жабрами лед, так тесно было. Еще бы минут пять и амба! Отрулили мы на новое место, километром за пять, и сообщили на «Белуху» Чухновскому наше местонахождение.

К вечеру приехали ребята с «Белухи». Чухновский с Наумовым разожгли костер, я с Соловьевым занялся обедом. Сидим у костра, сушим портянки, говорим о Москве, о пройденном пути, о погоде и предстоящем полете на крайний север. Мы собирались на Северную Землю лететь. Взяли с собой в машину посылки для зимовщиков Северной Земли. Эти посылки были остатками того, что сбросил здесь на Диксоне «Цеппелин», не нашедший зимовщиков Северной Земли. Летели мы на несобранной машине. Надо было срочно доставить ветврачей в тундру из Красноярска. Бензин попал нам с водой и над льдами стали сдавать моторы. Бензин с водой, хваченный морозом, кристаллизовался в трубопроводах, — рассказывал Косухин.

Близко от нас зашуршала мышь-пеструшка. Мы остановились, стали прислушиваться. Но тундра снова затихла, освещаемая сиянием полярного неба, расцвеченного перебегающими огнями. Не шумело и море, заштилев и успокоясь. Даже чайки не кричали у берегов.

Мы снова тронулись в путь, к огонькам рации, Косухин рассказал мне, что его сестра и брат летают сейчас в Севастополе, а в свободное время лежат на пляже, наслаждаясь солнцем, загорают.

— Вы ложитесь спать, а то переутомитесь перед полетом, — сказал мне Косухин. — А завтра весь «первый номер» пойдет смотреть как Джонни будет закладывать вираж.

— Не нравится мне сегодня погода, — сказал Липп, заглядывая утром в окно.

— Погода-собака! — подтвердил и летнаб. — Нам как только в ответственный полет лететь, так всегда погода набежит.

— Однако надо лететь! — сказал Липп, подражая говорку туземцев.

— «Комсеверпуть 2» продолжает полет, — сказал бортмеханик Побежимов.

Летчики стали одеваться.

НАД ОСТРОВАМИ

Нас провожал экипаж «Комсеверпути 1» и Страубе должен был волей-неволей показать класс, установленный всего лишь часом раньше Крыжевским на Диксоне. Чтобы не «потерять лица», Страубе должен был «заложить» не худший разворот, чем это сделал старый дорньист-пилот.

И, действительно, Страубе завиражил наподобие дудинского разворотика, когда в станке провожавшие нас люди уже считали оставшиеся секунды нашей жизни, ожидая, что вот-вот завалится машина.

Мы потянули над каменными скалами острова так низко, что едва не сшибли наших провожатых.

Мы должны еще были вернуться на Диксон, где не успели даже рассчитаться за еду.

Бухта, в которой лишь сегодня ночью стояли на якорьной привязи три воздушных корабля, опустела. Два самолета снялись на запад от Диксона. И шхуна «Белуха», стоявшая неподалеку, уже тарахтела своим болиндером, собираясь поднимать якорь.

«Комсеверпуть 1» под командой Чухновского оставался в бухте Диксон на ледовом дежурстве провожать последние группы океанских лесовозов из Игарки.

Заряды густого тумана вставали вдруг на нашем пути будто человек с поднятой рукой, дающий сигналы остановиться. И самолет, склоняясь то на левое, то на правое крыло, отыскивал слабые, разреженные места тумана и выходил в полосы свободного пути, где была хорошая видимость. Но не надолго! Снова налетали заряды, угрожая самолету вынужденной посадкой. И казалось, что вот сейчас летчики прекратят полет, потому что не видно было пути, и я мог различить ясно лишь самый корпус самолета, все остальное было закрыто туманом.

Липп не оглядывался, не приветствовал меня бодро поднятой рукой. Я видел часто, как оба летчика вставали с сидений в пилотских кабинках и всматривались в туманную даль, куда указывал путь летнаб.

Когда под нами расстилались тундровые, заболоченные острова, мы чувствовали, что идем правильным курсом и что компас не врет.

Параллельно с самолетом, отставая от него, летели перелетные птицы.

По берегам лежал плавник, словно здесь штормами разбило и раскидало плоты.

С каждого острова был виден уже соседний и мы шли на него, подвигаясь к полуострову, к реке Юрибей, к фактории Гыдоямю. Над морем нам предстояло покрыть двести пять-

десять миль между Обской губой и Енисейским заливом. «Комсеверпуть 2» летел низким, бреющим полетом, чтобы в тумане лучше видеть свой путь в Гыдоямский залив.

Год назад этот же воздушный корабль впервые летел в Гыдоямю, чтобы снять оттуда плотников, которые строили там первый дом фактории. Но тогда этот самолет был еще совсем новым, его моторы тянули как звери, по словам Побежимова. А сегодня барахлили понемногу не только носовой, но и кормовой моторы.

Мы круто завиражили, упав на правое крыло, и я увидел широкую реку, на которую завернул самолет.

Вдруг мы склонились на левое крыло и шарахнулись в сторону от реки снова к Гыдоямскому заливу.

— Ум кружал! — показывая на лоб, записал в блок-ноте Лавров.

— Явай ли перед нами, Ямал или что-нибудь другое, — подумал я, как вдруг мы снова легли на правое крыло и полетели над другой рекой.

Я высунулся из кормового люка и увидел далеко на горизонте силуэты теплохода и лихтера.

«Красноярский рабочий» привел лихтер в Гыдоямю с грузами для зимовщиков фактории и стоял сейчас под разгрузкой. Значит близко где-то около нас должна была показаться фактория. Но на приземистом берегу не видно было и ее следов.

Сильные заряды тумана долго мешали розыскам реки Юрибей, затерявшейся в берегах огромного Гыдоямского залива.

Очертания берегов совершенно не совпадали с картой. Широкие острова, показанные на карте, на самом деле были узкими. А узкие — нередко широкими.

Весь Гыдоямский залив был исхожен в этом году впервые судами Убекосибири. Гидрограф Воробьев нашел за несколько дней до прихода «Красноярского рабочего» береговой ход из Гыдоямского залива в Енисейский залив вокруг острова Оленьего, не выходя в Карское море. Суда с мелкой осадкой теперь могли проходить из Енисея в Юрибей. Одновременно разрешался и ход из Обской губы в Ензалив, обследование которого было закончено в этом году Убекосибирию.

Но не только Енисейский и Гыдоямский заливы были обследованы и обвехованы судами Убекосибири. Тазовская и Обская губы были также тщательно обследованы.

Капитан иностранного лесовоза «Янис Фаульбаумс» был поражен обстановкой Ензалива.

— Здесь плаваешь, как в Голландии! — говорил капитан, восторгаясь проведенной гидрографической работой.

Суда Убекосибири были стары и изношены. «Иней» должен был идти в Пясино, когда ему нельзя было показываться в море. Развитие наступления на север требовало пополнения и обновления флота Убекосибири — управления по обеспечению безопасности кораблевождения в устьях сибирских рек и Карского моря.

Если с такими судами Убекосибирь указывало верные пути морским пароходам, то с обновленным флотом северные моря Сибири были бы скорее освоены Советами. «Красноярский рабочий» пришел в Гыдоямю, воспользовавшись новой картой, данной Воробьевым. Полуморской теплоход шел береговым ходом, не опасаясь штормов, которые неминуемо бы разбили его в открытом море.

Мы шли над рекой и казалось, что снова завернули не в Юрибей. Кое-где были раскиданы чумы, и олени, слышав грохот моторов, в страхе разбежались на своих легких ногах по тундре.

Гыдоямю! Изба! Неподалеку от нее другая.

«Это зверобой!» — пишет Лавров про вторую избу. — «В первой избе — фактория, во второй промышленники».

Возле зимовок забегали собаки. Несколько чаек махнули в сторону от самолета и из чумов повысыпали туземцы, впервые видевшие самолет.

В прошлом году, когда в первый раз прилетел самолет в Гыдоямю, туземцев не было в тундре. И когда они узнали, что прилетели люди на птице в Юрибей, то сильно сожалели, что не повидали этого «чуда».

Теперь туземцы были все на берегу в своих оленьих одеждах, расшитых пестрыми лоскутами суконов.

— Мы в прошлом году здесь не рискнули сесть, — говорил Побежимов. — Батя Иванов покружил над факторией и пошел садиться на залив, а потом рулили к реке километров десять.

— Теперь воды побольше будет, река широко разлилась, — заметил Страубе.

Возле самой фактории на рогоже туземцы возились около огромного морского зверя.

ЖИРНАЯ РЕКА

Бугариктой называлось то место, где впервые в 1931 году самолет «Комсеверпуть 2» сделал посадку на реке Нижней Тунгуске. Но рабочие, добывавшие здесь каменный

уголь, называли это место Бухарихтой. Это было неверно, но легче произносилось. Так и осталось за новым поселком название Бухарихта.

Ныдоям, Нгыдоям, Ныдоям, Гыдоям, Найдоям — по-разному называли то место, где отдал свои якоря воздушный корабль.

Из этих названий гидрография выбрала одно — Гыдоям и так и пометила в новой морской карте.

Первая зимовка в Гыдоям дала триста песцов и несколько сот оленных выпоротков. Это было ничтожным результатом зимовки. Фактория не имела товаров, необходимых для туземцев. Медные чайники простояли всю зиму на полках фактории. В безлесной тундре было неудобно кипятить чайники и туземцы обходились без них. С большим трудом они привыкли к белью. Никто из туземцев не знал о сетях и неводах. Первые пять туземцев, незадолго до нашего прилета об'единившиеся в артель, добыли в течение пяти суток, вылавливая по две тонны в день, одним неводом Комсеверпути семь тонн сельди и нельмы.

Юрибей — по-туземному означает жирная рыба. И Юрибей жирен рыбой. При нас парень достал из реки огромную нельму, которая насытила весь экипаж самолета. А рыболовством здесь никто до русских не занимался.

— Тут будет полярная Астрахань! — сказал один из зимовщиков.

— Не Астрахань, а скорее Териберка, как на Мурманском берегу, — заметил старый зимовщик, проводивший шестой год за полярным кругом.

Зимовщики говорили, что не только Юрибей, но и соседние реки и озера изобилуют ценными породами рыбы.

— У нас сегодня большая радость — морского зайца¹⁾ убили и самолет прилетел, — говорил один из зимовщиков и, по-детски взглянув на воздушников, спросил вдруг:

— А что вы нам привезли хорошенького?

— Лимонов свежих...

— Да что вы!

— Целый ящик!

— Во-о-от хорошо!

— Соку лимонного, в одной бутылке по сорок лимонов выжато. Шоколаду, какао, кофе в зернах, лимонной кислоты в кристаллах...

Мы вошли в просторный дом, где было много народу. В большой русской печи хлебопек рассаживал хлеба и пахло вкусно, как в булочной. Туземцы с большим интересом следили за работой хлебопека.



Перед спуском баржи.



Спуск.



Баржа на плаву.



'Игарка зимой.

- А газет привезли? — спросил нас лекпом.
- Самые последние от третьего сентября.
- От третьего сентября! Да как же так быстро?
- А мы недавно в Красноярске были.

— В Красноярске! Ишь ты! И обратно уж на север обернулись! Вот бы с вами слетать! — Качала головой женщина, оставшаяся зимовать в Гыдоямо.

— А что нового в Красноярске? И вообще что слышно во всем мире?

И каждый, что знал, рассказывал зимовщикам, жадно вслушивавшимся в каждое слово.

Туземцам сообщили, что завтра Лавров хочет держать большую говорку, толковать с туземцами о делах фактории.

— Большой начальник приехал, будет говорку держать. Надо однако туземцев собирать. В тундру надо еще ехать. Людей звать, чтобы все шли в избу на суглан, на собрание.

Назавтра предстояло большое чаевание и гостевание.

В ГЫДОЯМСКОМ ЗАЛИВЕ

На «Красноярском рабочем», теплоходе, стоявшем на якоре в Гыдоямском заливе, было мощное радио. Радист Пескотинов каждый вечер устанавливал связь с Красноярском. Из Гыдоямо волны эфира летели в Красноярск и Новосибирск. В радиорубке теплохода была слышна музыка из Большого театра Москвы.

Заслышав самолет, Пескотинов, говоривший с Диксоном, передал включом Морзе вахтенному радисту, что самолет показался над Юрибеем.

— А где Чухновский? — спросил Пескотинов радиста Диксона.

— Прилетел сейчас из ледовой разведки. Пошел с ребятами в баню.

Мы уходили в залив за тридцать километров от зимовки, туда, где стояли теплоход и разгружавшийся лихтер.

В ковше реки было просторно, как в море, и едва виднелись берега.

Небольшой катер «Морж», исчербленный временем и морем, неуверенно держался на волне. Нос катера то и дело накрывало водой. На руле стоял рыбак Раевский, зимовавший в Гыдоямо вместе с начальником зимовки Громадским.

Громадский за год до этого зимовал в Пясине. Зимовка Громадского в Пясине была первой. Целью ее было — обследование входа в устье реки Пясины и поиски рыбных

богатств, о которых шло много разговоров. Но ни Громадский, ни посланный сюда и погибший здесь на рифах «Зверобой» не нашли фарватера реки. Зимовка принесла много песцов, оленей и медведей.

Мы подошли на «Морже» к лихтеру с наветренной стороны, думая, что нас защитит от волны корпус стоящего впереди теплохода. Но ветер и здесь в шалмане, между двумя судами, нагонял большую волну. «Моржа» так подбрасывало, что приходилось крепко держаться за поручни, чтобы не скатиться за борт. Мы забросили конец на лихтер и нас подтянули на подветренную сторону. По трапику мы взобрались на лихтер, где встретились с Громадским.

Стемнело. Небо было черным. Еще чернее было море, и в нем горели огни, отраженные теплоходом и лихтером. Будто мыши пищали кулики, пролетавшие над счалом на юг с далекого севера. Завидев незнакомые огни, беспокойно гоготали полярные гуси. Они звали нас с собой к теплу и к солнцу. Переключка птиц над одинокой зимовкой Гыдоямозвучала как прощальный привет людям, оставшимся в стране холодов. Даже смелые люди на зимовке прислушивались к прощальным крикам улетающих птиц и невольно тревожились вместе с ними. Подходила пуржливая, полярная зима и долгая темная ночь.

Всю ночь просидел Лавров с Громадским в тесной каюте лихтера. В короткие часы надо было переговорить о многом, и двое полярников, дымя табаком, нащупывали будущее зимовки, намечали вехи ее фарватера, перспективы ее развития.

Вся каюта Громадского была заставлена ружьями, центральками, малопульками, моржовками, которыми били морских зверей.

— Послезавтра к двенадцати часам дня разгрузка лихтера должна быть закончена! Мы не можем более ни одного часа задерживать теплоход в море. Это грозит ему гибелью! — предупреждал Лавров Громадского.

— Знаю, знаю, — говорил старый зимовщик. — У меня в трюмах остались соль, уголь, керосин. Все остальное на берегу.

— Так ты не успеешь к сроку! Ведь только два раза можно еще с «Моржом» сгонять в Юрибей паузок с грузом. Помни, что теплоход ждать не будет! Ровно в двенадцать дня он выберет якоря и уйдет обратно с товарами, которые предназначались зимовке, — грозил Лавров Громадскому.

Оставалось сделать одно — грузить керосин в море. Так и было решено. Стрелы лихтера бережно поднимали бочку за бочкой керосина и опускали их в море. Был выбран мо-

мент прилива и попутный ветер к Юрибею. На севере при отсутствии мелкосидящего флота это было верным решением вопроса разгрузки. И когда мы возвращались обратно на «Морже» в Юрибей к фактории Гыдоямю, по всему пути впереди себя мы встречали бочки с керосином. Керосин, более легкий, чем вода, держался на плаву отлично. Бочки шли в кильватер, словно корабли, сохраняя строгое равнение. К нашему приходу в Гыдоямю часть бочек лежала уже на берегу, куда их выбросило умное море.

СУГЛАН В ЮРИБЕЕ

Когда «Морж» подошел к фактории Гыдоямю, изба была уже битком набита туземцами и шло великое чаевание. Каждой фактории отпускались небольшие средства на угощение жителей тундры. Если в Москве нельзя было не ходить в клубы и театры, чтобы не отстать от жизни, не затосковать по культуре, то здесь в порыжелой и обомшевелой тундре гостевание было единственным развлечением. Гостевать люди ездили зимой на собаках за сотню километров. Гостевание было одновременно живой газетой в тундре, которая еще не знала типографских машин. В гостях люди делились новостями и разносили с гостеваний свежие вести далеко по тундре, слагая живые легенды о новых людях, о новых городах крайнего севера.

Чаевание кончилось. Туземцы сгрудились возле Лаврова. Все табуреты в избе были заняты собравшимися. И на полу, поджав по-восточному ноги, сидели туземцы.

Лавров откашлялся, пододвинул свой табурет поближе к людям и начал говорку.

Возле него на полу сидел толмач, который переводил слова Лаврова на язык туземцев и речи людей тундры на русский язык.

— Сюда в Гыдоямю приехало много русских людей, — начал Лавров. — Они построят вам школу для ваших детей и больницу, они привезли с собой много товаров, за которыми вам приходилось ездить очень далеко.

Раньше вы продавали только песка и оленя. Теперь мы будем покупать у вас и рыбу, которой так много в Юрибее. Мы привезли сюда невода и лодки. Кто хочет из туземцев ловить рыбу своими артелями, тот может получить эти невода и заплатить за них рыбой. Кто не хочет покупать невода, а желает работать в фактории, — поступай на работу и за каждый пудмера рыбы будет получать деньги или товары. Даже самый бедный самоед, у которого нет ни оленей, ни собак, не будет бедным, если станет работать в фактории.

Вы скажите, что нужно туземцу для того, чтобы он мог жить так же хорошо, как и русский?

Я знаю, что у вас в этом году была большая беда с оленями.

Вы скажите мне, нужно ли вам прислать доктора или не нужно?

Скажите, где лежат сейчас пропавшие олени?

Хотите ли вы, чтобы дети ваши учились в школе, как учатся русские дети?

И какие вам товары нужны?

Мы построили здесь лавку на Юрибее. Решайте, нужна ли вам здесь эта лавка, или она нужна вам в другом месте?

В Москве и в Иркутске много думают о том, чтобы туземцам-юракам, остякам, долганам, тунгусам жилось хорошо. В Москве есть такой особый совет, он называется Комитет севера. Но помните, что кто не хочет работать, того Москва не любит, кто будет обижать туземцев, того Москва накажет.

Пусть туземцы скажут, какие у них дела есть хорошие, какие есть плохие и чего они сейчас хотят от товарищей, которых я оставляю здесь на Юрибее?

Рябоватый толмач-зырянин, с детства живший и кочевавший вместе с туземцами, чисто говорил по-русски и с удивительной тонкостью передавал трудно усвояемые русскими звуки туземного языка. Толмач переводил по частям речь Лаврова. Толмач ловил каждое его слово и, очевидно, дословно переводил.

— Может кто-нибудь выскажется? — спросил Лавров. — Задавайте вопросы.

Не сразу, а покурив и потолковав между собою, решились говорить туземцы и не потому, что боялись, — туземцы хотели обстоятельно рассказать Лаврову о жизни тундры.

Председатель родового совета Ядне, говоривший по-русски, поднялся с пола, поправил свой расшитый бисером пояс, на котором болтались ножны из мамонтовой кости, и начал ответ Лаврову:

— Лавка — место Юрибей, хорошо! Товар-мера туземец нужно, хорошо! Цена дорогая в Тазу-то! Какая цена будет в Гыдоям? Песец сорок рублей! Сколько печеного хлеба мера дадут за песка? Сколько стоит чай-мера? Будет ли пирка? (спирт). Зачем такой дешевый цена на рыбу? Сельдюска два рубля пудмера! Налим полтора рубля пудмера! Как туземец будет получать товар-то, когда уйдет чумом в тундру? Зимой здесь Юрибей оленчик корм-то чисто нету. Дадут ли товар в кредит не́много? Здесь 'туземец-бедняк живет. Олень-

чик сей год много пропал. Песец мало был. Рыбу никто не покупал! Олень-доктор если казенный, то хорошо; если туземец платить нужно такой доктор, совсем-то тундра не надо! Сей год оленьчик-то пропал, а на тот год может не пропадет?

Бронзоволицый Аити Ептымы поднялся с пола. Он тоже понимал и говорил по-русски.

— Школа-то нам не нужна! Школа-то — даром! Дети раньше не учились, теперь-то не надо! — сказал Аити.

— А кто же вам напишет бумагу? — спросил Лавров.

— А в Тазу, а в Дерябин на Енисей русский люди есть, они напишут. Туземец-то век не писал!

— Если учить туземца в школе, — сказал Лавров, — он будет сам, как русский. Лучше станет промыслять и песца и рыбу.

Когда толмач перевел слова Лаврова, туземцы рассмеялись и заговорили сразу в несколько голосов и толмач перевел их слова так:

— Русский, нютка, песца меньше добудет, чем туземец, а рыбу туземец и без школы умеет шибко много ловить. Вот ты большой начальник, говоришь, что Москва любит туземцев, которые хорошо добывают песцов и рыбу. А как же быть, у которого нет промысла-то? Как тому жить? Пропадать однако что ли?

Снова Лавров откашлялся и сказал:

— Товар будет много дешевле в Гыдоямо, потому что мы привезли его не на оленях, а на больших пароходах. Надо чтобы туземец умел сам считать. Пять туземцев за восемь дней наловили четыреста пудмера сельди. Значит добыли на восемьсот рублей. Каждый человек в день получил двадцать рублей. Есть чем за невод заплатить. Меньше чем на десять рублей не выйдет на чум, если не больше. Можно значит два пудмера белого хлеба купить. Аити говорил, что у него десять человек чум-место. Значит в один день добыл на каждого человека по три с половиной килограмма хлеба. Нет такого брюха, чтобы с'есть три с половиной кило печеного хлеба в один день. Брюхо-то однако лопнет!

Туземцы дружно рассмеялись.

— Туземец делает сейчас две тони в день, — продолжал Лавров, — а русский делает более шести тоней в день-мера. А цена на рыбу хорошая, не дешевая!

— О казенном докторе буду говорить в Москве. Следующей весной привезем олень-доктор в Юрибей вот на такой птице, на которой мы сюда к вам прилетели, — показал Лавров на окно, в которое был виден распластавшийся на воде самолет.

— Привезем доктора, пусть посмотрит ваших оленей. А школа для маленьких туземцев нужна! Сейчас туземец даже сосчитать не умеет сколько он чего добыл. Тот туземец, который ничего не добыл, тот плохой туземец. Ему помогать не будем. Много работает, много получает. Мало работает — мало получает. Ничего не работает — ничего не получает. Хорошему туземцу, который добывать будет, работать будет, кредит дадим печеным хлебом, сахаром, чаем, товар-мера дадим. Туземец в чум повезет товар-мера. Же не и детям даст, старикам даст. Туземец пропадать не будет.

Председатель второго родового совета Сасы Ептымы поднялся и быстро заговорил по-русски:

— Пиши бумага Москва чум-место и сам Москва вези на птице. Ты нам бумага такой дай, нас с Таза пусть на промысел пускают. Когда земля станет талая, когда трава начинается, туземцы пойдут в Юрибей, факторий Гыдоям, беда много песец принесут факторий. Зимой-то мох близко нет факторий, олень-то плохой бывает, кормить-то мох чисто нет. Песца надо ловить как река станет, а то весь чисто уйдет тундра. Рыбу ловить будем,—песца-то приносить будем.

В комнате стало дымно, словно в Карском море во время тумана. Хозяйка заправила лампу, зажгла коптящий фитиль и загремела чайной посудой. Снова готовилось чаепитие.

— Песца-то ловить рано не надо! — сказал Лавров. — Рано-то плохой песец бывает. Товар-мера мало можно давать за раннего песца. Плохой-то будет песец, а хорошего не станет в тундре. Вот почему русский закон не позволяет раннего песца промыслять.

— А лодки будут, дрова для вас будут. Мы привезем их вам на больших пароходах.

И снова между собой заговорили по-туземному собравшиеся на суглане.

— Это все ладно, — выступил один из них, самый старый. — Но хорошо станет, когда товар-лавка много будет и товар дешево будет мера. Ты скажи сейчас своим начальникам, какой цена надо товар-мера продавать туземец-бедняк?

Суглан закончился. Туземцы заняли места у стола, и снова началось великое чаевание.

Лавров ушел с начальниками зимовки в контору, где лежали фактуры на товары гыдоямской лавки.

Всю ночь в фактории щелкали счетами, проверяли цены на товары; Лавров снижал их, делая доступными для людей тундры.

Многие ли знают о реке Юрибей, а ведь она в своем устье не уже Северной Двины.

Земля ее берегов оголена и безлесна. Жалкие карликовые поросли цепляются тощими корнями за зыбкую сырую почву. Эти прутья, изогнутые и многолетние, идут туземцам на согревание пищи во время летних кочевков.

Вместе с Побежимовым и Страубе мы отправились в тундру за метеорологическую будку фактории. Обошли кругом зимовки, оглядели ее.

Топливный вопрос был самым тяжелым для фактории. Но пролетая над материковым берегом километрах в полсотне от Гыдоямо, от Юрибея, мы видели на берегах плавник. Он не был раскинут такими богатыми массивами, как на каменистых берегах Енисейского залива, но его было бы вполне достаточно для зимовщиков Гыдоямо. И не нужно было бы завозить сюда в Юрибей уголь и дрова.

Собрание туземцев на Юрибее одобрило место выбора фактории в Гыдоямо. Вместо того чтобы ходить далеко в Тазовскую факторию, бедняки тундры все найдут теперь в Гыдоямо. С появлением фактории открывается новый источник доходов для туземного населения — лов рыбы.

За час до нашего отлета из Гыдоямо на самолете поднялись начальники двух юрибеевских зимовок осмотреть местность, прилегающую к устью реки.

Результаты рекогносцировочного полета над неизученной местностью послужат вехами для освоения края.

Двадцать первого сентября воздушный корабль «Комсерпуть 2» должен был уходить из Гыдоямо.

С утра над Юрибеем стоял туман. Временами моросило. — Надо подняться, посмотреть, и в воздухе решим, куда лететь — в Усть-Порт или Диксон, — сказал Страубе.

Туземцы еще не разошлись после суглана. И многие ночевали на фактории и снова пили чай с нами.

Некоторые из них принесли с собой нам на память крошечные меховые куколки-ухуко, головы которых заменяли утиные клювы, а одежда представляла точную копию туземной. Также пестрели бисером и цветными лоскутами олени меха куколок.

— До свидания! — сказали мы туземцам.

— Лакомпой! — ответили кочевники тундры, крепко пожимая нам руки.

Большой толпой мы вышли на берег к реке. Окутанный легкой завесой тумана присмирел на якорах самолет.

Из воды то тут, то там выбрасывалась высоко вверх юрибеевская селедка, так много ее было в этой малоизве-

данной реке, которая растеряла свои воды по сотням озер и болот, тянувшихся следом за Юрибеем по всему его пути.

Громадский обещал промерить глубины и найти более глубокий ход в факторию.

— Я никогда не поверю, чтобы такая река имела столь мелкий бар. Надо поискать ход, и мы найдем его! Тогда не будет этой сумасшедшей перегрузки за тридцать километров с лихтера на паузок. Мелкосидящие суда сами придут к нам в Юрибей с товарами и бросят якорь там, где отдал его ваш самолет.

Все зимовщики Гыдоямо вышли на берег провожать гостью-птицу. «Комсеверпуть 2» выбрал якоря.

— Вы прилетайте к нам до пароходов! — сказали нам на прощанье зимовщики. — Мы будем ждать вас с нетерпением! Привозите газеты и письма!

Покружив над зимовкой, самолет лег на курс, и мы пошли над морем.

В носовой кабине летнаба в полевой военной сумке лежало несколько десятков писем, которые были написаны зимовщиками Юрибея своим родным и знакомым, — жителям далекого Красноярска.

Наш путь лежал над морем, которое дышало туманом, и над тундрой, которую покидали перелетные птицы.

Чтобы сократить путь, летнаб предложил пройти через Пай-салэ-уынгу (Каменную губу) и Олений полуостров. Это давало большую экономию горючего и сокращало летные часы.

Но так не летал никто. Никто потому, что единственный самолет, выдавший Гыдоямо, тот же самый «Комсеверпуть 2», шел впервые в 1930 году туда и обратно не над тундрой, а над морем.

Самолет то прямил над голыми и приземистыми островами, то выходил в открытое море, споря с ветром и зарями тумана.

Полоски рек чередовались с пятнами озер и болот и неожиданно открывались вдруг просторы моря.

Мы выходили в Ензалив. Были видны уже его берега. В заливе шло большое стадо белух, морских зверей, выбивавших фонтаны подобно китам. А навстречу этим гигантам Карского моря шел советский гигант-лесовоз «Молотов» с полным грузом пиленого экспортного леса. Лесовоз держал путь в далекий Лондон. Воздушный корабль врезался в туман, стоявший на пути к Усть-порту. Садиться в Енисей было невозможно. По Енисею вздымались большие валы.

— Долго в тумане не пройдешь. Человек не выдерживает напряжения. Самое лучшее при встрече с густым туманом — это садиться, — говорили не раз воздушники. Но са-

ми шли вперед, словно расталкивали локтями пропеллеров нависшую хмарь. Или, склонившись на левое или правое крыло, отворачивали от тумана и снова ложились на курс.

Минута, другая, третья и вдруг просвет, сперва небольшой, но через миг раскрывающий перед нами левый берег Енисея.

Впереди, в нескольких километрах снова висят облака верхового тумана, но за ним далеко-далеко виднеется желтая полоска света. Там светит солнце и туда стремится самолет.

Внизу, как игрушечные кораблики, плывут по Енисею вниз к заливу два рыбозверобойных бота, которые ведет Шарбаров. Как долго они тянутся в Гыдоямо? Они вышли из Игарки раньше нас. Мы облетели уже Карский север, возвращаемся обратно, а боты все еще идут в Гыдоямо.

По рыжей тундре пробежало что-то белое. Быть может заяц, быть может песец или пролетела белая полярная сова, встревоженная шумом самолета.

Вот и серенький поселок Усть-порта несется нам навстречу. Закончен трехчасовой перелет над морем, тундрой, в туманах полярного края.

Самолет, пробежав недолго по воде, остановился и подрулил за бревенчатый ряж, где бросил якоря, чтобы заночевать.

А на завтра самолет снова кружил над Игарской протокой, ища место посадки.

Протока была заставлена плотами, баржами, морскими и речными пароходами.

После двух кругов «Комсеверпуть 2» свернул на Енисей. Моторы затихли. Мы планируем, но долго не может пилот прижать самолет к воде.

Наконец мы в Игарке.

Завершен блестящий облет Карского севера. Впервые так поздно из Игарки на север ушел и вернулся, выполнив задание, морской самолет.

Ни плохие метеорологические условия, ни моторы, работавшие с перебоями, ни старые винты, давно отслужившие свои часы, не сорвали полета.

В Игарскую протоку, где бросил якоря самолет, прибыли уже все морские лесовозы.

Мощный лесозавод номер два, закончив распиловку экспортного леса, приступил уже к выполнению заказов игарского строительства. Игарка чистилась и прибиралась. Отходы леса пилились на дрова. Город готовился к зимовке.

Тридцатого сентября по расписанию отсюда в море должен был уходить последний лесовоз. Карская операция заканчивалась.

На Диксоне, в Усть-порту и в Игарке мы наблюдали уже сильные северные сияния. Днем и ночью над Енисейским заливом, над тундрой, над Гыдоямом тянулись на юг беспрерывные табуны гусей, уток и лебедей.

Вода в протоке резко похолодела, показывая ночью лишь молтора градуса тепла.

Быстрыми шагами шла на север зима.

Корабли торопились с погрузкой леса. Да и воздушному кораблю следовало поторапливаться, чтобы не приморозить хвост в Игарской протоке.

Зима надвигалась, но не все еще жители города имели кров. Многие жили в землянках и на чердаках и готовили себе пищу на кострах в поваленной тайге.

Все свободные силы полярного порта были брошены сейчас на строительство жилищ для рабочих Игарки, оставшихся здесь зимовать.

Трактор и автовоз день и ночь подвозили к месту строек брусья, которые пилил теперь лесозавод номер два.

Игарская молодежь помогала старикам Игарки в этом трудном деле.

ЗДРАВСТВУЙ, ПЛЕМЯ МОЛОДОЕ!

Заканчивалась выкатка бревен из протоки на берег. Бревна, ровно сложенные в штабеля, устлали всю набережную Игарки. Сезонники покидали полярный порт, закончив здесь свою работу. Ветер отходил к северу, предвещая близость холодов.

Солнце и здесь переставало светить, закрывшись серым небом, дождевой завесой, кисеей туманов. Заканчивался сентябрь месяц.

В некогда шумной комнате метеонаблюдателя Анатолия Егорова стало необычайно тихо. Моряки советских пароходов ушли из Игарки в Лондон. И Егоров не угощал их как бывало брусничным вареньем и нельмовой икрой, которую дарили ему его друзья-рыбаки со станка Игарки. Собаки Егорова — огромный, белый «Норд» и волкоподобная «Веста» — все лето пробыли в семи километрах от порта, в станке Игарка. Егоров прозимовал зиму, но неожиданно решил остаться еще на одну зимовку. Каждый, кто не находил себе пристанища в новом городе, считал своим долгом зайти к Егорову, где всегда можно было получить кружку чая, тарелку каши или ночлег. Комнату Егорова в шутку называли домом крестьянина.

Рядом, бок-о-бок с метеорологической станцией, расположилась и радиостанция Игарки. Потрескивание и стуки мотора радиации веселили человека. Эти стуки связывали Игарку

с линией проволочного телеграфа, со всей планетой. И люди не чувствовали себя здесь, в двух тысячах километров от железной дороги, оторванными от культуры и жизни Союза республик.

Комсомолка Агния Краснопевкова приехала в Игарку, чтобы работать в отделе кадров. Она также пришла в эту комнату Егорова, как приходили сюда десятки новых людей. Она также нашла здесь стакан чая, кашу и ночлег.

Егоров редко спал на своей койке, уступая ее по законам полярного гостеприимства своим неожиданным друзьям, которых приходилось видеть в течение короткого срока и затем никогда не встречать.

Егоров уступил свою койку Агнии.

Несколько недель на севере припудрили белизной розовые щеки девушки, но глаза ее были попрежнему голубыми и горели задорно и молодо. Ей шел девятнадцатый год. Агния часто прихварывала, утомленная работой. Скучный стол ей давно наскучил, и она предпочла лучше жить впроголодь, чем жевать опротивевшую соленую рыбу.

Ей советовали уехать из Игарки с последним речным пароходом. Сначала она было согласилась, но вскоре раздумала, решив зимовать в Игарке.

Егоров пришел на шлюпке к станку Игарка через многоводную ширь Енисея. Там взял он своих замечательных собак, за которыми следили станочники.

Егоров тоже решил зимовать в Игарке.

— Она здесь одна пропадет, — рассуждал Егоров.

Собаки Егорова — его кони, первый выезд в Игарке, на котором он за двадцать минут долетал из порта к станку в зимние суровые дни, — теперь были снова вместе со своим хозяином.

Егоров ладил уже на зиму нарты.

Агнии целыми днями не бывало дома. Она была секретарем комсомольской ячейки Севенстроля.

Для игарского строительства не хватало гвоздей. Их не прислал Красноярск.

Агния собрала бригаду комсомольцев и в один из субботников, дней, отданных молодежью для обществу нового города, бригады пошли рушить старые ненужные сараи. Доски пилились на дрова. Но из них предварительно выбирались старые, крепкие гвозди. Ячейка Севенстроля собрала целый ящик гвоздей. То же сделали и другие комсомольские ячейки Игарки. И строительство не останавливалось. В тайге, как грибы, росли дома, выстраиваясь в новые бревенчатые шеренги.

Комсомольцам помогали пионеры. Дети с красными галстуками, разбившись побригадно, обошли в несколько дней

новый город советов и собрали рабочие предложения о том, как улучшить работу в Игарке.

На шести строительных участках комсомольцы Игарки выставили свои посты для того, чтобы предупреждать провалы и помогать старшим товарищам.

Наступили холода. В пекарне промерзали хлеб и тесто. Требовалось срочно утеплить пекарню. Свободных людей в Игарке не было. Каждый делал здесь свое дело. Но в Игарке были комсомольцы, которые с радостью отдавали свои свободные часы стройке новой жизни. Начальник строительства вызвал Агнию и поручил ей организовать субботник по утеплению пекарни.

Агния пошла к Уфимцеву, заведующему конным двором, выпросила у него четырех лошадей, и в дождь, в игарскую пронизывающе-сырую погоду погрузила с комсомольцами и перевезла к пекарне двадцать четыре воза опилок. Каждый день до позднего времени, до темноты работали под дождем комсомольцы, и пекарня была утеплена.

А потом утеплили столярную мастерскую. Надо было собрать для этого уже сорок возов опилок и доставить их в другой конец Игарки. Все комсомольцы были заняты до позднего вечера во время штурмового месячника строительства.

Ночью молодежь шла в рабочий клуб петь, танцевать, читать стихи, посвященные стройке севера.

В клуб приходили англичане, немцы, норвежцы, латыши, негры и индусы — моряки иностранных пароходов, бравших игарский лес.

Музыка интернациональных вечеров гремела в повырубленной тайге до глубокой ночи. «Интернационал» здесь пели на всех языках мира. Это были вечера товарищества и братства пролетариев планеты.

ИГАРКА — ВРАТА В СИБИРЬ

С последним пароходом из Лондона в Игарку через Карское море прибыл член английского парламента мистер Маттерс.

Он осмотрел, исходил всю Игарку. Он видел грязь ее улиц и красоту ее новой стройки. Он видел приземистую Нахаловку с ее лачугами и землянками и вновь оборудованный по последнему слову шведской техники второй лесопильный завод Игарки. Он поднялся вверх по могучей реке около восьмисот километров вглубь советской Сибири. Он видел скалы Вернса и Диксона, голые камни берегов Ензалива, тундру и лесотундру низовьев красавца Енисея.

Англичанину Маттерсу была предоставлена полная возможность знакомиться со всей стройкой полярного порта.

Крепкий, седой англичанин, с трубкой в зубах, немногословный и осторожный, исходил в русских сапогах не только улицы нового города, но побывал и в тайге. Маттерс облетал окрестности Игарки на самолете.

Я спросил у него, что он думает про Игарку и о перспективах строительства и промышленности на севере.

Маттерс, пытливо интересовавшийся Игаркой в течение целой недели, не мог дать о ней своего заключения. Мне казалось это несколько странным. Уж не собирался ли Маттерс в недалеком будущем, подобно многим своим иностранным предтечам, написать очередной пасквиль о Советской стране, излив свою желчь в желтой прессе Лондона.

Но перед отъездом из Игарки Маттерс закончил на английском языке статью о новом полярном советском городе и его людях.

«Игарка — врата в Сибирь!» — так озаглавил свою статью мистер Маттерс.

Я не знаю, что напишет Маттерс по прибытии в Англию. Но я приведу дословно его, не лишенную интереса, статью, которую он просил опубликовать в первой газете Игарки «Северная стройка».

«Большинство городов, которые я видел построенными в других частях света в таких же условиях, как и Игарка, возникали совершенно случайно. В одном случае поводом служила находка золота, а в другом — открытие нефти.

Предприимчивые люди, желавшие получить прибыль, собирались в таких местах, и деревни или города развивались случайным образом. И часто пустели эти места, когда истощались их естественные богатства.

Игарка занимает совершенно другое положение. Насколько я вижу, она сама по себе не имеет специального источника естественных богатств, но тем не менее на нее возложены задачи, которые должны служить великой цели.

Игарка есть город, который с большим смыслом был спроектирован и начал свое существование благодаря усилиям мужчин и несомненно женщин, имеющих большой кругозор и здравый смысл.

Это место избрано потому, что оно служит ключом, открывающим ящик клада естественных богатств бесконечных лесов, минералов, агрикультурных земель, которые без Игарки, как порта, были бы до сих пор неразработаемы.

Вы имеете колоссальную реку, протекающую через центр Сибири, которая в состоянии обслуживать требования рабочих.

Только объединенные усилия рабочих могут осуществить современное чудо развития Сибири. Где-то близко от устья этой реки было необходимо сотворить город и порт.

Этот город и порт были созданы умом человека, который мог планировать, рукой человека, которая могла руководить и управлять.

Игарка соединяет Сибирь с Карским морем. Благодаря Карскому морю Енисей течет на тысячи миль больше того, чем природа намеревалась это сделать. Енисей течет в Балтийское море, до Ленинграда, до Гамбурга, до Антверпена, до Роттердама, до Лондона, до Нью-Йорка. Я надеюсь, что граждане Игарки отдадут себе в этом отчет и оценят этот факт.

Когда мне говорят, что Игарке всего два года, я искренно и глубоко преклоняюсь перед мужчинами и женщинами, которые проявили столько храбрости и гигантской выносливости. Я был бы слепым, если бы я не заметил, что Игарка еще не отесана и еще примитивна, и что нужны годы сознательного труда, чтобы развить это место до такой степени, как это желают те, кто первоначально планировал этот город.

Но не надо забывать, что все это сделано из ничего, в борьбе с громадными трудностями.

Этот город в состоянии после двух лет вместить трудовое население до пятнадцати тысяч человек и в то же время снабжать индустрию.

Я лично нахожу, что это есть изумительное достижение цели, и если у меня будет возможность, я бы желал вернуться сюда через два года, чтобы еще больше удивиться.

Я не знаю, но я думаю, что миллионы людей еще должны притти в эти леса, шахты и что новые центры индустрии еще будут организованы под руководством экономического плана Советского союза.

Мне лично Игарка представляется началом развития, которого никакой человек не может предсказать.

Игарка обозначает будущность Сибири. Каждый мужчина или женщина, исполняющие свой долг чести в этом социалистическом строительстве, для меня уважаемые пионеры, встреча с которыми большая радость и удовольствие».

Так писал про Игарку сдержанный англичанин Маттерс.

Мистер Маттерс воздал должное великому экономическому плану социалистического строительства и его героям, храбрым и самоотверженным рабочим.

Мистеру Маттерсу остается еще уяснить одно: гигантский рост строительства, свидетелем которого он был на крайнем севере Союза, мог быть осуществлен только в советском государстве коллективом рабочих, спаянных одной высокой идеей — социализмом.

Покажут ли годы твердость убеждений члена английского парламента Маттерса? Но одно несомненно, годы покажут, что Маттерс правильно назвал Игарку вратами Сибири.

Было первое октября. Накануне нового месяца температура воздуха упала до минус шести градусов и вся земля покрылась крепким налетом инея, продержавшегося с ночи до полудня.

Самолет «Комсеверпуть 2» принял на себя от туманов и морозов, глазировавших его поверхность тонким льдом, около ста кило лишнего груза; он обледел.

Воздушники, сидя в тесной комнате своего общежития, тосковали от безделья, мечтали о Москве, о доме. Они не видели своих близких и друзей уже по полгода каждый.

Последний рейс воздушного корабля из Игарки в Красноярск откладывался со дня на день, потому что еще не вывезли весь графит из Курейки и Нижней Тунгуски на Енисей к Красноярску, еще не были подтянуты к Игарке плоты, находившиеся в пути близ Туруханска. Лаврову могла потребоваться в любую минуту помощь самолета.

Енисейско-ангарский лес частично был еще на Туруханском рейде, часть плотов стояла под погрузкой графита на Нижней Тунгуске. На плесе Ермаково-Денежкино пароход-малютка «Лесник» бросил караван киренского леса, состоявший исключительно из однорядных плотов. Свежий ветер мог раскидать плоты.

Оставить в пути, не довести до Игарки караваны плотов — значило сорвать лесоэкспортную программу 1932 года. Игарские лесозаводы не дополучили бы сырья и не напилили бы требуемых планом стандартов леса.

Можно было еще завезти лес в Ангутиху, не доходя Игарки. В Ангутихе заведующий сплавом Демин надеялся во время вскрытия Енисея отстоять зимующие там плоты. Но чтобы завести плоты в Ангутиху, требовался пароход, хотя бы малютка. Но его не было. Малютку «Лесника» бросили в Курейку на графит.

Капризная Курейка на несколько дней подняла уровень своей воды, и этим подъемом надо было спешно воспользоваться, чтобы перебросить графит с пристани Курейского рудника к устью Курейки, к Енисею, к Красноярску.

Комсеверпуть заказал за границей шесть трехсотсильных пароходов-малюток. Лицензии на них были получены слишком поздно, и вместо того, чтобы притти в Енисей к сентябрю, они подходили сюда к октябрю и в октябре, к шапочному разбору, к финишу карских операций.

Только две малютки «Лесник» и «Пионер» успели немного помочь людям, не спавшим на Енисее, Курейке и Нижней Тунгуске.

Но два пароходика не могли обслужить огромный район. Малюток перекидывали со сплава на графит, оголяя фронт сплава, ставя под угрозу лесоэкспортную программу 1932 года.

Малютка «Эвенки», на которой шел в Енисей капитан Микешин, погибла еще в норвежских шхерах. Во время шторма оборвало трос, которым буксировали «Эвенки». Малютку нанесло на скалу. Накатами волны, буруном колотило пароход о камень. Разбитый «Эвенки» погрузился в воду, и только небольшая часть кормы, окол двух метров, была еще над водой. Экипаж судна был спасен рыбаками.

Спасательный буксир «Поной» пришел в Норвегию из Архангельска, поднял «Эвенки» и отвел его в док Харстада. Когда поднимали «Эвенки» в доке, вода целые сутки текла из него, как из сита.

Из шести малюток оставалось пять. Из этих пяти только две помогали Комсеверпути, остальные лишь подходили из-за границы к Диксону. Возле стоянки самолета уже был припай льда. Затвердела тундровая земля. Подсохла замерзшая игарская грязь.

Радио ежедневно приносило тревожные известия:

«Двадцать седьмого сентября баржу, груженую овощами, во время отвала от пристани Красноярск натащило на баржевой якорь. Получился пролом носовой части. Пролом обнаружили только около Ладейского переката. Несмотря на принятые меры, баржа затонула у деревни Песчанки на глубине двух метров. Из-за этой аварии отправка «Амура» задержалась на двое суток. Вместо него высылаем «Щетинкин» с баржей Госпара».

Закончив работы на Нижней Тунгуске, инженер Дорофеев пришел в Туруханск через порожистую реку с двумя сотнями рабочих, которых надо было спешно эвакуировать в Красноярск.

Сезонники Игарки, окол двух тысяч человек, закончив свой работы, также ожидали отправки в Красноярск. Но более месяца из Красноярска в Игарку не приходили пассажирские пароходы. Баржи и паузки спешно готовились к приему пассажиров. Буксиры должны были тянуть эти баржи и паузки вверх по реке.

Дорофеев требовал ускорить доставку жиров и овощей на Нижнюю Тунгуску для первых ее зимовщиков в поселениях на графитовом и каменноугольных месторождениях.

Ногинск добыл вместо двух тысяч по плану — тринадцать тысяч тонн графита.

В Ногинске Дорофеев открыл еще один мощный пласт графита промышленного значения. Запасы нового пласта

по предварительным подсчетам определялись в пятьсот тысяч тонн.

«Графит поднимаю. Воде не дам ни одной тонны», — радировал Дорофеев в Игарку.

Графит, оставшийся невывезенным, Дорофеев поднимал на высокий берег Нижней Тунгуски для того, чтобы его не смыло весной во время половодья.

На общем собрании горнорабочих Нижней Тунгуски, семнадцатого сентября постановили премировать сорок рабочих за добычу тринадцати тысяч графита. Собрание возбуждало ходатайство перед крайкомом и ВЦИК'ом о награждении орденом Ленина начальника горного отдела Комсеперпути Дорофеева за ударную, организованную работу по ликвидации всех прорывов в горном деле края, за перестройку работы на-ходу, переброску рабсилы из Бухарихты в Ногинск вместе с бурильными станками, за открытие новых больших запасов угля и графита.

Вторая служба Комсеперпути представлялась к высокой трудовой награде.

Вслед за героическим экипажем самолета «Комсепер-путь 2» отмечалась великая заслуга перед рабочим классом ногинских горняков и их руководителя Дорофеева — инженера из рабочих, вчерашнего шахтера Донбасса.

Перед большим собранием рабочих Игарки Лавров отчитывался о проведенной Комсеперпутем работе на крайнем севере Советов, о штурме его неосвоенных лесов, рек и тундры и Карского моря, об успехах в этой таежной борьбе с суровой природой.

Рабочие севера с напряженным вниманием слушали доклад руководителя всех работ Лаврова и давали множество предложений об улучшении жизни на Игарке и енисейском севере.

Комсеперпуть пришел в Игарку два года назад. Повалил ее тайгу и поставил первые дома в этом будущем полярном порту Сибири. А сегодня здесь стоял порт, строения которого раскинулись на восемь километров, и оставалось зимовать свыше двенадцати тысяч людей, в этом крупнейшем городе Сибирского Севера.

Основные обязательства, принятые Комсеперпутем перед рабочей страной, были выполнены.

Так отметило собрание рабочих Игарки первые итоги широких работ на Карском Севере.

ПРОЩАЛЬНЫЙ САЛЮТ

Капитан Орловский и еще несколько старых комсеперпутцев не спали в эту ночь. На рассвете уплывали в море последние корабли из порта Игарки. Воздушный корабль

«Комсеверпуть 2», закончив кампанию, улетал сегодня, надолго прощаясь с севером.

Орловский уходил вместе с двумя последними пароходами в Англию, где работал, представлятельствуя Комсеверпуть уже несколько лет. Энергия этого человека обогатила Енисей теплоходами, а Карское море — воздушными кораблями.

Игарка в эту ночь расставалась со своими морскими и воздушными гостями.

Чухновский уже покинул остров Диксон. «Комсеверпуть 1» стоял на якоре в Усть-порту, собираясь лететь в Игарку и далее в Красноярск.

И Лавров решил расстаться с «Комсеверпутем 2», итти вместе с Чухновским для того, чтобы выиграть во времени и находиться в ответственный момент ближе к наиболее важным местам строительства.

Я уходил из Игарки на «втором номере», не пожелав изменить кораблю, который проносил меня над морем, тундрой, тайгой и безыменными реками. Я сроднился с экипажем «Комсеверпуть 2» и вместе с ним решил закончить северную кампанию.

Орловского и меня провожали молодые врачи. Они приехали сюда в тайгу для того, чтобы отдать свои лучшие годы новому городу, новому делу и новым людям — пионерам Советского Севера.

Один из врачей — Иосем — приехал сюда из Лондона, где прожил шестнадцать лет. Он бежал из царской России, которая наградила его тюрьмой за принадлежность к «противогосударственной партии». И теперь возвратился в Советский Союз, в новую Россию, новый советский город без церквей, часовен и духовенства. Он променял Лондон на советскую Игарку и был крайне доволен.

Рассветало. Сегодня, 3 октября, самолет должен был в последний раз обозреть эту северную стройку на Игарской протоке и взять курс на юг, к линии железной дороги. На пароходе надо было тянуться по Енисею свыше двух недель, а самолету требовалось девять с половиной летных часов.

С нами в Красноярск летел член Комитета севера профессор Керцелли и ветврач Борисов, возвращавшиеся после работы среди туземцев.

— Вы покружитесь над моим пароходом! — сказал на прощанье капитан Орловский.

И Страубе исполнил его просьбу.

Первый вираж самолет сделал над «Портфелем». На капитанском мостике мы увидели Орловского, приветствовавшего нас своей морской фуражкой. Мы летели так низко, что едва не задевали верхушки мачт.

— Мне надоело летать высоко, — заявлял не раз Страубе. — Во-первых, не интересно и скучно, а во-вторых, совершенно не чувствуешь быстроты. Поднимешься высоко и кажется тебе, что стоишь на месте, то ли дело, когда чешешь над тайгой, аж дух захватывает.

Сейчас Страубе «чесал» над мачтами парохода, а через минуту «шпилил» над трубами заводов, которые салютовали самолету протяжными гудками. Это видно было по белым облачкам пара, взвивавшимся около гудков.

Лесозаводы Игарки прощались с воздушным кораблем, уносившем сотни писем с далекого севера на юг, где сейчас еще не чувствовалось приближения зимы и стояла теплая золотая осень.

Мелькнули в последний раз дома, в которых оставались зимовщики Игарки, пионеры Советского севера.

Скрылся Совхозный остров, и на пути, прямо над открывавшимся Енисеем, показался туман, и чем быстрее мы шли к нему, тем шире он разрастался.

— Неужели повернем в Игарку? — подумал я.

Не хотелось возвращаться. «Комсеверпуть 2» еще ни разу за время кампании не возвращался назад с своего пути.

Керцелли смотрит на меня и знаками показывает, что впереди ничего не видно. Стеной стоит туман. Нам не видать уже Енисея. Самолет валится на правое крыло и виражит вправо. Сквозь несущийся нам навстречу со страшной скоростью дым тумана вдруг блеснул притаившийся Енисей.

Десять, двадцать, тридцать минут валят нам навстречу хлопья тумана и не видно конца непогоде.

Из тумана мы выходим неожиданно к самому Туруханску и без виражей садимся на Нижнюю Тунгуску.

РАЗБУЖЕННЫЕ БЕРЕГА

По рассыпчатой гальке туруханского берега я иду к его высокому отвесу. Навстречу шагает горный инженер Дорофеев. Он похудел слегка и отрастил небольшую бороду. Ему не легко здесь далось освоение Нижней Тунгуски. Но он так же бодр, как и два месяца назад, когда я впервые увидел его.

Мы вместе поднимаемся на крутой берег Туруханска. По краешку над обрывом мы шагаем с ним километр за километром. Он рассказывает, что сделали героические пионеры-горнорабочие на Нижней Тунгуске за короткий срок, после того как самолет «Комсеверпуть 2» впервые посетил Бухарихту, Ногинск и Порох. На разбуженной реке самолет снова увидел эти же горноразведочные партии, но уже возвращающимися с работы наверх по Енисею.

На Нижней Тунгуске эти люди совершили огромное дело. Спящая река, виденная Сидоровым в прошлом столетии и Кравковым и Шороховым в последние годы, ныне разбужена Дорофеевским коллективом.

В Ногинске найдены еще дополнительно два пласта графита мощностью первый (верхний) пласт в метр и второй — в четыре с половиной метра. Буровые скважины разыскивали эти клады для нашей металлургии на глубине в сорок девять метров. Ниже этой зоны бурения не вели, но кто поручится за то, что на большей глубине не лежат еще более значительные запасы графита?

Близ Ногинска найден и вскрыт двумя шурфами и штольной пласт каменного угля хорошего качества толщиной в 4,35 метра.

Но не только графит и уголь нашли на Нижней Тунгуске. Горноразведочные партии отыскиали здесь, на берегах этой своевольной реки, сапропелит. Мощные залежи его пластами до двух метров толщины тянутся на протяжении двадцати пяти километров.

Сапропелит содержит в себе до сорока процентов нефтепродуктов. Из сапропелита добывается высшего качества авиабензин.

Открытие сапропелита — новая страница в только-что раскрывающейся книге неведомого Тунгусбасса.

Начальник горноразведочной партии Комсеверпути в Тунгусбассе инженер Дорофеев совместно с помогавшими ему геологами произвел подсчет богатств Тунгусбасса. Основанием подсчета послужили материалы всех предшествующих экспедиций на Нижнюю Тунгуску и работа экспедиции Комсеверпути.

Богатства Тунгусбасса ориентировочно определяются свыше сотни миллиардов тонн каменного угля.

Когда председатель правления Комсеверпути Лавров, прилетевший на аэроплане к пороховским разработкам, спросил тунгусов, пойдут ли они на работы в Комсеверпуть, тунгусы в один голос ответили:

— Тунгус шилом земля век не работал, тунгус работать не мастер, пускай русский работай!

Но перед отъездом Дорофеева с Нижней Тунгуски, к нему явились первые два тунгуса и заявили:

— Начальник, давай рудник работа! Тунгус здесь остается! Давай работа мало-мало! Тут наша будет родина!

Тунгусы взялись делать горнякам Нижней Тунгуски на зиму лыжи и нарты. Они делали свою работу с исключительной быстротой и искусством. И в этой работе они были незаменимы.

Тунгусам выдали спецодежду и жалование.

Тунгус, который был помоложе, все поглаживал свое новое платье и приговаривал целый день:

— Васька хорошо-то совсем одевается! Шибко-то хорошо! Жениться-то можно уж!

Из дымного чума тунгусы перешли на житье в просторный бревенчатый дом для рабочих.

Им предстояло вступление в профсоюз горнорабочих и ликвидация неграмотности.

Мы встретились с Дорофеевым в Туруханске в морозное утро третьего октября. И на третье октября партия этого энергичного человека вместо запроецированного задания в две тысячи тонн графита добыла четырнадцать с половиной тысяч тонн. Графит выбран исключительно хорошего качества, без малейших примесей пирита.

По смелой идее предправления Комсеверпути Лаврова вывезено в Туруханск на плотях, проходящих лесосплавом по Нижней Тунгуске, около ста тонн графита, а всего доставлено на берега Туруханска четыреста тонн — проба графита с разбуженной реки.

Признаки графита были найдены также километрах в десяти выше Ногинска, близ скал Алексеича. И около Бухарихты был найден графит. По обоим берегам Нижней Тунгуски простираются залежи графита.

Если вначале основной удар горной партии был сделан по углю, то во время работы Дорофеев перестроил свои ряды на ходу и перенес центр внимания на графит. Он бросил главные свои силы с Бухарихты в Ногинск, на фронт графита. Но и на Бухарихте было организовано два рудника.

В Ногинске к началу октября 1931 года уже была выполнена на три четверти вся программа добычи графита на 1932 год. Это удалось благодаря тому, что коллектив горнорабочих был тщательно подобран Дорофеевым, и потому, что в это дело Дорофеев верил и отдавал ему все свои силы, и в этом была его заслуга перед Советским союзом.

Его партии пришли в глухую тайгу, но уходили из повырубленных берегов, на которых высилась уже колония для зимовщиков, сверкала подъемная механическая рельсовая дорога, поднимавшая на высокий берег графит для защиты его от полой воды, от весеннего разлива.

В Ногинске установили радиостанцию. Это была первая рация на Нижней Тунгуске. Она перехватила раньше других северных раций сообщение о том, что Япония оккупирует Манчжурию. Теперь зимовщики Туруханска не будут отрезаны от всего мира, как это было в первый наш прилет на необжитую реку.

В Ногинске и Бухарихте оставалось зимовать около полутораста человек. С весны здесь будут развернуты большие работы по дальнейшей разведке угля и графита Тунгусбасса.

Я поздравляю Дорофеева с блестящими успехами на Севере Советов и с самолета шлю ему последний привет.

Мы с трудом оторвались от Туруханска. Долго бежал самолет по Енисею, набирая скорость и силу, чтобы вырваться из воды своими гигантски-сильными моторами тяжело загруженную лодку. Отрыв самолета напоминал взлет гагары — низкий и долгий. Наконец жабры «Комсеверпути 2» вышли из воды, лодка стала на задний редан, едва пеня воду, а через миг Страубе отжал на себя руль глубины, и мы взмыли вверх над Енисеем и тайгой.

Керцелли спит, свернувшись на брезентовом чехле от моторов. Глядит в иллюминатор, сидя на портпледе, ветврач Борисов. Из кормового люка я смотрю на пасмурное небо, свесившее свой дождевые рукава в остывшей земле, прощающейся с солнцем. Висят дожди, а мы идем по курсу, сквозь их водяные завесы.

Мы прямим над тайгой, и так далеко ушли от Енисея, что потеряли его сверкающий след под нами.

Мертва тайга. Не видать ни птицы, ни зверя. Мы летим на высоте трехсот метров.

Снег колет лицо и хлещет в кормовой люк самолета. Мы проходим сквозь снежный заряд.

«Комсеверпуть 2» все испытал за эту кампанию, но он еще не видел снега, и снег незванным гостем лезет к нам в самолет, туманя воздушную дорогу.

Летные часы проходят томительно долго, так долго, что теряешь всякое представление о том, когда мы вылетели из Игарки: сегодня, вчера или третьего дня? Как это кажется давно прошедшим наши виражи над Игаркой и прощальные салюты его заводов.

Даже встреча с Дорофеевым уже с'едена временем. Если бы человек всю жизнь свою провел в воздухе, ему казалось бы, что он прожил тысячелетие.

Видны мачты радиостанции Подкаменной Тунгуски. Мы на полпути к Красноярску.

В Подкаменной — зарядка горючего и ночевка.

ЛУННЫЙ ЛАНДШАФТ

Чуть светало, а Липп уже будил экипаж, чтобы вылететь раньше и быть дотемна в Красноярске.

— Погода — собака! — засматривая в окно, сказал летнаб. — Когда нам лететь, — погода всегда нелетная.

— Но «Комсеверпуть 2» продолжает полет, несмотря на погоду, — сказал командир Липп.

На улице было холодно. В прохудившихся лодках замерзла вода. Земля заиндевела и окаменела от мороза, стала звонкой.

— Еще два дня таких постоят и по Нижней Тунгуске пойдет шуга со всех ее притоков. Тогда уже здесь не сядешь на самолете, — сказал заведующий факторией.

— Мы пойдем над туманом, — предлагает летнаб.

— Мы пойдем под туманом бреющим полетом, и если будет плохая видимость, тогда — посадка! — сказал Липп. — Ведь у тебя компас ни к чорту не годится. Мы потеряем Енисей. А в случае вынужденной посадки — шлепайся в тайгу! Благодарю покорно!

— Посмотрим в воздухе! — сказал Страубе.

А в воздухе решили итти над туманом.

Я чувствовал как самолет забирал высоту, и когда я выглянул из люка, под нами стелились облака, как комья ваты, и в окнах облаков мелькали иссера-стальной Енисей или густозеленый с пятнами ржавчины таежный берег.

Но это были не облака; мы шли над верховым туманом, который поднялся над Енисеем и тайгой.

Чем дальше мы уходили от Подкаменной Тунгуски, тем гуще становились облака тумана под нами, тем меньше было окон в облаках. И наконец их не стало вовсе. Мы летели над сплошным облаком, закрывавшим весь горизонт. Казалось, что гигантская пелена накрыла всю землю, а наш самолет зря ищет себе дорогу над этими всхолмленными облаками. Казалось, что мы летим над какой-то новой планетой, быть может над луной, — так причудлив и дик был этот ландшафт под нами.

«Смотрите направо, на облака, увидите кольцевую раду-гу и внутри цветного кольца тень нашего самолета!» — получаю я записку.

«Мы летим будто над снеговыми горами, и здесь летнаб должен быть на-чеку, чтобы не потерять Енисей», — писал я Борисову.

— Он не на-чеку, но на носу под самым ветром, — отвечал Борисов. — «На-чеку» быть проще и главное спокойней и пронизывающего ветра не бывает.

— Мы идем сейчас только по компасу и можем вместо Красноярска попасть в Туруханск, — пишу я.

— Пока вы писали, самолет повернул под углом 180°. Смотрите по солнцу, оно уже не слева, а справа от самолета!

— Должно быть «ум кружал», как говорят туземцы.

Теперь очевидно, что наши воздушники не верят компасу и решили лететь обратно искать Енисей в окнах облаков.

Из бакового отделения к нам в кормовой отсек просовывается голова бортмеханика Побежимова. Он машет нам запиской.

«Я знаю, что вы были в восхищении от этой картины, но она скоро надоест», — читаем мы записку Побежимова.

Мы летим томительно долго, и в неожиданно показавшемся окне я замечаю полоску Енисея, но еще раньше меня ее заметили воздушники. Страубе ныряет в окно, делает разворот и идет снова к Красноярску, но уже под туманом.

Внизу под нами, в дымке низкой облачности, мелькают острова Енисея.

— Вы поняли, где мы были сейчас? — спрашивает нас снова Побежимов.

Я показываю ему на свой лоб и делаю отрицательный жест.

Оказывается, летчики, потеряв Енисей, решили повернуть к Подкаменной. Не соглашался лишь один Страубе, но потом, воспользовавшись окном, сделал полный разворот и нырнул под туман.

Мы два раза сегодня прошли над Осиновскими порогами.

Идем в зарядах тумана то густых, то редящих. Видимость слабая.

Втроем, разложив под себя брезенты, мы укладываемся спать в кормовом отсеке.

Я еще помню слова Лаврова, сидящего сейчас в Игарке:

— Туман, развороты — это нас не касается, это касается летчиков.

Я последний раз поглядываю в окно и вижу под самолетом Енисейск — древний город на великой реке. До Придивной недалеко. В Придивной небольшая остановка, и затем — Красноярск!

ВЕРФЬ В ПРИДИВНОЙ

Нас встретил в Придивной Иван Степанович Ермолаев, о котором мне много говорил Лавров.

Два года назад, на этом енисейском острове, впервые стали строиться люди. Два года назад здесь оставались зимовать около трехсот человек.

В день нашего прилета верфь в Придивной праздновала свое двухлетие и награждала полтора ста трудовых героев ударников-штурмовиков. Сегодня здесь было пять тысяч жителей.

Второго октября 1929 года, ровно два года назад, здесь основали поселок, и в короткий срок вместо семи намеченных к сооружению барж выстроили в первую же зиму сем-

надцать. А на следующий год верфь обогатила Енисей еще двадцатью одной баржей.

Пролетая к Диксону, мы видели в пути к Гыдоямю зверобойные боты. Все боты также были сделаны верфью на Придивной. Три бота по сто восемь лошадиных сил и два по тридцати восьми, три двадцатипяти тонные рыбницы, восемь фансботов и свыше ста шлюпок и лодок дала Придивна Енисею.

От Красноярска до Игарки сейчас плавают тридцать восемь барж, спущенных на воду в Придивной, сооруженных придивненскими баржевymi мастерами.

Напротив острова, на коренном берегу, построен механизированный лесозавод. Его оборудование доставлено Карской экспедицией морем в Сибирь из-за границы. Придивная имеет механизированный кузнечный цех — гвоздарный и цепной, где готовят якорные цепи для ботов и барж.

Первые люди пришли сюда, на этот остров, который был облюбован медведями задолго до человека.

Сперва люди скрывались от непогоды под развесистыми деревьями и в палатках.

А сейчас здесь — целый город! Есть свой клуб для рабочих и кино. Сегодня здесь отмечают старожилов-ударников верфи. Из трехсот их осталось тридцать, «старых» придивинцев. Рабочие Придивны их премируют.

Длинными ветвистыми рядами стоят бревенчатые костяки барж на берегу Придивны. Скоро их обовьют баржевым крепким лесом и спустят с шумом в протоку Енисея. Плюхнется баржа в воду, поднимая облако брызг, и пойдет на буксире в Красноярск за продовольствием для севера, станет под погрузку. А из Игарки понесет в своих трюмах импорт для Сибири.

«Карская 2», «Карская 6», «Карская 26» — это все питомицы верфей в Придивной.

Но Придивная с этого года начала обслуживать не только могучую реку, но и Карское студеное море, посылая в него свои новые боты.

Пороги не мешают баржам Придивной, но осенняя малая вода на перекатах нередко ломает график движения судов по Енисею. Когда Енисей обогатится по потребностям тяговой силой, его разобьют по плесам и баржи не будут бояться того, что их проводники-пароходы будут цеплять своими днищами за енисейский грунт.

Несколько баржевых мастеров и десятников без специалистов-инженеров соорудили верфь вместе с Иваном Степановичем Ермолаевым.

Здесь создаются сейчас кадры новых баржевых мастеров. Енисей обогащается не только баржами и ботами, но и своими судостроителями.

От Придивной до Красноярска недолог путь, и Страубе «шпилит» вскоре над домами Красноярска, будоража весь город.

— Ура! Уже показался дымок паровоза!

Заканчивалась героическая летная кампания воздушного корабля «Комсеверпуть 2».

За двести восемь летных часов воздушный корабль покрыл тридцать шесть тысяч километров, равных длине экватора земного шара.

«Комсеверпуть 2» совершил первую авиаразведку сибирских лесов, впервые побывал на Нижней Тунгуске, на реках Тазе, Юрибее и Елагуе, доставил экстренную медпомощь жителям тундры.

Воздушный корабль опустился в Красноярске, излетав все летные часы своих изношенных моторов.

Винты «Комсеверпути 2» переработали триста часов сверх нормы.

Смелый экипаж своими отважными полетами над крайним Севером советов вписал блестящие страницы в историю советской авиации.

Заканчивалось мое необычайное путешествие по Северу советов.

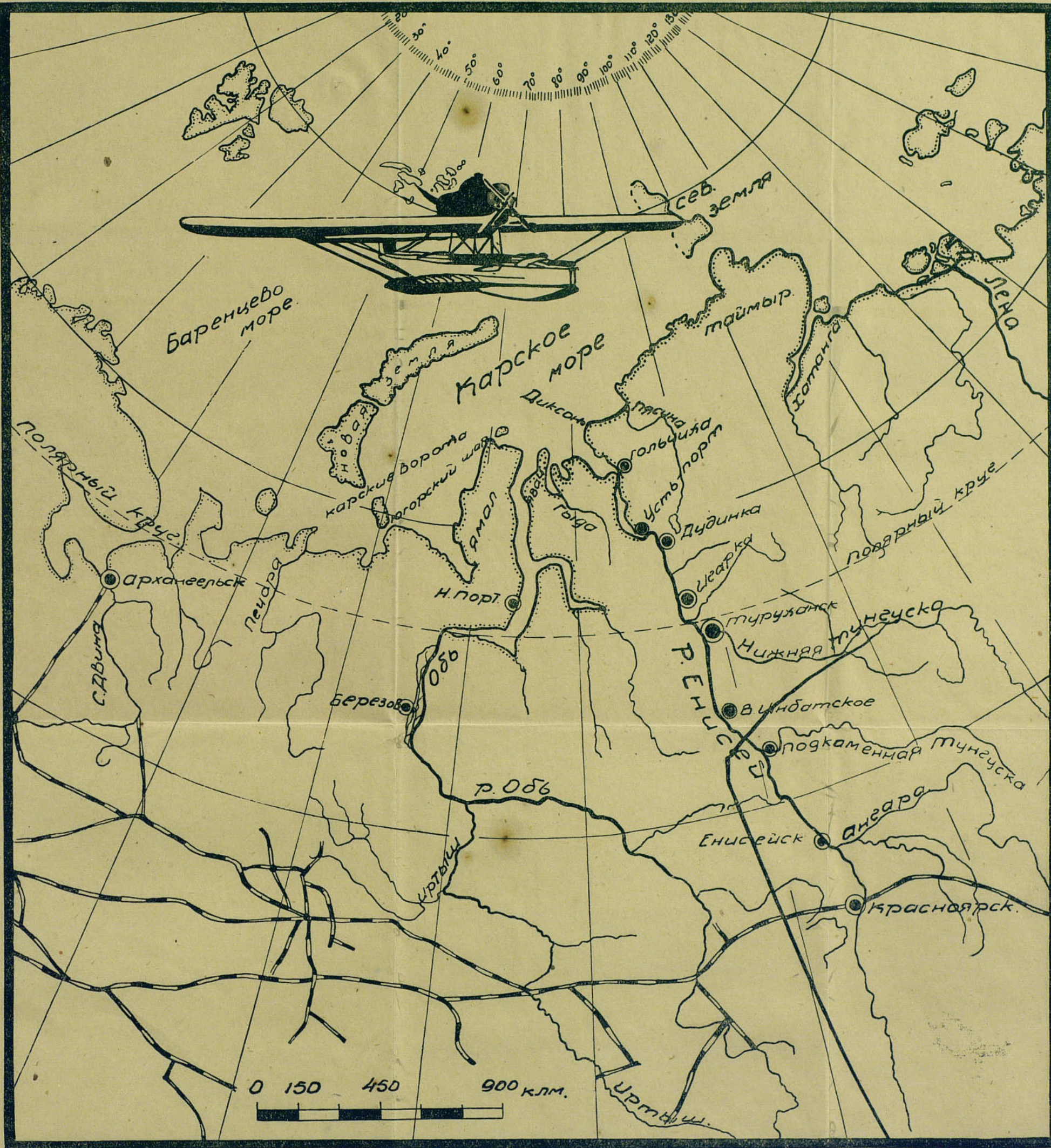
Но я еще вернусь к тебе, Север неисхоженный, Север наземных и подземных богатств, Север пушной, Север морской, Север звериный, Север дикой красоты заснеженных черных скал, Север будущей жизни.

К О Н Е Ц

СО Д Е Р Ж А Н И Е

	<i>Стр.</i>
ВВЕДЕНИЕ	3
НОВЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ПУТЬ	5
На корму!	5
Первый взлет	5
В воздухе	7
Под нами пороги	8
Енисейск должен быть омоложен!	9
Над лесным океаном	10
Подкаменная	12
Прощай, Тунгуска!	13
Во власти комаров и медведей	15
Снова шум моторов	16
ГОРОД НА ОПУШКЕ МИРА	19
Два года назад	19
Наводнение	20
Пороховой погреб	23
Узкие места	24
Енисей шумит	26
Новые люди	27
Гиметнабы	28
Первый полярный, шестой в союзе	30
Протока оживает	34
Нижняя Тунгуска захвачена	35
Необходим полярный Мичурин	37
Енисей вешает на Игарку замок	41
Первое августа	42
Товарищи сплавщики	43
Полярный дом отдыха	45
Древняя Игарка	46
ВЫЛАЗКА НА СЕВЕР	49
Полярная путина и зверобой	51
Станочники	52
Скверные навыки	54
КРЫЛАТЫЙ РАЗВЕДЧИК ЛЕСОВ	57
Исчез самолет	57
На Елагуй	58
Снова в путь!	59
К Мангазее	60
Напрямик через тайгу	61

	Стр
Четвертый полет	62
Арергардные леса	63
Итоги	65
ТУНГУСБАСС	66
Ночь перед полетом	66
Городок хана Туру	66
Полет в неизвестность	68
К Бухарихте	70
Тайники Бухарихты приоткрыты	71
Ногинский графит	74
Сибирские французы	76
Обратный полет	80
Следопыты Нижней Тунгуски	85
Недра только приоткрыты	87
Еще одна неведомая река	90
Под Курейской землей	92
Порог-хищник	94
Богатства Курейки	95
В горах	99
Слышно планету	101
Ангарские плотовщики	105
КАРСКАЯ НАЧАЛАСЬ	109
Север Союза и самолет	112
Охват таймыра	114
Зимовка на острове Диксон	116
Человек из тундры	122
Перед новым полетом	124
СКВОЗЬ ТУМАН	127
Сплав закончен	130
„КОМСЕВЕРПУТЬ 2“ ЛЕТИТ НА КРАЙНИЙ СЕВЕР	134
Люди-птицы	136
Куда течет Енисей	137
Ночевка в Енисейске	139
„Комсеверпуть 2“ продолжает полет	141
Успеть до темноты	144
К полунощному океану	146
Воздушные корабли	148
Летчики Карского моря	149
Ночевка на Диксоне	154
Над островами	157
Жирная река	159
В тыдоямском заливе	161
Суглан в Юрибее	163
Над морем и тундрой	167
Здравствуй, племя молодое!	170
Игарка—врата в Сибирь	172
Перед финишем	175
Прощальный салют	177
Разбуженные берега	179
Лунный ландшафт	182
Верфь в Придивной	184



Цена 2 р. 50 к.

32-3

86460

1233