

А. МИРОНОВ

# ПОХОД ЧЕЛЮСКИНА



ОГИЗ • СЕВКРАЙГИЗ • 1935

35-4  
1064

АЛЕКСАНДР МИРОНОВ

ПОХОД  
„ЧЕЛЮСКИНА“

ВТОРОЕ, ИСПРАВЛЕННОЕ ИЗДАНИЕ



СЕВЕРНОЕ КРАЕВОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
АРХАНГЕЛЬСК — 1935



Александр Миронов

ПОХОД «ЧЕЛЮСКИНА»

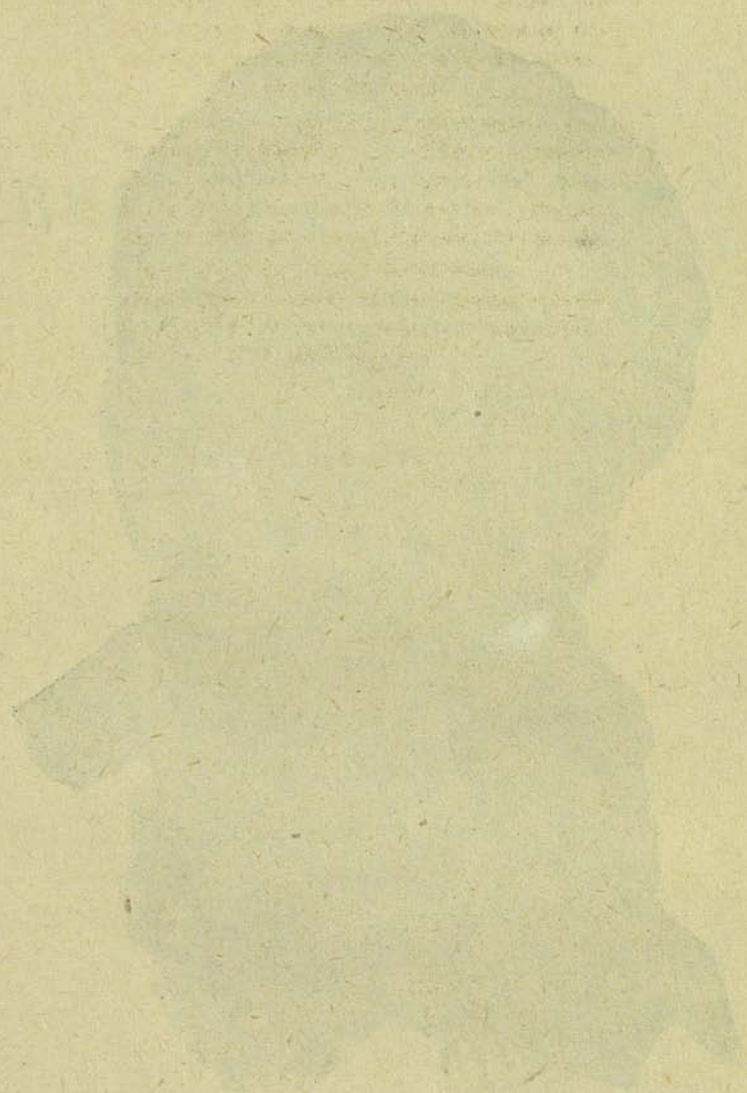
Севкрайгиз — 1935 — Архангельск

- В форме художественного очерка автор показывает героический поход парохода «Челюскин» из Ленинграда во Владивосток, закончившийся гибелью парохода во льдах Полярного моря.

Книга охватывает весь поход — от митинга-проводов отважных полярников трудящихся Ленинграда до отправки из лагеря Шмидта последней радиogramмы об окончании героями-летчиками переброски всех челюскинцев на материк.

Автор книги — матрос-челюскинец. Книга рассчитана на широкие массы рабочих и колхозников.

СВЕТЛОЙ ПАМЯТИ  
ВАЛЕРИАНА ВЛАДИМИРОВИЧА  
КУЙБЫШЕВА  
ДРУГА ЧЕЛЮСКИНЦЕВ





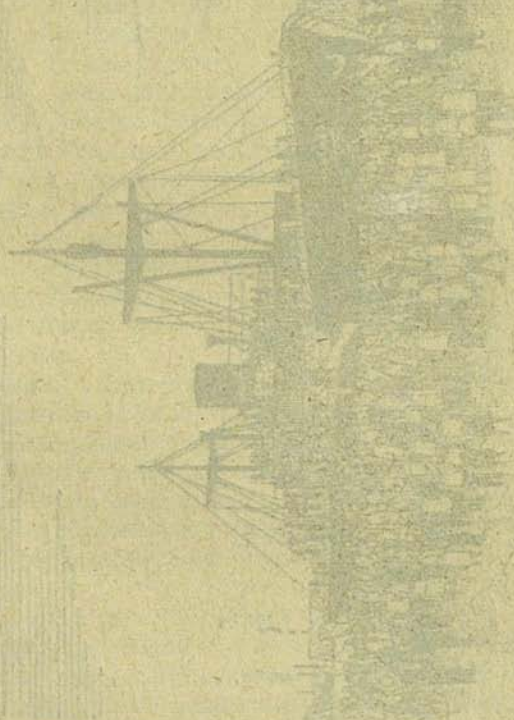
В. И. ПУШКИН  
СВЯТАГО РАДНИКА  
СВЯТАГО РАДНИКА  
СВЯТАГО РАДНИКА



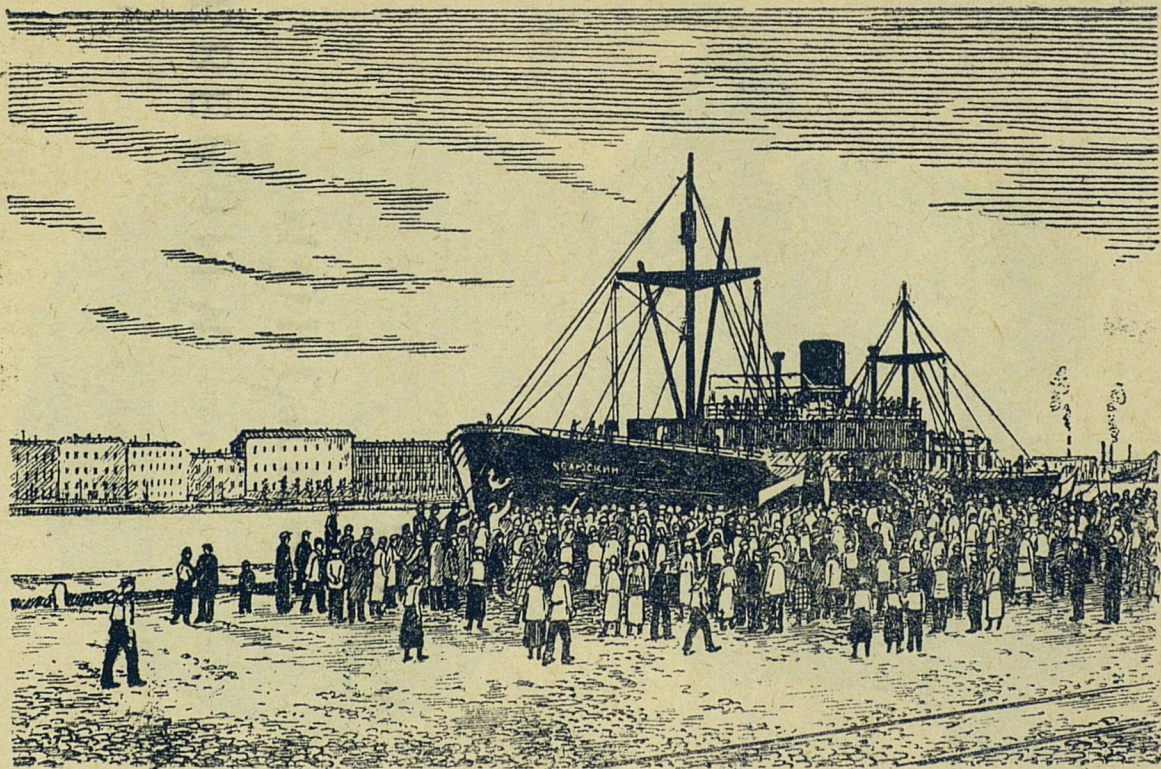
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

СЕВЕРНЫМ  
МОРСКИМ  
ПУТЕМ

Полный комплект







Проводы «Челюскина»



## В ДАЛЬНИЙ ПУТЬ

**О**ДИННАДЦАТОГО июля 1933 года в Ленинграде было душно и пыльно. Знойное солнце накаляло асфальт, стены домов, мостовые.

Нас — семерых архангелогородцев во главе с капитаном Ворониным — отвезли на автомобилях с вокзала в порт. Мы были последними, кто вступал в команду „Челюскина“.

В порту, черными бортами возвышаясь над пристанью, стоял большой пароход.

— Вот он, ваш „Челюскин“, — произнес наш сопровождавший.

Забрав чемоданы, мы пробрались среди наваленных на пристани грузов к кораблю. Вбежали на палубу.

— Вам кого? — встретил нас человек в морском кителе.

— Старпома нам, товарища Гудина...

— Я старпом. В чем дело?

— Прибыли в ваше распоряжение, товарищ старпом. Вот путевка Северной конторы Севморпути... Разрешите занять каюты...

Каюта поражала своим удобством: большая, светлая, с двумя койками одна над другой. Диван, два шкафчика, рабочий стол с чернильницей и пепельницей. У коек — прекрасные зеленые занавески. Я осмотрелся.

— Нравится? — улыбаясь, спросил будущий сожитель, матрос второго класса, Миша Ткач.

— Очень. Ты давно работаешь на судне?

— С месяц уже.

Разложив вещи, я взял письмо начальника Северной конторы СМП\* тов. Бредиса и пошел к О. Ю. Шмидту.

Начальник экспедиции сидел в кают-компании, беседуя с капитаном Ворониным и своим заместителем А. Н. Бобровым.

— Отто Юльевич, вам письмо, — протянул я пакет.

Он пристально посмотрел на меня:

— Товарищ Миронов? Кем у нас будете?

— Матросом.

— Хорошо, — Шмидт углубился в чтение.

Погрузка парохода была в разгаре. Завывая от напряжения, лебедки на стальных стропах подхватывали с набережной грузы, плавно раскачивая его, бережно опускали в черные пасти трюмов. Перекликались грузчики, по палубе пробегали потные и запыленные матросы. Многие из них — архангелогородцы — были знакомы, и мы радостно приветствовали друг друга.

\* Северного морского пути.



Сгибаясь под тяжестью большого блока, по спардеку торопливо шагал сибиряковец — боцман Загорский.

— Здорово, Толя! — приветствовал я его. — К вам прибыл.

— Вот это дело, молодчага! — и сразу: — На ночную вахту встанешь сегодня?

— Можно.

— Тогда иди, отдохни, а с двенадцати ночи выйдешь.

— Есть!

Еще с полчася я любовался стройным ритмом погрузки — приятнейшим зрелищем для моряка.

Ящики и тюки быстро исчезали в трюмах, где стивидоры аккуратно и плотно раскладывали их по местам. На пристань, один за другим, подходили грузовые автомобили, подвозя все новую и новую поклажу. К левому борту судна приткнулись шаланды, с которых рабочие убирали груз в трюмы парохода.

На взгляд неопытного новичка тут царили спешка, бестолковщина, но спокойная фигура завхоза Могилевича, с карандашом и блокнотом в руках зорко наблюдавшего за ходом погрузки, опровергала столь поспешное предположение. Голова завхоза, покрытая белым беретиком, мелькала то здесь, то там.

Ночью так же энергично продолжалась погрузка. Сменились вахты на судне, сменились бригады грузчиков и шоферы на автомобилях, и лишь Могилевич бессменно продолжал руководить работой.

Ночь была белой и бодряще-прохладной. Красивые черные глаза завхоза остеклели от утомления.

Над портом всходило румяное солнце. Затихли лебедки. Утреннюю тишину нарушали мелодичные звоны склянок. Я сообщил старпому об окончании погрузки, прошел на полубак, отбил четыре удара рынды,\* поднял алое полотнище флага и пошел внутрь судна — к столовой.

У двери, на кипе войлока, крепко спал Могилевич. Лицо его было спокойным, детски-безмятежным, а левая рука судорожно сжимала блокнот. Он заснул, сидя на месте, когда занес в блокнот последний строп груза, поднятый на судно.

... Команда начала задраивать люки трюмов.

Вечером трудящиеся Ленинграда заполнили всю набережную лейтенанта Шмидта. Ревели сирены автомобилей, пронзительно звонили трамваи, беспомощно разводили руками одетые в белое милиционеры. С песнями, со знаменами проходили все новые и новые колонны провожающих.

У пристани, сияя надраенной медяшкой\*\* и белянками надстройками, стоял „Челюскин“. Накрепко задраены все три трюма парохода. По-морскому убраны лебедки-полутонки.

Гости — провожающие осматривали пароход. Штурман М. Г. Марков объяснял им устройство установленного у нас глубомер-

\* Рында — судовой колокол.

\*\* Медяшка — медные части судового оборудования.





Александр Миронов

ного прибора английского адмиралтейства — эхо-лота, показывал телефон, прожекторы, все три судовых штурвала.

— В заключение, — сказал он, — осмотрите твиндечное помещение, в котором может жить команда в случае вынужденной полярной зимовки.

Он повел гостей вниз, где в утепленном твиндеке расставлены в два яруса пятьдесят четыре морских койки.

В это время на палубе готовились к прощальному митингу. На спардеке, с левого борта судна, собрались участники экспедиции. Тут О. Ю. Шмидт, В. И. Воронин, А. Н. Бобров и представители общественных организаций Ленинграда, делегаты фабрик, заводов и верфей.

В наступившей тишине торжественно раздались напутственные слова провожающих. Они уверенно говорили о новой победе, которую большевики должны одержать и одержат в суровой борьбе с Арктикой. И еще бóльшая тишина наступила, когда к микрофону с ответным словом подошел О. Ю. Шмидт.

Гром аплодисментов прерывал речь ледового командира. Микрофон чутко ловил слова профессора и разносил их по всей площади, по всему городу, по всей стране.

Трижды взревела сирена „Челюскина“, в ответ ей заревели сирены стоящих в порту судов. Гости сошли на пристань. Мы подняли трап.



Медленно разворачиваясь по течению, „Челюскин“ отошел от пристани. С берега неслись звуки музыки, заглушенные расстоянием крики „ура“. Провожающие махали шапками и платками.

Набирая скорость, пароход пошел вниз по Неве. Крики провожающих слились в один звук:

— А-а-а-а...

Ударил дождь. Челюскинцы, прячась от него, неохотно расходились по каютам...

Набив бункера углем, „Челюскин“, в ночь с 15 на 16 июля, на буксире парохода „Бригадир“ вышел к Кронштадту. На кронштадтском рейде прошли девиацию\* и тихо покинули Ленинград.

Зеленя, полого подымались справа из синей воды берега Финляндии. В зеленъ вкраплены беленькие домики с красными крышами. Навстречу „Челюскину“ часто попадались черные „утюги“ — грузовые пароходы, идущие в Ленинград.

Мы шли полным двенадцатимильным ходом.

— Хорошо идем, — глядя на вспененную винтом воду за кормой судна, говорил В. И. Воронин.

Он пока был пассажиром. В Мурманске думал принять командование судном. До Мурманска пароход вел капитан Безайс, принимавший „Челюскина“ у судостроительной компании „Бурмистр Вайн“, на верфях которой построен этот пароход.

Научные работники экспедиции — гидрохимик Лобза, геодезист Я. Я. Гаккель, гидробиолог П. П. Ширшов и гидрограф П. К. Хмызников — начали подготовку походных лабораторий.

17 июля наш заврадио — старый полярник Э. Т. Кренкель, кропотливо копаясь в эфире, выловил передачу далекой станции Земли Франца-Иосифа.

— Отто Юльевич! — позвал он находившегося в штурманской рубке Шмидта, — с вами хочет побеседовать Арктика.

Шмидт подошел к аппарату.

— Говорит Папанин, начальник советской колонии архипелага Земли Франца-Иосифа, — выстукивал аппарат.

Поздравив с выходом из Ленинграда и пожелав счастливого плавания, Папанин продолжал:

— Работа Второго международного полярного года на архипелаге заканчивается. Она дала много ценного материала. С нетерпением ждем смены...

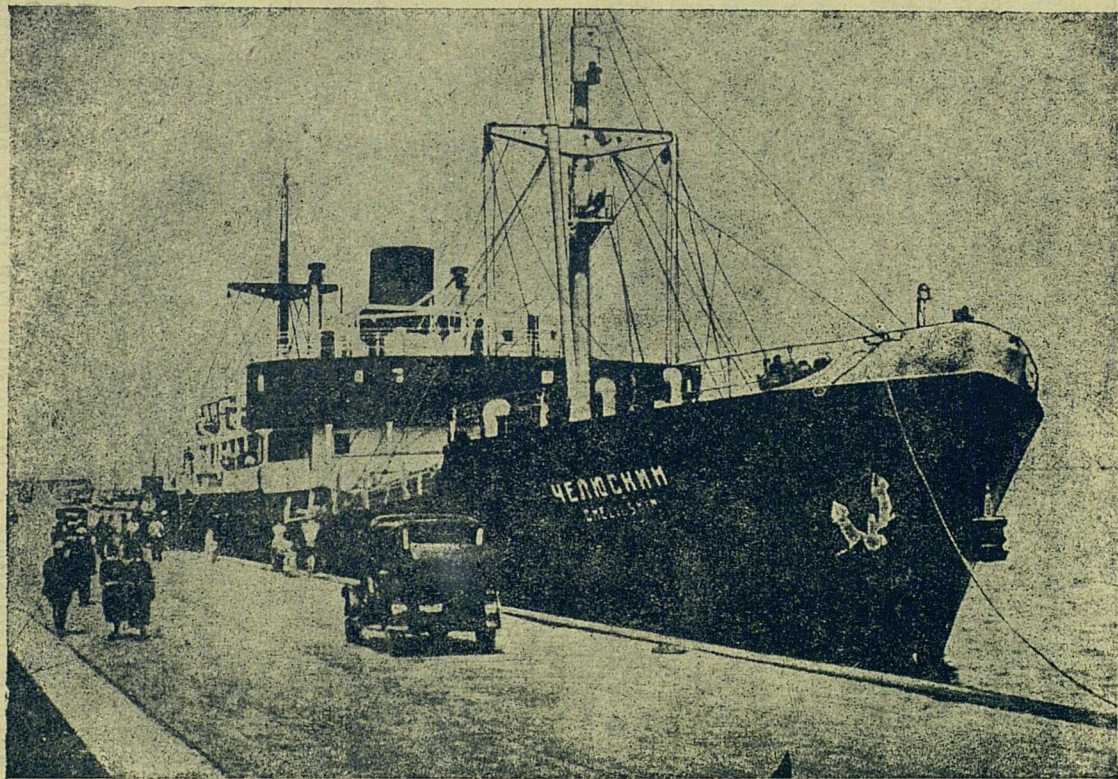
Поблагодарив за пожелание, Шмидт сообщил зимовщикам, что из Архангельска к ним уже выехала смена.

Жизнь на судне вступила в свою обыденную колею. У нас в команде провели выборы судового комитета, проработали шефский договор, заключенный с Северной судоверфью. Организовалась комсомольская ячейка, секретарем которой избрали машиниста I класса Степу Фетина.

Двенадцать комсомольцев ячейки вскоре близко познакомились друг с другом. В основу первоначальной работы положили директиву бюро ячейки ВКП(б):

\* Девиация — проверка компасов.





«Челюскин» в Копенгагене



„Вести широкую работу по спайке судового коллектива, спаять в одно целое команду и экспедиционный состав,— людей, сошедшихся из разных городов и пока незнакомых между собой“.

Все темнее становились ночи, дни же — все более и более жаркими: мы спускались к югу, огибая Скандинавский полуостров.

20 июля на рассвете вошли в порт Копенгаген. Тут строился наш „Челюскин“, и стоянку в порту решено было использовать для устранения некоторых неполадок в машине судна.

Шесть суток стоянки превратились в сплошной триумф: с утра до позднего вечера на пристани толпились датчане. Тут можно было наблюдать всех типов жителей Дании, начиная от моряка Германа Люнда, в рабочей книжке которого восемь названий месяцев заклеено красными марками безработного, до черных пелерин и косынок монашек и собственников авто марки „Паккард“ — владельцев консервных и колбасных заводов.

Пристань заполнялась не только зеваками. Вечерами, звонкой песней нарушая спокойствие города, приходили комсомольцы. Они рассаживались вдоль пристани, пели, играли на струнных инструментах, к великому неудовольствию полисменов выкрикивая боевой девиз:

— Рот фронт!

Они же подарили нам эмблему красного фронта — гипсовый барельеф с изображением мощного, крепко сжатого кулака.

27 июля работы на судне были закончены. Мы вышли в пролив Скагеррак. Опять с пристани неслись теплые пожелания счастливого пути, к которым присоединилось бодрое и звонкое:

— Рот фронт!

Узкие проливы южных норвежских шхер, точно голубые реки, исчертили коричнево-зеленые пологие горы. На левом берегу аккуратно расставлены беленькие, с красными черепичными крышами, домики городка Копервик. От игрушечной пристани отделился игрушечный катер, лихо тарахтя, подошел к „Челюскину“, и с катера по штурмтрапу взобрался на борт смуглый, шуплый и опрятный лоцман.

Норвежец-лоцман, коверкая русские слова, объяснял вахтенному рулевому курс парохода.

В шхерах поражала тишина. Мимо судна, точно в кадрах краеведческого кинофильма, проплывали величественные, молчаливые берега. Горы — серые, желтые, зеленые, над горами нежно-голубое небо, по небу лениво проплывали редкие облака, а по проливу, точно отражение облаков, плыли рыбацкие лодки, парусники и пароходы. У подножий гор густо разбросаны поселения. Среди опрятных домиков возвышались бездымные трубы маслостойных и консервных заводиков.

И над всем этим висит нерушимая тишина, придавая пейзажу какой-то нереальный, олеографический вид.

Я немного знаю немецкий язык. Крепко сжав руками пальцы штурвала, я спросил норвежского лоцмана по-немецки:

— Почему не работают фабрики?





Гости в Копенгагене



Лоцман, посмотрев на мертвый заводик на берегу, ответил лаконично и просто:

— Кризис!..— и добавил:— Чут нэмножько лэво...

— Есть!— бросил я, скатывая штурвал влево.

Участники похода облепили релинги, толпились на полубаке и на мостике.

Однажды с мостика раздался громкий голос:

— Смотрите, смотрите!

С левого борта — небольшая бухточка. В ней, точно на смотру, выстроились серые и черные грузовые пароходы, но ни из одной трубы их не вился дым. Мы насчитали пятнадцать пароходов.

— Кризис,— лаконично пояснил лоцман,— нэт фрахт.

28 июля было первым праздничным днем корабля. В состав экипажа входили двадцать три краснознаменца — сибиряковца. В прошлом году, в этот день, они покинули Архангельск, чтобы в одну навигацию проделать тысячемильный путь до Берингова пролива. И проделали. Мы праздновали этот день вместе с ними, разделяя их торжество, воодушевляясь славным примером сибиряковцев.

В этот день, не дождавшись Мурманска, капитан Воронин принял у Безайса командование судном.

Ночью „Челюскин“ вышел из шхер в открытое море, где попал в шторм. Крен парохода временами достигал 40 градусов.

Дружно крепили матросы на палубе „загулявший“ от качки груз. На помощь подоспело несколько человек из экспедиционного состава, и вскоре „Челюскин“ уже безопасно качался на волнах, пробираясь к узкому горлу Северных норвежских шхер.

Днем пересекли полярный круг. Все светлей и светлей становились ночи, с каждым днем холодали воздух и морская вода,— чувствовалось дыхание севера.

Наконец, окончились шхеры. Пароход пересек морскую границу Норвегии и пошел в советские воды. Мы приближались к Кольскому заливу — Мурманску.

Первого августа, в 0 часов 20 минут, бросили якорь на Мурманском рейде. Ночь белая, как молоко. Ревели сирены судов, приветствуя нас. Всем было радостно. Совсем не хотелось спать.

В ту ночь не спали многие. Мы смотрели на гористые берега заполярного города — столицы советского заполярья.



## КУРС ОСТ

**К**ОРОТКУЮ стоянку в Мурманском порту мы использовали для догрузки угля. Судовые лебедки гремели круглые сутки, подымая на борт наполненные углем корзины.

Переход от Ленинграда до Мурманска несколько спаял участников похода: люди ознакомились друг с другом, руководство экспедицией, партийная ячейка и судовой комитет достаточно узнали каждого в отдельности для того, чтобы сделать свои выводы.

— В основном состав крепок, — в заключительном слове на бюро ячейки отметил ответственный секретарь, машинист Владимир Задоров. — Но в состав команды пробралось несколько типов, не пригодных к арктическому рейсу. Я предлагаю поставить перед капитаном вопрос о снятии их с судна.

Члены бюро, соглашаясь, наклонили головы. Согласно кивнул и Шмидт:

— В рейс пойдут только проверенные и надежные товарищи, — произнес он.

Ненадежных списали с судна. Вместо них на пароход пришли люди с „Красина“, „Малыгина“, „Сибирякова“ — испытанные на работе Леша Апокин, Саша Лесков, Володя Лепихин.

Вскоре на судно пришли строители-колхозники из Ярославщины и Костромы. Они никогда не видали моря и с любопытством поглядывали на чудные для них части парохода. Потом веселой и дружной семьей явились будущие колонисты острова Врангеля. Они с первого же дня стали общими друзьями всего коллектива. Многие из них неоднократно бывали на далеком севере, крепко усвоив неписанный полярный закон: чутко, внимательно относиться к товарищу.

Последними пришли пилот М. С. Бабушкин и бортмеханик Жора Валавин. На пристани, ожидая погрузки на борт, стояла их зеленая малютка-амфибия Ш-2 — самолет конструкции Шаврова.

Не прошла зря стоянка в Мурманске и для общественной работы. На вечере в одном из мурманских клубов мы заключили социалистический договор с командой ледокола „Красин“, в основу договора положив десять пунктов борьбы за звание лучшего арктического корабля.

Пароход посещали многочисленные экскурсии. Мурманцы восхищались удобствами кают, критиковали ледовые крепления.

Десятки людей приходили к О. Ю. Шмидту и капитану. Они настойчиво просили взять их в поход, соглашаясь выполнять любую, самую трудную работу. Штурманы просились матро-



сами, механики — кочегарами, и даже инженер-строитель упрашивал взять его простым плотником.

— Определенно, в море „зайцы“ будут, — предсказывал штурман Марков.

Он оказался прав: выйдя в море, мы обнаружили „зайца“.



„Проливы Новосибирских островов вскрыются поздно, и лед в них будет держаться в течение всего августа. На всем протяжении пути между губой Бархая и островом Большим Ляховским льды будут держаться весь август и могут создать здесь весьма существенные затруднения“.

Эту сводку Гидрологического института на „Челюскине“ получили 8 августа. Погрузку судна пришлось ускорить.

К нам на помощь пришли моряки Северной флотилии.

10 августа в 0 часов 40 минут опять заработала машина „Челюскина“. Спокойствие сырой и тихой северной ночи разорвали прощальные гудки стоящих в порту судов. „Челюскин“ развернулся носом к выходу из Кольского залива, в глубине судна мелодично звякнул телеграф, за кормой яростно забурилась голубовато-зеленая вода.

Строения на берегу быстро уменьшались в размере. Навстречу судну плыли холмистые берега залива. За кормой, соблюдая дистанцию, шел провожающий нас до взморья учебный пароход „Комсомолец“.

Память о проводах остается у меня на всю жизнь: нас провожали исключительно заботливо и тепло.

Мне невольно вспоминаются прочитанные книги: с какими трудами были сопряжены арктические походы в царской России и капиталистических странах!

Нансен писал:

„Когда исследователь возвращается на родину победителем, его ожидает восторженная встреча. Мы все гордимся тем, что он совершил, гордимся за свой народ, за все человечество.“

Многие из тех, кто сегодня торжествует, присутствовали при сборах в путешествие, когда нехватало самого необходимого, когда так нужны были помощь и поддержка. Где были тогда эти восторженные люди? Спешили ли они, чтобы поспеть первыми? Нет, тогда их не было. Руководитель экспедиции был одинок и на собственном опыте убедился, что труднейшее препятствие приходится преодолеть дома, когда судно еще не снялось с якоря“.

О том же повествуют полные горьких слез строки из дневника великого борца Арктики — Георгия Седова:

— „Совсем не состояние здоровья больше всего беспокоит меня, а другое: выступление без тех средств, на какие я рассчитывал... Разве с таким снаряжением нужно идти к полюсу?“



Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо восьмидесяти собак у нас только двадцать, одежда изнасилась, провиант ослаблен работами на Новой Земле“.

Характерно, что, когда весть о смерти Седова дошла до морского министра Григоровича, виновного в плохом снабжении экспедиции, последний заявил:

— Жаль, что не вернулся этот прохвост. Я бы отдал его под суд!



На румбе компаса — ост. Курс — на пролив Маточкин Шар, делящий остров Новую Землю на две части.

Многие из участников похода не выходили из кают даже к обеду, ссылаясь на недомогания, простуды и прочие болезни. Они упорно не желали признаться, что их укачало. На палубе, кроме вахтенных, находилось лишь несколько человек.

Товарищи, не страдавшие морской болезнью, собирались в уютной штурманской рубке, где подолгу слушали интересные рассказы Отто Юльевича, капитана и штурманов. Чтобы не мешать рулевым, они уходили в отепленные крылья мостика, и оттуда часто доносились взрывы веселого смеха.

Чувствовалось приближение льдов. Дул холодный ветер — дыхание ледяных просторов, но до встречи с противником был еще большой переход до Маточкина Шара.

Люди коротали свободное время занятиями в кружках, игрой в домино и шахматы, интересными беседами.

Научные работники обрадовались возможности приступить к работе. Изредка мы делали остановки (для научных целей), и тогда Гаккель, Хмызников и Ширшов возились около вышки, опуская в воду сетки для ловли планктона и батометры, которыми брали с различных глубин воду для исследования. Химик Лобза в лаборатории определяла состав воды, а молодой физик Ибрагим Факидов, лишь в 1921 году узнавший таинства грамоты, в трюмах установил приборы для определения деформации корпуса парохода при встрече со льдом.

12 августа, отстояв на руле первый час ночной вахты, я передал своему товарищу по вахте Виктору Синцову штурвал и румбы курса, а сам побежал в каюту — закурить. Мой сожитель Миша Ткач крепко спал, уткнувшись широким носом в подушку, а на диване сидел незнакомый парень.

— Ты откуда забрел? — удивился я.

— Из-под котлов, — спокойно ответил он. — Дай закурить!

— „Заяц!“ — догадался я.

Парень кивнул головой и пробурчал:

— Кочегар... Субботин... Поесть бы надо...

Он был страшно грязен, двое суток высидев под котлами. Я дал ему полотенце и мыло, свел в умывальную. „Заяц“ приобрел человеческий вид, а здоровенный ломоть хлеба и банка мясных консервов привели его в благодушное настроение.

— Пошли к штурману! — позвал я.

Мы поднялись на мостик.



Вахтенный штурман Марков спокойно посмотрел на Субботина.

— Один? — спросил он, — как попал?

— Один. Котлы чистил и решил остаться...

Утром все были поражены „находкой“.



Часов в двенадцать дня прямо по курсу обрисовались причудливые шапки новоземельских гор.

Горы казались мрачными на голубом фоне неба, а вершины их, покрытые снегом, ярко искрились в лучах полярного солнца.

Вскоре далеко впереди показалось большое судно. Мы быстро нагоняли его. Кто-то, глядя в бинокль, выкрикнул название парохода:

— „Правда!“

— Это из Ленской экспедиции, — определил Муханов.

Из трубы „Правды“ гуще повалил дым.

— Подшуровали, — засмеялся кочегар Валя Паршинский, — хотят уйти!

Но машина „Челюскина“, не ускоряя темпа, казалось, отбивала:

— Не уйдешь! Не уйдешь! Не уйдешь!

Мы догнали соперника, некоторое время шли рядом, а потом медленно вышли вперед. „Правда“ все более и более отставала.

Плавно раздвинулись горы впереди, обнажив узкую ленту пролива Маточкин Шар. Не замедляя хода, „Челюскин“ уверенно вошел в него.

Медленно-медленно наступала белая, почти не отличимая от дневного света, полярная ночь.



## ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

**П**РОЛИВ Маточкин Шар делит остров Новую Землю на две части. Извилистой лентой, протяжением в сорок километров, он проходит среди отвесных коричнево-черных скал. Временами каменные громады почти сходились, и тогда издали казалось, что дальше пути нет. Однако, капитан Воронин уверенно вел судно вперед, и горы, точно уступая упорству людей, опять раздавались в стороны. В ложбинах и впадинах между гор белыми пятнами был вкраплен не растаявший еще снег.

Вскоре после входа в пролив мы поровнялись с пароходом „Аркос“. Стоя на якоре против маленького становища Лагерное, он поджидал нас.

Релинги\* обоих судов усыпали люди. В горах гулко раздалось эхо приветственных гудков кораблей. Замирая, звучали людские крики. „Аркос“ спустил шлюпку, и к нам на борт прибыли гости. После короткого обмена приветствиями мы передали им почту для отправки на материк, часть закупленных в Дании лимонов и Субботина. Последний очень неохотно спускался в шлюпку.

— Фокус не удался,— грустно попрощался он со мной,— рано вылез из-под котла.

Распрощавшись с „Аркосом“, пошли дальше. Поражала молчаливость пролива: на скалах его нет обычных для полярных островов птичьих базаров. Сделав несколько поворотов по извилинам пролива, „Челюскин“ вышел к восточному горлу его — Белушьей губе. Там стояло несколько пароходов: „Красин“, „Володарский“, „Сталин“, „Правда“. Последняя обогнала нас во время стоянки у „Аркоса“.

Приветствуя нас, гудели пароходы. Отвечая на салют, „Челюскин“ прошел мимо, держа курс к выходу в Карское море, прозванное поморами „ледяным мешком“. С левого берега, где стояли домики — становища промышленников, неизвестные люди приветливо махали шапками.

— Видишь,— удивился бортмеханик Жора Валавин,— и тут про нас знают.

— Ну-у! — иронически бросил кочегар Данилкин. — Ты не был с нами в Копенгагене: там, брат, день и ночь осаждали судно, а Шмидт даже заболел от репортеров. Они писали, что „Челюскин“ гружен знаменитостями. Да что Копенгаген! Весь мир о нас знает,— гордо закончил он.

\* Релинги — поручни, т.е. перила на борту судна.



После короткой остановки мы вышли в Карское море. Оно такое же, как и Баренцово: чистое, иссиня-серое, чуть рябоватое. Льдов не было видно, но резкое понижение температуры воды и светлорыбый „ледяной“ горизонт — верные признаки их близости. На вахту матросы выходили в ватных костюмах: холодно. „Челюскин“ резко свернул к норд-осту, а потом к норд-норд-осту. Суда, ранее нас вышедшие в Карское море, сообщили, что средняя и южная части его забиты льдом; тогда капитан Воронин решил идти севернее.

К вечеру на горизонте показалось несколько маленьких льдин.

— Лед близко,— волнуясь, определил капитан.

Волновался не только он: „Челюскин“ шел на первую встречу со льдом, и никто не знал, как он будет себя вести.



В тот же вечер на 74,5° северной широты и 63° восточной долготы мы вошли в лед. Сначала попадались отдельные небольшие льдины. Ловко лавируя среди них, „Челюскин“ полным ходом шел вперед. Позднее подошли к кромке сплошных полей, испещренных редкими разводьями.

— Вот вам и Арктика,— произнес Шмидт, пряча в бороде теплую улыбку.

Льды были летними, иссосанными водой. Они легко поддавались стальному форштевню судна; шипя и поскрипывая, расходились в стороны. „Челюскин“ ломал перемычку за перемычкой, продвигаясь по курсу. Воронин удовлетворенно потирал руки, улыбаясь в большие рыжие усы: даже в девятибалльном льду пароход двигался вперед.

Однако вскоре довольство капитана сменилось тревогой: физик Факидов, часто бегавший в первый трюм для наблюдения за своими приборами, определяющими деформацию корпуса, обнаружил в обшивке корабля несколько небольших течей. Не замедлила сказаться отрицательно перегруженность судна, в трюмах которого была тысяча тонн угля для „Красина“: ледовый пояс корабля под тяжестью груза глубоко осел, и ледяные удары принимал незащищенный шорокоскулый корпус.

Вызванная в трюм комиссия обнаружила два лопнувших шпангоута на левом борту, три согнутых шпангоута и около двадцати срезанных заклепок.

— Дрянь дело,— определил капитан.— Нужно очистить нос.

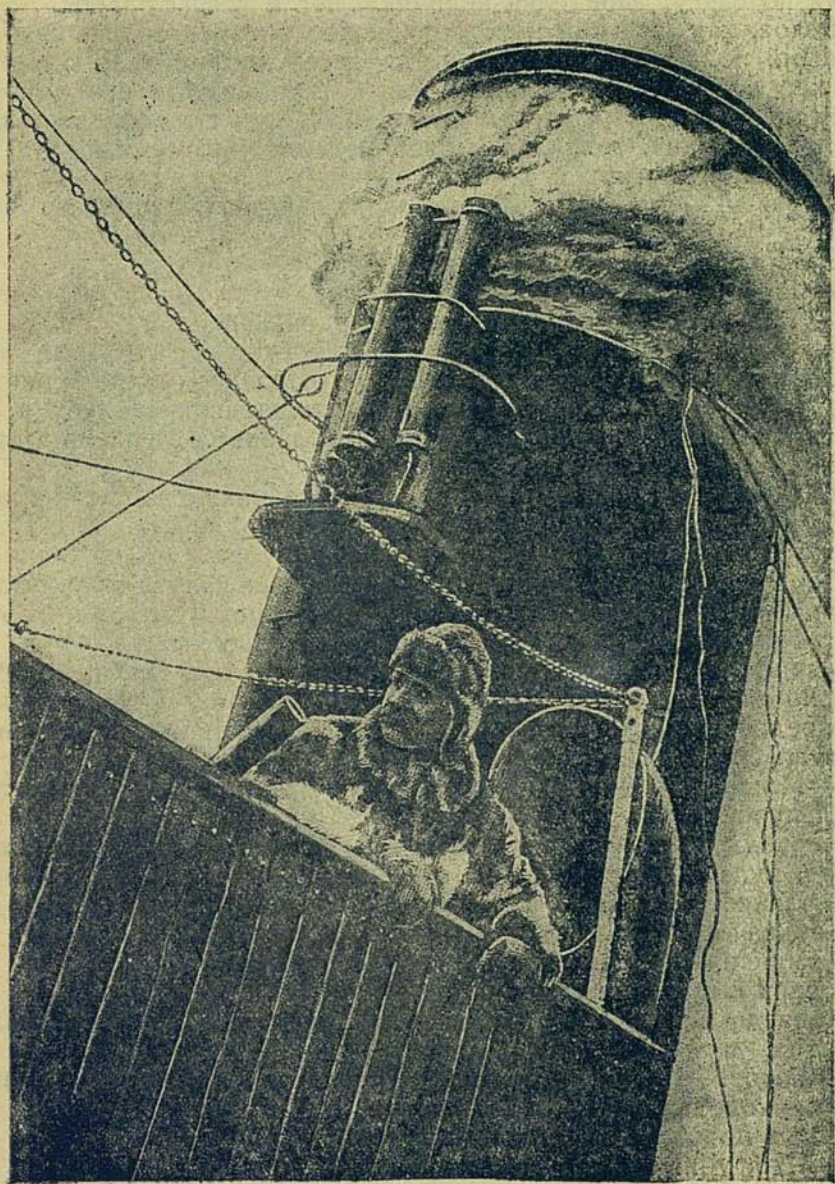
Медленно продвигался „Челюскин“ вперед. От малейших ударов об лед течи все более и более увеличивались и вскоре принудили нас окончательно остановиться.

Руководимые инженером Ремовым, строители-плотники повахтенно в течение круглых суток работали в трюме, устанавливая добавочные крепления. Водолазы Мосолов и Харкевич на наиболее сильные течи накладывали цементные пластыри.

„Новички“ беспокоились и часто подбегали к „бывалым“ с вопросами — „не придется ли нам повернуть вспять“?

— Ничего,— успокаивали их,— разгрузим нос, подыдем ледовый пояс и пойдем дальше.





В. И. Воронин на капитанском мостике



16 августа, почти перед концом ночной вахты, я вышел в правое крыло мостика посмотреть на лед: в последнее время вокруг судна часто встречались следы медведей, и тогда охотвед Белопольский и зоолог Стаханов с ручной рулеткой ползали по снегу, определяя величину, вес и возраст зверя.

Белое, как лебяжий пух, утро нежно распростерлось над ледяными полями. На востоке, чуть левее носа судна, вставало рыжее солнце. Снег искристо сиял, розовея под его лучами.

Глянув за борт, я затаил дыхание: у борта судна, переступая с лапы на лапу, топтался медведь. Он смотрел на палубу, повернулся к мостику и заметил меня.

— Уф-ф! — мишка мотнул головой и вразвалку пошел к носу судна.

Я бросился в штурманскую рубку:

— Гаврилыч, медведь!

— Где? — присел от удивления Марков.

— С правого борта.

Штурман выскочил из рубки, загрохотал каблуками вниз по трапу. Я через ботдек сбежал на спардечную палубу и, не имея винтовки, тихонько пошел к полубаку. Медведь стоял внизу, не замечая меня.

Марков разбудил Могилевича. Завхоз накинул на плечи плащ, схватил винтовку и босиком выскочил на палубу. Захватил винтовку и штурман. Оба прибежали на полубак.

Охотники заметно волновались. Холодная палуба жгла босые ноги завхоза, и он, словно танцуя, переступал с ноги на ногу, одной рукой придерживая сползающие кальсоны.

Марков выстрелил. Медведь пустился наутек. Он ловко прыгал по ледяным изломам, быстро удаляясь от судна, а вслед безвредно щелкали выстрелы штурмана, у которого от волнения прыгал ствол винтовки.

— Мишенька, подожди! — умоляюще завопил Могилевич, спускающая курок.

Медведь рывкнул и, закружившись на месте, зубами вцепился в зад, куда угодила пуля. Потом, прихрамывая, побежал прочь, провалился в полынью и, переплыв ее, вновь заковылял по льду. От судна его отделяло уже метров полтора.

— Ушел! — посмеивался я, — эх, вы, мазины!..

Завхоз выстрелил вторично.

Медведь ткнулся мордой в снег, судорожно дернул лапами и затих.

— Готов! — ликуя, выпрямился Могилевич и посмотрел на палубу: — холодно так! Пойду, оденусь...

К нам подошел писатель Семенов.

— Что, убили уже? — разочарованно спросил он.

— Готов Мишка, — заважничал завхоз. — Вон лежит...

— Ну, поторопились, зря торопитесь без меня... — сожалел писатель...

... Днем на горизонте показался дымок „Красина“. Легко ломая лед, он быстро шел к нам.

— Вот здорово идет, — восхищались челюскинцы.





Угольный аврал в Карском море



Кинооператоры Трояновский и Шафран сошли на лед и там, рискуя быть подмятыми под ледокол, снимали его подход.

— Утопит он их,—волновался Бобров.— Эй, утопит!

„Красин“, щеголяя своей массивной ловкостью, быстро подошел к „Челюскину“ и пришвартовался к левому борту. Сразу же на обоих судах стали готовиться к перегрузке угля: открыли трюмы, подняли стрелы лебедок. Вскоре закипела работа.

Перегрузив на ледокол часть угля из первого трюма, мы стали подавать его из трюма № 3. Однако ледовый пояс был все еще скрыт под водой, и для поднятия его требовалось перегрузить на корму остальной уголь и твиндечный груз первого трюма.

Славные традиции „Сибирякова“ целиком легли в основу нашей работы. Быстро и согласованно разбился весь экспедиционный состав на две бригады—Гаккеля и Громова. Ровно в восемь часов утра загрохотали лебедки первого трюма.

„Красин“, получив 800 тонн угля, медленно пошел вперед. За ним в кильватер тронулся „Челюскин“. На последнем начался всеобщий аврал.

— Ребята,—возбужденно кричали „гаккелевцы“,—дадим сто двадцать подъемов, пусть попытит бригада Громова!

Научные работники, художник Решетников, заместитель начальника экспедиции И. А. Копусов, пилот Бабушкин, бортмеханик Валавин, помполит Бобров, врач Никитин, штурманы, механики, кочегары, строители и матросы—все вышли на аврал. В первую же смену бригада Громова перекрыла гаккелевскую бригаду, за четыре часа работы дав сто сорок подъемов при двух перекурках.

Начался бой за первенство—соревнование между бригадами.

Грохотали лебедки, молниеносно вынося на палубу груженные мешки. Сверху в трюм падали опорожненные, и через секунду финч\* опять уносил вверх партию наполненных мешков.

Наверху работали носильщики. Каждый строго соблюдал свою очередь, считая позорным пропустить предназначенный для него мешок угля.

Облепленные густым слоем угольной пыли, сквозь которую перламутром поблескивали белки глаз и зубы, люди не ходили, а бегали с носа на корму судна, таская груз. Толстые брезентовые костюмы намокали от пота, люди мимоходом глотали воду прямо из ведра и вновь пристраивались к шеренге. Слышалась перебранка:

— Куда прешь? Моя очередь.

— Эй, не давай Васильеву, он вне очереди...

— Громов, следи за очередью, чего лезут вперед?!

Уголь заметно убывал из трюма. С каждым часом нос парохода поднимался все выше и выше,—ледовый пояс корабля медленно вылезал из воды.

\* Финч — лебедочный канат.





Бабушкин на аврале по перегрузке угля



Отработав четыре часа, челюскинцы устало расправляли спины, торопливо умывались, наспех ели и, дойдя до койки, немедленно засыпали.

— Лучше профессиональных грузчиков работали! — восхищался капитан.

— Работали, как сибиряковцы, — оценил Шмидт.

Оценка начальника была лучшей наградой, лучшей похвалой.

Потом взялись за твиндечный груз первого номера: перегрузив его, мы окончательно могли поднять нос судна.

Сюда, как и на уголь, вышли все. Небольшое количество груза и отсутствие срочной необходимости в переброске его позволили умерить темпы. Зачастили остроты, шутки. В перекурки рассказывали смешные истории, пели.

— Товарищи! — крикнул поэт Илья Сельвинский, — только сегодня выяснилась история смерти медведя. Знаете, как это было?

— Расскажи! — закричали кругом.

— А вот как, — серьезно начал он. — Медведь подошел к борту и читает английскую надпись: „Телушкин“. Прочел и засмеялся. Смех все пуще и пуще разбирал его, и до того мишка досмеялся, что издох. Тут выскочил голый Могилевич, испуганный смехом, и давай палить по покойнику. А теперь выдает медведя за свой трофей.

Все смеялись. Весело хохотал присутствовавший тут же Борис Могилевич.

Ударно работал веселый коллектив.

Как, например, добросовестно трудился писатель Семенов! Но он был... убежденный одиноличник, и в то время, когда вся бригада по конвейеру, с руки на руку, передавала тяжелые плахи дров, Семенов предпочитал молчаливое одиночество: взвалив на плечи огромное полено, он, пошатываясь, брел по трюму, и со стороны видно было, как от напряжения подгибались его тоненькие ноги. Но какое удовлетворение отражалось на лице Семенова, когда он сбрасывал полено в общую кучу! Он гордился своей работой, как гордились ею все челюскинцы, сделав труд аврала подлинным „делом чести, доблести и геройства“.

„Красин“ ушел к своему каравану, и „Челюскин“ опять остался один среди бесконечных ледяных полей.

Осторожно лавируя по разводьям, иногда разбивая льдины стальным форштевнем, он упорно двигался на север, где, по мнению капитана, была чистая вода. На снегу, покрывавшем лед, часто показывались следы медведей. В разводьях выставляли круглые черные головки нерп и, испуганные пароходом, быстро ныряли обратно в воду.

Днем 22 августа „Челюскин“ уперся в сплошные ледяные поля. Выбрав небольшую площадку воды, мы осторожно спустили на нее самолет. Скоро он поднялся, унося разведку Бабушкина и капитана Воронина.

Часа через полтора „шаврушка“ села невдалеке от судна. Подняв ее на борт, мы продолжали путь к найденной с самолета чистой воде.



Легкая зыбь плавно покачивала огромные льдины. В воздухе — легкий туман. Мимо судна, оскалив синие клыки, шипя, визжа и похрустывая, проплывали льдины.

... Прекрасна Арктика! Кто однажды побывал в высоких широтах, тот никогда не забудет чарующих закатов, несказанных полярных дней и ночей, хаотического беспорядка ледяных полей...

23 августа мы оказались в районе острова Уединения. Открытый в 1878 году норвежцем Иогансеном, который лишь прошел невдалеке от острова и не посетил его, он был нанесен на карту с большими погрешностями.

Лишь спустя 37 лет — в 1915 году — полярник Свердруп пошел к острову, высадился на него и сложил на берегу каменный гурий.\*

Унылый вид, пустота и отдаленность острова произвели, видимо, на Свердрупа мрачное впечатление, отчего он и дал ему немного лирическое название „Уединение“. Свердруп не определил точных координат открытой земли, и с тех пор две буквы постоянно печатаются возле острова на навигационных картах: „П. С.“ — положение сомнительно.

После Октябрьской революции через место, где предполагалось существование острова, два раза прошел ледокол „Седов“ под командой В. И. Воронина, не обнаружив не только земли, но даже и мели.

Остров был — и вдруг его нет. Это стало арктической загадкой, разгадать которую смогла наша экспедиция.

Мы подошли к острову ранним утром 24 августа. Хмурый, безжизненный, поднимался он острыми гранями берега из оледенелого моря, черно-коричневыми скалами выделяясь на белом фоне окружающих льдов.

С судна на двух шлюпках-ледянках к острову отправилась часть экспедиционного состава. По разводьям благополучно достигнув берега, они осмотрели остров, по описанию схожий с свердруповским Уединением: те же холмы, бухта и озера. Однако гурия, о котором в своих записках сообщал Свердруп, тут не было: видимо, он стал игрушкой ураганных ветров и медведей.

Челюскинцы определили координаты острова:  $77^{\circ}28'$  северной широты и  $81^{\circ}20'$  восточной долготы, т. е. на сорок миль юго-западнее положения, указанного на картах. Гаккель и Факидов произвели точную съемку, определили астрономический и магнитный пункты. Челюскинцы сложили на северо-восточном берегу большой каменный гурий, оставив в нем следующую записку:

„24 августа 1934 года высадились члены экспедиции на пароходе „Челюскин“ тт. Шпаковский, Громов, Сельвинский, Муханов, Гордеев, Факидов, Могилевич, Трояновский, Шафран, Гаккель, Ремов, Баевский, Хмызников, Стаханов, Шишов. На

\* Гурий — опознавательный знак



данном месте определены астрономический и магнитный пункты (Гаккель, Факидов). Экспедиция продолжает плавание к острову Врангеля и далее во Владивосток.

Начальник экспедиции *О. Шмидт*“.

Наскоро позавтракав на неприветливом берегу, люди возвратились на пароход.

За время их отсутствия к нам подошел ледокол „Седов“. Седовцы сообщили, что они, идя на соединение с нами, прошли через то место, где на карте обозначен остров Уединения. Но никакого острова, конечно, не нашли.

„Седов“ нуждался в угле. Став к нашему борту, седовцы раскрыли свои трюмы. Опять начался аврал, и к утру 25 августа на ледокол было погружено двести тонн угля.

Задраив трюмы, мы вместе с „Седовым“ покинули хмурый остров, взяв курс к Северной Земле.

В сопровождении идущего сзади „Седова“ мы упорно пробивались на восток, к Земле Северной. Тяжелые многолетние льды встали нам преградой. Напрасно летали в разведку Бабушкин и Воронин, напрасно часами высиживал капитан в наблюдательной бочке на передней мачте, через бинокль выискивая хотя бы малейшее разводье: все было тщетно. Северную Землю с запада обложили непроходимые льды, и „Челюскин“ неизменно сворачивал в сторону, медленно пробираясь на север.

Некоторые товарищи нервничали: уже 26 августа — конец полярного лета, а мы не прошли еще даже Карского моря.

27 августа, достигнув 79° северной широты, „Челюскин“ вынужден был повернуть обратно. Невдалеке, шаг в шаг следуя за нами, маячил ледокол „Седов“.

Медленно, нередко продвигаясь в десятибалльных льдах, мы спустились к югу. 30 августа подошли к берегам Харитона Лаптева. Облегченно вздохнули все, когда, свернув на восток, пароход по разреженному льду быстро пошел к архипелагу Норденшельда.

В этот день нам предстояло выдержать последнее испытание в „ледовом мешке“ — Карском море: к полудню пароход уперся в значительную перемычку крепкого многолетнего льда. Капитан, в течение последних дней почти не сходявший с мостика, воспаленными глазами осмотрел перемычку и отдал приказ в машину:

— Средний вперед!

— ЕСТЬ! — звякнул телеграф.

„Челюскин“ медленно пополз в каше льда, метр за метром продвигаясь вперед.

Наконец, перемычка пройдена. Сдав управление судном вахтенному штурману Павлову, капитан разом ссутулился и, устало шаркая подошвами сапог, побрел в каюту.

— Спать, — бормотал он, — смертельно хочу спать...

Ночью у жены колониста-врангелевца Васильева родилась дочь. По общему решению челюскинцев она получила имя Ка-



рины — в честь Карского моря, где к ста двенадцати челюскинцам прибавился новый — сто тринадцатый — товарищ.

Всех очень насмешил судовой врач Мироненко, отправив на материк, в загс, следующую телеграмму:

„В ночь на 31 августа на пароходе „Челюскин“ в Карском море у граждан Васильевых родилась дочь Карина. По заявлению отца, матерью ребенка является Дора Васильева“.

Смущенный доктор долго оправдывался потом, что он спутал текст телеграммы, так как и сам не сомневался в том, кто является матерью ребенка.

Вечером 31 августа „Челюскин“ близко подошел к проливу Вилькицкого, отделяющему Северную Землю от материка. Спеша закончить очередной номер стенной газеты „СМП“, \* врангелевцы Погосов и З. Рыцк наклеивали на картон отпечатанные на машинке заметки. В разгар работы в кают-компанию, где делалась газета, вошел Кренкель. Он просмотрел все заметки и строго спросил „типографию“:

— А где моя статья? Почему ее нет?

— Как нет? — вздрогнула „типография“ от сердитого вопроса. — Есть.

— Где? — наступал Эрнест. — Боброву пожалуюсь! Потеряли?

Оба товарища стали рыться в материалах, а Кренкель, бушуя, требовал предъявить ему статью. Но статьи не было, и газетчики упали духом.

— А как она называется? — робко спросила Зинаида Рыцк.

— Ну, я не знаю, как, — развел руками радист. — Я ее еще не писал, — и он бросился удирать из кают-компаний.

„Типография“ опешила. Помещение дрогнуло от оглушительного хохота товарищей.

... Все реже и реже льды. Позади остались белые ночи. Темносерая ночь южной части Арктики плавно спустилась на воду. Стоя у штурвала на верхнем мостике, я зорко следил за мчащимися навстречу льдинами, аккуратно, сторонкой обходя их. Справа по борту в белесом мареве виднелись берега материка.

Мы шли по проливу Вилькицкого...

\* «СМП» — название газеты, сокращенно означающее «Северный Морской Путь».



## К БЕРЕГАМ ЧУКОТКИ

**Н**А ВОДУ спустился туман. Молочным киселем, мутным и влажным, он окутал пролив, скрывая от нас мыс Челюскина. В тумане глухо и настороженно раздавались гудки пароходов, и в ответ им заунывно гудела сирена „Челюскина“. Мы шли самым малым ходом, боясь столкнуться с другими судами, и мне — рулевому — туго приходилось от частой смены приказаний капитана:

— Право руля... Чуть лево... Лево на борт... Прямо руль. Так держать!..

Я едва успевал отвечать короткое „есть“, как следовал новый приказ.

Набежавший порыв ветра на мгновение всколыхнул пелену тумана и чуть приподнял ее. В серой полумгле вырисовались силуэты многих кораблей, окружающих нас.

— Отдать якорь! — крикнул с мостика капитан.

— Есть! — донеслось с полубака.

В воду с шумом бултыхнулся якорь, загрохотал якорный канат.

— Прямо руль, довольно на руле! — последовала команда.

Я перекатал баранок штурвала и, распрямляя затекшие руки, сошел на спардек.

Мы были у мыса Челюскина — самой северной оконечности азиатского материка — у труднейшего пункта следования судов в западном секторе Арктики. За всю историю арктических плаваний в этих широтах побывало только девять судов. А сегодня тишину окрестных тундровых берегов мощным гулом нарушили сразу восемь металлических глоток: в этот исторический день — 1 сентября — у мыса Челюскина стояли „Красин“, „Челюскин“, „Сталин“, „Володарский“, „Правда“, „Сибиряков“, „Седов“ и „Русанов“ — могучая полярная флотилия, на которой сотни большевиков забрались на крайний север, побеждая его.

Точно птица, скользя с волны на волну, к борту судна ловко подошел моторный баркас. По штурмтрапу на палубу взобрались начальник станции мыса Челюскин — доктор Георгиевский (в прошлом имеющий трудную зимовку на архипелаге Земли Франца-Иосифа) и с ним еще несколько зимовщиков.

Радостно здоровались они со старыми друзьями, соучастниками трудных полярных походов на ледоколах „Седове“ и „Сибирякове“ — Шмидтом, Ворониным, Кренкелем, Громовым. Поцелуи, возбужденные выкрики, вопросы и рассказы о своей и чужой работе слились в сплошной гул. Гости торопились поделиться



впечатлениями о своей зимовке на мысе Челюскина, спешили осмотреть наш пароход.

— У берега стоит „Русанов“, — рассказывал Георгиевский. — он в прошлом году доставил нас сюда, а сейчас пришел опять и выгружает дополнительное оборудование для станции.

— Много зверя добыли? — спросил у зимовщика Громов.

— Есть малость, — ответил тот. — Одних медведей полтора ста штук, а моржей, нерпы — сила!

Вскоре пришла шлюпка с „Сибирякова“, доставив капитана-краснознаменца Ю. К. Хлебникова, механика М. М. Матвеева и других сибиряковцев.

Трогательна была встреча участников исторического прошлого года похода, ныне идущих в Арктику на различных судах. У многих на ресницах блестили прозрачные слезинки радости.

Весь день шныряли между пароходами шлюпки, катера, вельботы. Люди ездили друг к другу в гости, отправлялись на берег — на станцию, кричали, пели.

— Точно большой портовый город, — говорили, смеясь, зимовщики. — Мы за год и от людей отвыкли, а тут вдруг — привалило сколько.

К вечеру, освободившись от вахты, я по штурмтрапу спустился в вельбот. Там, разместившись на скамейках, уже сидели Шмидт, Бобров, подрывник Гордеев, повар Морозов, кинооператор Трояновский и другие челюскинцы. Вельбот подпрыгивал на волнах, точно стараясь достигнуть высокого фальшборта судна.

Моторист Иванов запустил мотор.

— Готовы? — крикнул я, — пошли. Отдай конец!

В воду булькнулся лопарь, его быстро выбрали на бак вельбота.

— Полный вперед!

Мотор заурчал, и, ныряя с волны на волну, вельбот понесся в густом тумане. Вокруг плясали гривастые волны. Идя вразрез им, я вел суденышко по компасу к полярной станции на берегу. Товарищи шутили, вскрикивали от мощных ударов волн о борт вельбота.

Впереди из тумана показалось белое пятно. Когда мы подошли ближе, четко вырисовалась огромная стамуха. \* Обойдя ее с правой стороны, я вскоре подвел вельбот к естественной пристани — обрыву берегового припая против радиостанции. Закрепив лопаря, я догнал товарищей уже около дома станции.

Большой деревянный дом с торчащими ввысь стрелами радиоантенн, в стороне от него два деревянных сарая и несколько собачьих будок — вот и вся станция. Серенькие строения приземисто возвышались над берегом, испещренным белоснежными пятнами сланца. Стены строения были облеплены распяленными для просушки шкурами медведей, моржей и нерп. На горизонтальных вешалах, высоко над землей, сохли изжелта-белые и пушистые медвежьи шкуры.

— Сто пятьдесят штук их у нас, — гордо объяснил зимовщик, — хороший промысел был.

\* Стамуха — большая льдина, сидящая на мели.



— А сейчас бьете зверя?— спросил Морозов.

— Нет, зачем же! Разве, если медведь забредет, так его убьем. А моржа и нерпу нельзя: они летние сейчас, нежирные, и быстро тонут.

Поражало обилие собак. Лохматые, большие и ушастые, они вертелись у ног, требуя ласки. И если видели, что человек ласкает их товарку, начинали выть и лаять от ревности.

— Зачем много так?— удивлялись мы.

— Вовсе не много. Мало даже. Вон, в сарае молодые растут, хотите посмотреть?

Мы вошли в сарай. Ревниво и беспокойно поглядывая на прищельцев, лежала огромная собачья мамаша, к соскам которой прильнуло четыре пушистых меховых шарика. Бело-черные и густопушистые, они, отнятые от матери, энергично рвались из рук людей.

— Это вот наши будущие помощники,— сказал зимовщик.— В пургу, в любой мороз и снег собаки работают безотказно и хорошо.

Осмотрев зимовье снаружи, мы вошли в дом.

Внимание привлекла стенгазета, висевшая в столовой, рядом с бюстом Ленина. Стенгазета станции— общая у челюскинцев и зимовщиков архипелага С. С. Каменева. Заметки для нее передаются по радио. Она полна информацией о жизни на Большой Земле, о работе на обеих станциях, о научных изысканиях, быте и охоте.

После осмотра полярной станции, все собрались в столовую. Незаметно завязалась оживленная беседа, внимательно слушали мы рассказы товарищей о трудной зимовке, проведенной ими на мысе Челюскина.

— Весной было дело,— рассказывал Георгиевский.— Я пошел к берегу измерить температуру морской воды и забыл надеть темные очки, предохраняющие от ослепительного солнечного света. Измерил воду, иду обратно и вдруг—ничего не вижу: ослеп. Показалось, что иду верно, но сколько ни бродил—все не мог добраться до дому, хотя от берега-то здесь всего лишь пять минут ходьбы. Сначала не догадался кричать, а когда закричал,—поздно уже было: ушел далеко от дома, наши меня не слышали. Бродил двое суток, пурга была, устал и потерял сознание. Тут меня и подобрал товарищи. Поправился, а потом и слепота прошла.

Георгиевский рассказывал об этом случае, как об обыденном, будничном эпизоде. Но от этих „будней“ по спине невольно пробегали неприятные мурашки...

...Всего на мысе Челюскина зимовало десять человек, доставленных в прошлом году ледоколом „Русанов“. Станция мыса Челюскина необходима для нормального судоходства по Северному морскому пути: она следит за состоянием льда в проливе Вилькицкого, соединяющем запад и восток Арктики. Станция производит метеорологические наблюдения в этом отрезке материка, она поддерживает радиосвязь между Архангельском и Беринговым проливом.



В этом году „Русанов“ доставил на мыс новые дома, оборудование для станции и смену зимовщиков. К научному значению станции прибавляется еще и промышленное: мыс Челюскина и его окрестности очень богаты промысловым зверем.

— А мы слышали ваш концерт,— внезапно вспомнил один из зимовщиков.— Сидим, скучаем, вдруг громкоговоритель как закричит: „Слушайте! Слушайте! Говорит пароход „Челюскин“. Сейчас даем арктический концерт. Гавайскую мелодию исполнит Борис Громов“. И вдруг запел женский голосок... Это патефон?

— Да, патефон Громова.

— Весь концерт прослушали мы тогда. Спасибо.

Мы вышли из дома. Туман стал чуть реже. У припая обрисовался громадный самолет „Дорнье Валь“ пилота Алексева, недавно прилетевшего сюда из бухты Тикси.

Шурша подошвами по битому сланцу, мы пошли на запад, к самой северной оконечности мыса. Она находится километрах в двух от зимовки и примечательна тем, что у самого берега лежит огромная, диаметром метра в два, бело-серая кварцевая глыба. Как попала она сюда? И почему именно на самую северную точку материка, где стоит теперь, одинокая и белая, в окружении темных россыпей сланца?

Метрах в четырех от глыбы высится огромный гурий, сложенный из сланцевых плит участниками амундсеновской экспедиции на „Мод“. Вершина гурия увенчана большим металлическим шаром с выгравированной на нем надписью по-норвежски:

**ПОКОРИТЕЛЯМ СЕВЕРОВОСТОЧНОГО ПУТИ**

**АДОЛЬФУ-ЭРИКУ НОРДЕНШЕЛЬДУ И ЕГО СЛАВНЫМ СПУТНИКАМ**

*ЭКСПЕДИЦИЯ НА „МОД“ (1918—1919)*

Рано утром 2 сентября „Челюскин“ покинул одноименный мыс, выйдя в четвертое по счету от Ленинграда море — Лаптевых. Море оказалось чистым ото льда, вызвав этим у нас большую радость. Но радость вскоре омрачилась девятибалльным штормом: он загнал на койки подверженных морской болезни товарищей. Но отсутствие льда и быстрое движение к Берингову проливу примиряли с бесконечной, надоедливой качкой.

Плохо приходилось от шторма не одним людям. На первом трюме, накрепко пришвартованная к рымам (кольца), стояла наша „шаврушка“. Огромные водяные валы, с шумом налетая на полубак, пенясь, скатывались с него, закрывая маленький самолет. Сверху — с мостика — казалось, что самолет, точно живой, трясет зелеными крылышками, спеша освободиться от воды. Бортмеханик Валавин и пилот Бабушкин часто бегали к самолету, проверяя крепления.

В спокойные от качки дни в правом коридоре помещения команды обычно собирались матросы, кочегары, строители и врангелевцы; приходили научные работники и, рассевшись на кожах парового отопления, вели бесконечные разговоры, спо-



рили, шутили. В обеих кают-компаниях — верхней и нижней — гулко стучали по столам костяшки домино, по уголкам столов парочками сидели сосредоточенные шахматисты.

Сейчас в судовых коридорах и общих помещениях было пусто: шторм всех свободных от работ разогнал по каютам и койкам. Забрав из судовой библиотеки побольше книг, люди предпочитали отлеживаться. Лежали и все женщины, кроме одной: Ольга Николаевна Комова — судовой метеоролог — упорно не прекращала всей работы. Она аккуратно в очередь с мужем вела вахты: в любую погоду, четыре раза в сутки, на главном мостике у метеоприборов появлялась ее плотная фигурка с красным платочком на голове. Не прекращала она работы и в библиотеке, с пяти до шести часов вечера ежедневно высиживая в красном уголке у книжного шкафа. Жизнерадостная и одинаково приветливая со всеми, она была нашим всеобщим другом, олицетворяя в себе ту женщину, о которой говорил Шмидт:

— Арктику нужно завоевывать прочно, по-настоящему. Поэтому — дорогу женщине, работнику и жене полярника, на суда, полярные зимовки и станции! Зачем на годы разбивать семью, когда это может плохо отразиться на работе? Если хотят, пусть едут вместе.

И очень спокойно ехали с нами на далекий остров Врангеля супруги Комовы, Рыцк, Васильевы, Буйко, Белопольские. Ехали на три года бороться с суровой природой, завоевывать север, а у Васильевых и Буйко были наши всеобщие любимцы — крошки Аллочка и Каринка.

Сто один мужчина „Челюскина“ чутко и дружески относились к десяти смельчакам-женщинам, делившим с ними все трудности похода. И отеческой заботой и любовью были окружены дети.

На следующий день качка сравнительно утихла: близость Новосибирских островов успокоила море. Это на-руку было нам — комсомольцам: мы праздновали XIX МЮД.

Подготовку к празднику начали задолго: из лучших комсомольцев судна организовали сквозную комсомольско-молодежную вахту, во главе со штурманом Виноградовым — двадцатидвухлетним моряком. Вахта быстро завоевала первое место в соревновании: у матросов не „рыскало“ судно, они четко выполняли все распоряжения комсостава, а кочегары вели жестокую борьбу за экономию угля и всегда держали пар на марке. Вахта в полном составе выходила на все авральные работы, своим безудержным весельем и энтузиазмом увлекая всех челюскинцев. Матросы Синцов и Ткач, кочегары Паршинский, Громов и Бутаков, машинисты Фетин и Апокин вместе со своим штурманом Виноградовым и механиком Филипповым показывали прекрасные образцы дисциплины и производительности труда.

В праздник девятнадцатого МЮДа мы вместе со всем комсомолом мира отмечали наши успехи и достижения и с радостью поделились ими с комсомолией ленинградской судоверфи, со всем комсомолом Союза. В этот день была отправлена радиogramма:



„Москва, Комправда. В день девятнадцатой годовщины МЮД комсомольцы-челюскинцы шлют пламенный братский привет славному ЦК и всему многомиллионному ленинскому комсомолу. Вместе с вами праздную великий день, мы, отмечая наши достижения, заверяем, что в дальнейшем так же твердо будем бороться за освоение Арктики и, являясь надежной опорой партиячейки, сумеем на деле оправдать доверие, оказанное нам ЦК ВЛКСМ и всем комсомолом.

Бюро ячейки ВЛКСМ: *Фетин, Миронов, Ткач*“.

Вечером в столовой команды состоялось торжественное собрание всех участников похода, на котором колонист острова Врангеля Виктор Гуревич сделал доклад о работе комсомола.

В коротком слове О. Ю. Шмидт отметил прекрасную работу ячейки, коротко сказав о каждом из нас, о комсомольцах — энтузиастах севера, как о смене ледовым бойцам.

Полным ходом работала машина судна. Свободное ото льдов море Лаптевых позволяло „Челюскину“ смело идти круглые сутки. До Новосибирских островов оставалось все меньше и меньше.

Так же, как Карское и Восточносибирское моря, море Лаптевых еще очень мало изучено, и наши научные работники проводили теперь большую исследовательскую работу. Аэролог Шпаковский, обосновавшийся со своим имуществом в специально для него сооруженной фанерной будке, частенько надувал водородом огромные резиновые шары и, соединив их вместе штук по 14—16, тщательно прикреплял к ним аппарат — зонд проф. Молчанова и отпускал в голубую высь.

В лаборатории химички Лобзы целыми днями фыркали примусы, звенела стеклянная посуда. Лобза интенсивно вела исследования льда и состава воды, устроив на палубе небольшие склады льдинок различных морей.

Частые промеры глубин точно наносились на карты, вырисовывая рельеф малоисследованного морского дна: „Челюскин“: шел к северному проливу Новосибирских островов — проливу Санникова, по которому до нас не проходило еще ни одно судно: нужно было нанести глубины пролива на карту, определить степень пригодности его для судоходства. До сих пор корабли ходили только по проливу Лаптева, отделяющему острова от материка, так как пролив Санникова не исследован. Наше командование решило включить его в эксплуатацию СМП.

Широко развернули научные работы Ширшов, Гаккель и Хмызников. Дневники их гуще и гуще покрывались записями глубин, течений, морского грунта и т. д. Каюта Ширшова превратилась в музей: в укрепленных на палочках банках, в зеленоватых растворах плавали миллионы микроорганизмов.

— Зачем это вам? — удивился я однажды.

Ширшов аккуратно собирал из плотной сетки в баночку воду с плавающими в ней ворсистыми точками. Плотно закрыв склянку, он объяснил:



— По этим микроорганизмам можно почти точно определить количество рыбы в морских бассейнах. Рыба питается ими, и чем больше их в море, тем больше и рыбы. А количество рыбы прямо пропорционально количеству морского зверя — моржей, нерп...

Упорно работали писатели и журналисты.

Илья Сельвинский часами работал над пьесой, главы из которой он читал экипажу.

Сергей Семенов до того углубился в арктическую трагедию, что иной раз пугал товарищей: он энергично шагал по коридорам, размахивал руками и выкрикивал жуткие фразы.

Борис Громов, попутно с правкой рукописи о походе „Сибириакова“, усиленно подбирал материал о нашем рейсе и приводил в отчаяние радистов, заваливая их кипами радиogramм в „Известия“. По этому поводу в одном из номеров стенгазеты появилась эпиграмма И. Сельвинского:

Да, тяжело свой облик в бронзе высечь,  
Сему способствует не без«Извест»ный рок...  
Борис в каюте сеет десять тысяч,  
А вот в газете всходит... десять строк.

Не ускользнуло от острого пера большого очкастого поэта пристрастие некоторых товарищей к домино. Любил „козла“ и О. Ю. Шмидт: долгие вечера плавания заполнялись игрой в домино не только в кают-компаниях, но и в каюте Шмидта, где вокруг маленького столика часами просиживали почтенный профессор, Бабушкин, Семенов и Громов. Эпиграмма гласила:

Пройдет сезон, и Отто гордо  
Предъявит миру два рекорда:  
Шесть тысяч двести восемнадцать  
Сплошных челюскинских узла,  
И семь миллионов триста двадцать  
Четыре партии в «козла».

Бурю восторгов у всех вызывали расклеенные на стене кают-компаний листочки „Ледового крокодила“. Тонким чутьем художника-карикатуриста Федор Решетников подмечал смешные стороны судовой жизни, неподражаемо перенося их на бумагу. Художник не щадил и себя: частенько вырисовывал он свою шуплую фигуру, а потом, скромно сидя в стороне, радовался, что ему удалось внести веселье в морские, в общем однообразные будни.



К Новосибирским островам подошли ночью, в густом тумане. Промеры глубин обнаружили повышающееся морское дно — близость берега. Капитан приказал бросить якорь.

Утром впереди судна открылся приземистый остров с песчаными отмелями берегов.

— Прямо на него перли, — сказал штурман Марков.

Сверясь по карте, он определил:



— Остров Бельковского. А вода правее — это и есть пролив Санникова.

Свернув на юг, мы обогнули остров, прошли мимо острова Котельного и вошли в неисследованный пролив, небольшие глубины которого (от 12 до 5 сажен) вынуждали идти малым ходом.

Тут, как и в море Лаптевых, льда не было. Лишь раза два мимо судна проплыли отдельные небольшие изжелта-грязные льдины. По словам сведущих полярников, это были осколки островного припая.

Берега пролива приземистые. По сравнению с недавно пройденным Маточкиным Шаром они казались низкими, хотя отвесные грани их ниспадали в воду острыми черными скалами. Мрачные в нежном освещении полярного дня, они производили неизгладимое впечатление своим суровым одиночеством и величественной тишиной.

— Вот богатая сторона! — произнес Хмызников.

— Чем?

— Тут богатейшие залежи мамонтовой кости. Часто вода, размыв берег, открывает целую нетронутую тушу мамонта, точно в склепе сохраненного вечной мерзлотой. Даже шерсть цела, а поджаренное мясо по вкусу напоминает молодого оленя. Тут целое кладбище мамонтов. И песцов много: промышленники, на зиму прибывающие сюда с материка, увозят сотни песцовых шкурок.

К вечеру Кренкель принес Шмидту кучу выловленных в эфире новостей. Профессор читал их нам, корреспондентам различных газет:

— Из бухты Тикси сообщают, что летчик Леваневский летал до острова Врангеля, обнаружив у берегов на всем нашем пути почти чистую воду. Летчик Красинский с мыса Северного летал на остров Врангеля и снял оттуда шесть человек взрослых и пять детишек, — главным образом нуждающихся в медицинской помощи. В числе снятых — зимовщик Павлов и его жена, которые провели на острове три зимовки...

... Мы узнали, что из устья реки Енисея в бухту Тикси на реке Лене прошли два речных парохода, впервые в истории обогнув мыс Челюскин. Речные суда у мыса Челюскина! Могли ли об этом мечтать полярники хотя бы двадцать лет назад, когда царский деспотизм бездушно душил малейшую инициативу героев-одиночек, стремившихся к завоеванию севера.

Ведь даже мощные ледоколы, как „Таймыр“ и „Вайгач“, лишь после трехлетней попытки смогли тогда (в 1915 г.) пробиться из Владивостока в Архангельск. Они — и десятки других судов — либо сворачивали обратно, либо застревали на зимовку у злополучного мыса Челюскина.

А теперь, только за одно лето 1933 года у мыса Челюскина побывало одиннадцать советских пароходов, и из них — два речных колесника, две скорлупки, которым по праву надлежит плавать лишь в спокойных реках.

Колесники — у мыса Челюскина!

Такова воля большевиков. Таково большевистское упорство.



## ВОСТОЧНОСИБИРСКОЕ МОРЕ

**К**ОГДА за кормой судна, скрытые расстоянием, растаяли берега Новосибирских островов, в море появились первые, хотя и разрозненные, но очень толстые льдины. Вступив на вахту, я заметил озабоченность штурмана Маркова и вскоре услышал от него причину тревоги:

— Ну, Миронов, теперь не зевать. Тут льды посильнее карских,— не успеешь оглянуться, как нос разнесешь, или лопасти винта на дно пойдут.

Марков был прав: многотонные льдины, с шипением проплывавшие мимо судна, угрожающе скалили острые зеленые клыки. Быстро мелькали мимо оснеженные ледяные валуны, подчас проходя „впритирку“,— касаясь корпуса корабля. Тогда по всему судну раздавался неприятный скрежет, а перевернувшаяся с громким шипением льдина показывала, точно язык, свой бок, запачканный красным суриком, содранным с корпуса судна.

Насвистывая песенку, Марков не сводил глаз с фарватера, крепко сжимая рукой ручку машинного телеграфа. Он во-время замечал опасное место, убавляя ход до малого. А когда „Челюскин“ проходил препятствие, штурман кричал мне:

— Держись, даю полный!

— Есть полный!

Пароход опять несся вперед.

Выходил из каюты капитан, тревожно наблюдал за нашей работой и опять уходил к себе, бросая через плечо:

— Только полегче, Михаил Гаврилович,— не стукните.

Середина сентября, близость зимы и предвестник ее — тонкий ледок на разводьях побуждали к бешеной гонке вперед — к желанному Берингову проливу.

— Гаврилыч,— однажды обратился я к штурману,— как думаете, выскочим?

— Гм-гм...— буркнул он.

— Ведь осталась-то чепуха, два моря только,— продолжал я.

— Пройти-то пройдем,— Марков взглянул на меня,— а драться еще много, ой, много придется: Чукотское море тяжелое сейчас...

... С каждым днем плотнели льды. Редкими стали широкие полыньи, да и они затянулись звонким и эластичным ледком, очень замедлявшим ход корабля.

Игольчатый лед, этот первый из видов льдообразования, уже давно сопутствовал нам. Позднее он сплотился в ледяное сало: пароход шел, сопровождаемый непрерывным шипением. Вскоре



сало превратилось в шугу, затем — в блинчатый лед, и вот сейчас уже ледяные „блины“ спаялись в сплошной, еще тонкий, но упругий и вязкий нилос.

Скорее в пролив! Пройдет месяц, — предательский нилос прочно скует в одно целое битые, а потому слабые еще льдины многолетнего пака, и тогда ничто не в силах будет вырвать пароход из мертвого ледяного плена.

Пароход шел и ночью. С носа судна, голубой струей врываясь в иссиня-черную ночь, лился широкий луч прожектора. Зловеще чернела холодная вода, и причудливо рисовались льдины, убегая за корму судна.



Судно получило немало повреждений. Стальной форштевень от ударов о льдины превратился в сплошное решето, и никакие помпы не в силах были откачать воду из форпика. Помещение форпика пришлось наглухо задраить, зацементировав горловину, а для того, чтобы не разбить окончательно нос парохода, — наполнить форпик поленьями дров. В первом трюме в добавочных креплениях нуждались до десятка шпангоутов, а с правого борта, лишь в нескольких сантиметрах от уровня воды, зияла огромная пробоина, сквозь которую из трюма виден был проплывающий мимо судна лед. У корабельного винта четвертушку одной из лопастей срезало, точно бритвой, при ударе о ледяной валун.

Все это заставляло с еще большей силой рваться вперед.

Посеревший, осунувшийся капитан часами просиживал в наблюдательной бочке, прошупывая биноклем каждую пядь пути. Измученный тяжелыми днями борьбы, он резко распекал вахтенных штурманов и матросов за малейшую оплошность, нерасторопность, требуя абсолютно точного выполнения приказаний. Очень спокоен был начальник похода О. Ю. Шмидт. Приветливый и одинаково внимательный ко всем без исключения, он чутко относился к личным интересам каждого, становясь для всех близким, интимным другом. Так же, как и в свободных ото льда водах Баренцова моря, выходил он теперь вечерами на ботдек, совершая обычную прогулку. И, казалось, достаточно было одного взгляда на высокую, худощавую и немного сутулую фигуру начальника, чтобы все сомнения и беспокойство рассеялись.

Трудности пути не нарушили общественной работы. Регулярно выходили стенгазета и „Ледовый крокодил“. Вечерами в верхней кают-компании играл струнный оркестр. Ежедневно занимались кружки высшей математики, физики и языков. Заместитель начальника экспедиции по научной части И. Л. Баевский, привлекая своим красноречием большинство беспартийных товарищей из команды и всех строителей, проводил занятия комсомольской политшколы. В перерывы между обедом и ужином проходил шахматный турнир, где первое место неизменно оставалось за Шмидтом.

11 сентября мы были на траверзе реки Колымы, недалеко от острова Четырехстолбового. В этом году корабли Колымской



экспедиции завезли сюда большую полярную станцию. Мы были первыми, с кем заговорила новая рация необитаемого ранее острова.

12 сентября „Челюскин“ вышел к черному, отвесному мысу Шелагского, встающему из белых равнин чаунских тундр. Миновав Чаунскую губу и мыс Шелагского, мы двигались вдоль берегов последнего этапа ледового похода — Чукотского полуострова. Далеко позади остались Мурманск и Баренцево море, „ледяной мешок“ и мыс Челюскина. Несколько тысяч миль труднейшего пути остались за кормой корабля, и лишь сотни миль отделяют нас от мучительно-желанной цели — Берингова пролива.

— Эх, дойти бы до пролива! — наблюдая за медленным ходом судна, с каким-то надрывом в голосе проговорил однажды пятидесятилетний моряк, судовой плотник Адам. Доминикович Шуша. — Дойти, а дальше чорт с ним, будь, что будет: ведь задание-то мы выполним.

— Дойдем, батя, дойдем! — бодрилась молодежь, — Факт, будем в проливе. Вот на Врангель вряд ли пустят льды, а в проливе будем...

... Давно минули те дни, когда „Челюскин“ за четырехчасовую вахту проходил по тридцати и сорока миль. Сейчас даже десять миль за вахту мы встречали с радостью. Бывали дни, когда в вахтенном журнале запись пройденного пути выражалась лаконичными цифрами „2“, „1½“ мили или полной сухого трагизма строкой:

„В ожидании перемены ветра и разводий стоим во льдах“.

Зато каким бурным весельем приветствовали челюскинцы многочисленные „коридоры“ чистой воды, затянутой тонкой пленочкой молодого нилосового льда! Полным ходом неся тогда корабль, сопровождаемый шипением, непрерывным хрустом и методичным звоном голубоватых, как бутылочное стекло, льдинок. И, когда опять пароход медленно входил в лед, многие бежали в каюты, доставали блокноты и дневники, коротко записывая в них:

— „До пролива осталось четыреста миль. Прошли за вахту двадцать миль...“



Однажды сверху, из наблюдательной бочки, раздался голос капитана:

— Справа по-борту три парохода!

Мы забрались как можно выше, прощупывая взглядом каждый сантиметр белого ледяного хаоса. Наконец, раздались возгласы:

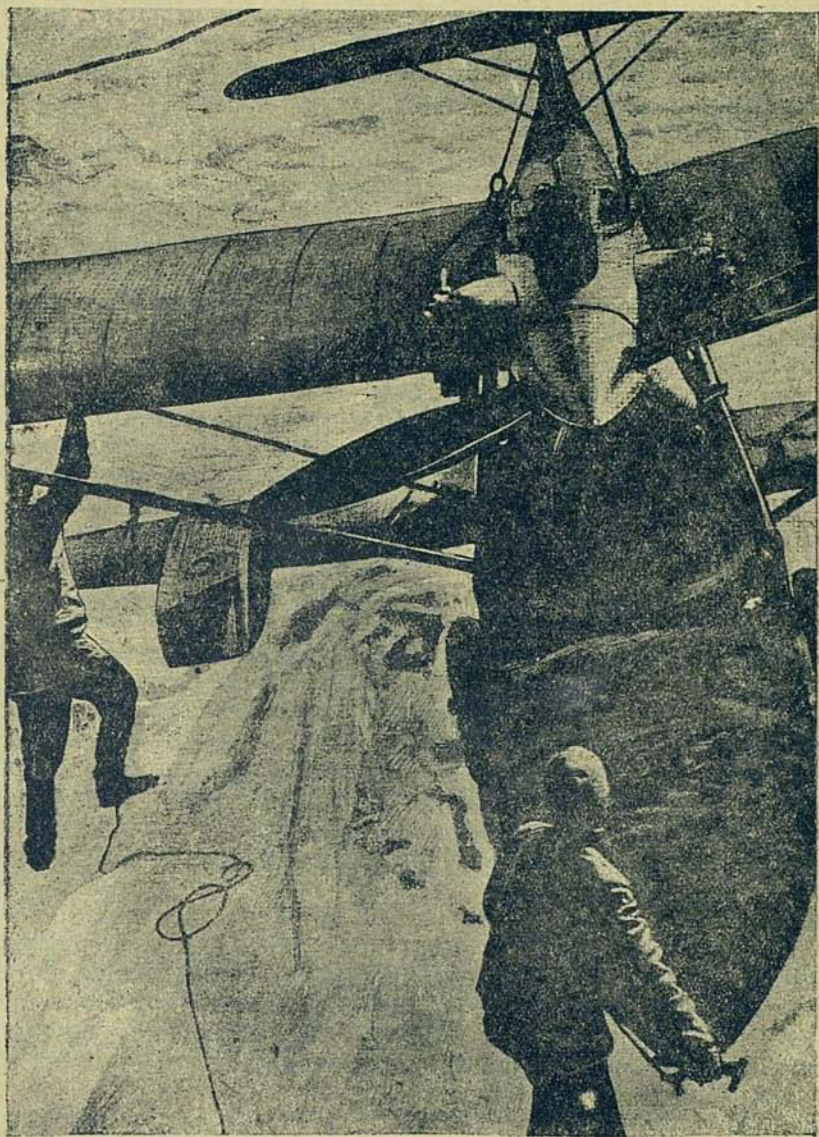
— Вижу! Вижу!

— Где?

— Вон, левее высокого ропака...

Суда оказались частью Колымской экспедиции — „Север“, „Хабаровск“, „Анадырь“. Они перегружали с „Севера“ уголь, пополняя свои запасы. Узнав о нашем продвижении вперед, суда тотчас же прекратили перегрузку и тронулись за нами. Впереди





Самолет-амфибия Ш-2 летчика Бабушкина



шел наименее пострадавший „Хабаровск“, за ним — „Анадырь“, а сзади всех плелся сильно потрепанный льдами „Север“.

Вечером силуэты судов четко вырисовывались на горизонте. Корабли догоняли нас, и мы радовались за товарищей: ведь „Север“ и „Анадырь“ уже провели одну полярную зимовку, и экипажи их очень нуждались в заслуженном отдыхе. Однако всеобщая радость уступила место горькому разочарованию, когда с „Севера“ пришло полное трагизма сообщение о большой льдине, застрявшей в лопастях его винта: пароход не мог двигаться дальше.

Трогательно и вместе с тем бесконечно мужественно звучали радиogramмы „Хабаровска“ и „Анадыря“, полученные нами:

„Прекращаем продвижение за вами. Возвращаемся на помощь пароходу „Север“. Искренне желаем вам скорейшего выхода в Берингов пролив — большевистского выполнения задания партии и правительства“.

Серый, безжизненно-сучный был рассвет следующего дня. Вокруг судна пластались многолетние ледяные поля, и ничто не выдавало присутствия там, за кормой, трех оставшихся пароходов.

„Челюскин“ продолжал с переменным успехом двигаться на восток. Справа, милях в пяти от судна, тянулись однообразные отлогие берега Чукотского полуострова. У самой кромки льда на берегу частенько темнели чукотские стойбища, а дальше от берега поднимались в тумане овальные сопки и холмы.

Недалеко от мыса Якон мы вышли в большую полынью и бросили якорь. Серое утро сменилось ясным солнечным днем. В воздухе веяло необычным теплом. Мы ждали самолета Красинского с мыса Северного. Красинский не заставил себя ждать: через полчаса гигантская стальная птица — трехмоторный самолет Н-4 плавно опустился на воду недалеко от судна. После короткого совещания у Шмидта, на самолет взобрались Красинский, пилот Н-4 Куканов, Шмидт, будущий начальник острова Врангеля Буйко и И. А. Копусов. В то же время мы спустили на воду свою „шаврушку“, и, пока у Н-4 запускали моторы, наша амфибия, забрав Бабушкина и Воронина, легко оторвалась от воды и быстро исчезла вдаль, уходя в ледовую разведку.

Мы гордились своей „стрекозой“, показавшей класс отрыва от воды. Н-4 несколько раз неудачно пытался взлететь, потом подошел к судну и потребовал шлюпку. Мы подали ее и в шлюпку. с самолета сгрузили балласт и... Копусова. После этого, взяв большой разбег, самолет поднялся.

Грустно провожал его глазами Копусов, а мы, окружив неудачного пассажира, смеялись:

— Ваню в балласт превратили...

Художник Решетников в следующем номере „Ледового крокодила“ изобразил Копусова верблюдом, которого Шмидт и Красинский на тоненькой веревочке спускают с самолета.

16 сентября „Челюскин“ пересек 180 параллель, вступив в восточное полушарие земного шара. До этого штурманы несколько



раз подводили стрелки судовых часов, уравнивая судовое время со временем пояса земного шара, в котором находился „Челюскин“ в процессе плавания. Теперь находились в проливе Де-Лонга.

Слева, почти перпендикулярно судну, находился остров Врангеля, отделенный от „Челюскина“ семьюдесятью милями сплошных многолетних льдов. Одной из задач полета Н-4 на остров было выяснение возможности подхода к нему. Капитан Воронин, лавируя по разводам, торопился провести „Челюскина“ к мысу Северному, куда, по сообщениям ради, уже благополучно вернулся самолет Н-4.

Милю за милей одолевали мы в трудном пути по проливу Де-Лонга. Капитан, штурманы и матросы пустили в ход всю свою изобретательность, весь морской опыт, и „Челюскин“ медленно, но упорно двигался вперед.

— Лед лбом не прошибешь,— глядя на сплошные ледяные поля, посмеивался в рыжие усы Владимир Иванович,— головой, мозгами его брать нужно.

Поздно вечером достигнув мыса Северного Рыркария,\* где находится большая полярная станция Главсевморпути, мы взяли на борт Шмидта и Буйко и, не теряя времени, пошли дальше, нащупывая прожектором черную воду полыней.

Утром на общем собрании экипажа Отто Юльевич сделал информацию о полете на остров:

— С юга пролив Де-Лонга забит непроходимыми льдами,— начал Шмидт.— С этой стороны подход к острову абсолютно невозможен. Желая выяснить возможность подхода с другой стороны, мы сделали глубокий полет на восток, вплоть до банки Геральд. Тут оказалась совершенно иная картина: возле острова и к востоку от него — чистая, без единой льдинки вода. Нордовые и норд-остовые ветры, дующие в последнее время, совершенно отжали лед с восточной стороны острова, и, если бы в настоящее время мы были уже в Беринговом проливе, для „Челюскина“ не составляло бы большого труда пройти к острову и сменить зимовщиков. Этот маневр мы и попытаемся проделать при первой возможности.

— На острове все благополучно. Признаюсь, я даже не предполагал, что у островитян так хорошо, и был несколько поражен, когда осматривал чистенькие, уютные и опрятные дома полярной станции. Зимовщики вполне обеспечены продуктами. По словам начальника острова тов. Минаева, хороший подбор продуктов питания и обильный промысел зверя сохранили здоровье зимовщиков в течение четырехлетней зимовки на острове.

— Островитяне добыли много ценнейшей пушнины — шкуры медведей, песцов, моржей. Только за последнюю зиму ими убито свыше восьмисот песцов. Обилие продуктов вынудило их прекратить убой морского зверя, так как мяса уже заготовлено

\* Рырк — морж, карпий — мыс (чук.). Рыркарий — моржовый.



с избытком на целый год. Единственное, в чем нуждаются островитяне, это топливо: топлива мало, для пополнения запасов его по побережью отправлены люди: собирать лес-плавник. Сейчас на острове находятся начальник Минаев с женой, механик Денисов и радист самолета Н-4 Страунман, оставленный там в первый прилет самолета. Остальные — эскимосы и чукчи, всего шестьдесят человек.

— Интересно,— закончил, улыбаясь, начальник,— на острове, как и на материке, существовало мнение, что „Челюскин“—это сверхмощный ледокол. Нам с товарищем Буйко долго пришлось разубеждать островитян в их заблуждении.

Председатель судкома кочегар Румянцев предложил задавать докладчику вопросы.

— Отто Юльевич, куда мы пойдем сейчас?— спросил подрывник Вася Гордеев.

— Уместный вопрос,— ответил Шмидт,— сейчас путь один— на восток. Мы должны в кратчайший срок достигнуть Берингова пролива. Без этого мы не можем допустить риск итти к острову. А когда дойдем до пролива, то приложим все силы, чтобы добраться до острова.

Сообщение начальника несказанно обрадовало коллектив: путь к цели продолжается!

Чукотское море оказалось еще более трудным в ледовой обстановке, чем Восточносибирское. Все чаще и чаще приходилось останавливать работу машины корабля, отдаваясь на волю дрейфа. В такие часы, ожидая разводий, мы опускали с борта судна лот и следили за направлением и скоростью дрейфа парохода вместе со всей массой льдов. С радостью встречали челюскинцы известия о дрейфе,— хотя бы полмили в час,— но на восток. И хмуро поругивали движения льдов в обратном направлении.

С востока поступали неутешительные известия. Ледорез „Литке“ сообщал о тяжелых льдах в районе Колючинской губы, откуда он ушел, оставив у мыса Джинретлен пароходы „Лейтенант Шмидт“ и „Свердловск“.

17 сентября, выйдя в большую полынью, мы опять спустили на воду самолет. Бабушкин с капитаном вылетели в ледовую разведку.

Сколько раз выручала наша „стрекоза“ неповоротливый пароход, указывая ему короткий и наиболее легкий выход из ледовых тисков! В обстановке „пловучего арктического института“ мы на практике изучили „полярный комбинат“,— сложную и чрезвычайно плодотворную совместную работу парохода и самолета. И теперь, полетав около часа, „шаврушка“ вернулась на корабль, обрадовав всех известием, что перед нами семнадцатикилометровая перемычка льда, а дальше — „насколько хватает глаз“ — разреженная полоса льда.

— Взять! — энергично звякнул телеграф,— взять перемычку! Заработала машина. Пароход вполз широким брюхом в густые льды. Отходя назад и набирая скорость, он бросался на препятствия, сантиметр за сантиметром продвигаясь вперед.



То залезая в бочку, то избегая на мостик, ругаясь и нервничая, руководил капитан борьбой со льдом. Он часами не уходил в каюту, напряженно всматриваясь в ледяной хаос. Ветер жег его красное, перемороженное лицо, но Воронин, казалось, даже и не замечал этого.

Мы — матросы — с трудом выстаивали свой час у штурвала, кутаясь в меховые полушубки и подставляя ветру то бок, то спину. Вахтенные штурманы отплясывали однообразный танец, грея мерзнувшие ноги, а капитан весь день не сходил с мостика.

К вечеру движение прекратилось: десятибалльный многолетний лед, спрессованный норд-вестом, плотно закрыл все море.

— Курица напиться не сможет, негде, — устало проговорил Воронин. — Будем ждать утра: может, ветер изменится, и разведет. Я пойду, прилягу, а если что будет, сразу разбудите.

Замерло судно. Струйкой вился из трубы сизый дымок, вахтенный матрос-гигант Гриша Дурасов вытравил лот и одиноко бродил по палубе, не зная, к чему приложить свои сильные, не привыкшие бездельничать руки.

— Попробовать бы взорвать лед, — предложил С. В. Гудин. — Позовите подрывника.

Минут через десять на лед сошли подрывник Гордеев, врангелевцы Погосов и Рыцк. Метрах в двадцати впереди судна они опустили в прорубленную во льду лунку большой заряд аммонала, подожгли шнур и разбежались. Резко и гулко грянул взрыв. Огромным фонтаном брызнули куски и кусочки льда, с шипением и глухими ударами падая на снег. На месте взрыва образовалась сероватая лужа ледяной каши.

— Плохо, — определил старший помощник капитана Гудин, с шестом в руках пробежав по каше. — Если б трещины были, тогда хорошо, — можно бить и взрывать, а так бесполезно: не пойдет судно.

— Сергей Васильевич, — крикнул с палубы вахтенный штурман Павлов, — вас можно сюда на минутку?

— Иду, — старпом зашагал к штурмтрапу, глубоко проваливаясь в снег.

— Вы спрашивали о дрейфе? — говорил ему на палубе Павлов, — дрейф две мили в час по курсу.

— Не может быть?! — удивился старпом. — Две мили?

— Да. Я нарочно проверял несколько раз.

Старпом перегнулся через планшир и звонко крикнул в черную серую муть:

— Эй, вылезайте на судно! Не надо рвать, нас несет к Берингову проливу...

... Утром на горизонте показался приземистый остров Колючин. Непрекращающийся дрейф за день подтащил пароход к нему. Вечером остров виднелся милях в семи впереди судна.

— Знаешь, сколько осталось? — спросил, подойдя ко мне, Борис Громов, — осталось сто сорок!

— До Берингова пролива осталось сто сорок миль!



## РЕШИТЕЛЬНЫЙ БОЙ

**Д**ВАДЦАТОГО сентября ночная вахта проходила очень тревожно. Тепло укутавшись в огромный бараний тулуп, я уселся на бочки с горючим на кормовой палубе, вслушиваясь в зловещие скрежеты и поскрипывания льда внизу, около корпуса судна.

Скрытая густыми облаками, луна призрачно и расплывчато освещала безмолвные льдов. Впереди судна, чуть правее его, из ледяных полей вставали неясные контуры острова Колючина.

Вся вахта напряженно следила за островом. Кроме вахтенных, на палубе находились капитан, Шмидт, Бобров и несколько участников экспедиции. Остальные товарищи, не ведая о надвигающейся опасности, спали в каютах.

Сильный дрейф вместе со льдом быстро нес пароход прямо на остров. Мы видели: если „Челюскин“ не пронесет хотя бы немного левее Колючина, то силой напора льдов он будет выброшен на отмель, прижат к скалам и неизбежно раздавлен.

Тиски льдов были чудовищно сильны. Льдины налезали друг на друга, слоями набивались вглубь, стонали трещали, хрустели и скрежетали. Под напором льдов гулко трещал корпус парохода, заметно прогибались отдельные листы обшивки и шпангоуты. Изредка выстрелами бухали сорванные заклепки.

Лед, шурша и шевелясь, двигался сплошной массой, как в ледоход в узком месте реки. Остров с каждой минутой приближался все ближе и ближе. С каждой секундой крепче сжимало корпус судна.

— Под кормой как? — донесся со спардека тревожный голос капитана.

— Все в порядке!

— Руль?

— Цел, — я перевесился через борт, большой люстрой освещая подзор кормы. — Все в порядке!

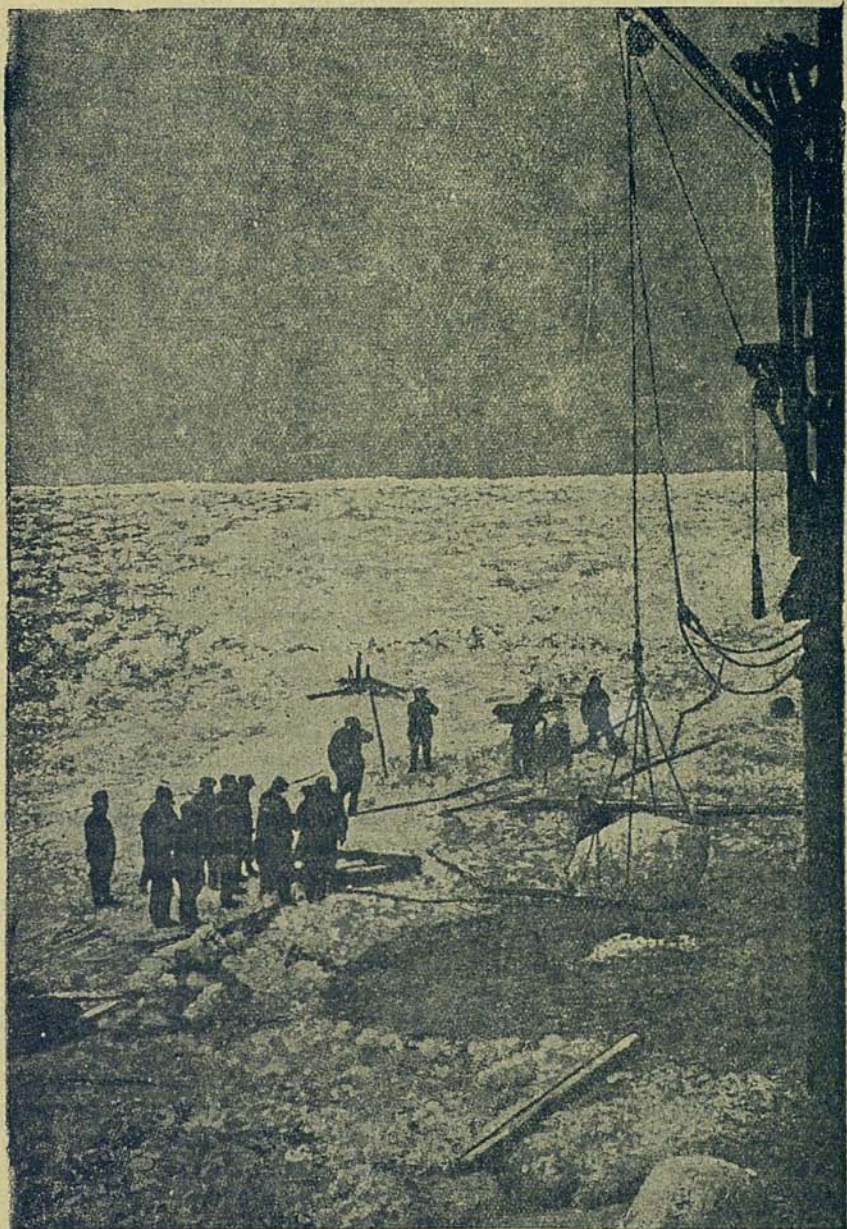
Мой товарищ по вахте — матрос Лесков часто промерял воду в льялах, бегал в первый трюм, наблюдая за течью: от сжатия трещины в корпусе раздались, и вода в трюмы поступала быстрее.

— Скажите в машину, чтобы пустили донки, — получил я приказание.

Сбежав в машину и передав распоряжение капитана, я опять вернулся на корму. Темный силуэт острова чернел невдалеке от судна, но уже видно было, что нас пронесит стороной.

К утру Колючин был в шести милях за кормой. Ледяные тиски постепенно слабели, движение ледяной реки становилось





Обколка льда вокруг корпуса «Челюскина» (стоянка у острова  
Колючина)



все медленнее. К восходу солнца оно прекратилось совершенно. Мы стояли в сплошном льду против горла Колючинской губы. „Ледяная река“ в полутора милях от нас быстро двигалась к востоку.

Картина была далеко не отрадной: пароход, намертво впаянный в неподвижные льды, казалось, застрял навсегда.

В семи милях на запад от него из льдов выпирала покатая спина серовато-белого острова, а всего лишь в полутора милях к северу бурно двигался лед в нужном нам направлении.

— Из огня да в полымя, — мрачно шутили товарищи, — угрозило, нечего сказать: вперлись в местечко.

Двухдневное ожидание не принесло изменений: так же быстро неслась мимо нас недосыгаемая „ледяная река“ дрейфа; так же мертво стыли полторы мили неподвижного льда, отделяющего „Челюскин“ от „реки“; так же надменно выступала громада полярного острова.

Вынужденное бездействие почти у цели похода очень тяжело отражалось на моральном состоянии людей. Наименее привычные к суровой полярной обстановке плотники, а за ними кое-кто из врангелевцев и состава экспедиции начали поговаривать о возможной, даже вероятной зимовке, о сорванном походе и близкой полярной ночи.



Еще сибиряковцы дали острову Колючину и одноименной губе меткое прозвище „колючего места“, вполне заслуженное этим кусочком полярного побережья Азиатского материка.

С самого начала арктических походов и до последнего времени район Колючинской губы является камнем преткновения не только для морских, но даже воздушных кораблей. Сильные, часто меняющиеся течения и круговороты, мощное течение, в определенные периоды года втягивающее в губу огромнейшие потоки воды, и, наконец, частые и резкие изменения погоды — все это создало „колючему месту“ плохую репутацию.

Будучи совершенно неизученным, район явился местом аварий многих судов. Теперь тут решено построить полярную станцию Главсевморпути, которая займется детальным изучением как самой губы, так и морских течений в ее районе.

В течение ряда десятилетий было не мало аварий у острова Колючина.

В 1878 году тут зазимовал пароход „Вега“ экспедиции Норденшельда, не дойдя до чистой воды лишь нескольких десятков километров. Когда „Вега“ стала на зимовку, недалеко от нее — у мыса Сердце-Камень — промышляли американские китобойные суда, и только отсутствие радио на корабле помешало Норденшельду обратиться к ним за помощью.

В 1930 году, недалеко от припая губы, на воду спустился большой самолет Красинского „Советский Север“, совершавший полет по северному побережью Союза от Берингова пролива до Белого моря. Утомленные полетом, авиаторы решили отдохнуть на удобной стоянке, но с молниеносной быстротой



налетевший шквал сорвал самолет с якорей и, приподняв его, грохнул об лед.

В том же году на чукотском побережье работала американская шхуна „Нанук“ промышленника Свенсона. Застигнутая льдами, шхуна осталась на зимовку у мыса Биллингса, имея на борту богатейший груз ценных песцовых шкур. Стремясь к пушному сезону доставить шкурки в Америку, Свенсон нанял для этого несколько американских самолетов, на одном из которых работал известный американский летчик-полярник Эйельсон. Во время полета самолет Эйельсона попал над Колючинской губой в сильный шторм, с большой высоты упал вниз и пропал. Лишь спустя долгое время самолет и погибший на нем экипаж были отысканы советским летчиком Слепневым и на самолете последнего доставлены в Америку.

В 1931 году у побережья Чукотского полуострова была раздавлена льдами советская шхуна „Чукотка“. Видя гибель корабля, экипаж покинул его и благополучно добрался до зимовавшего неподалеку парохода „Колыма“. Мощное течение подхватило затонувшую шхуну и приволокло ее в глубь Колючинской губы.

Совершая исторический поход из Архангельска во Владивосток, ледокольный пароход „Сибиряков“ недалеко от острова Колючина потерял лопасти винта. Казалось, судно было обречено на зимовку, однако авария не сломила упорства большевистского коллектива ледокола, и вскоре мир узнал об очередном „чуде“ большевиков: сибиряковцы в короткий срок произвели смену лопастей — сложный ремонт, обычно доступный лишь в условиях удобных доков, поднимающих судно из воды.

Теперь — на грани зимы 1933 года — в ледяные тиски „колючего места“ попал пароход „Челюскин“.

Немало пострадавший от столкновений со льдом, имея множество течей, пробоин, сорванных заклепок, сломанных шпангоутов, погнутых листов корпусной обшивки и лопасть винта, сломанную на четверть, он был, как будто, обречен на зимовку.

Чтобы вырвать пароход из плена, имелось лишь одно средство, правда, совершенно не зависящее от нас: нужен был крепкий южный ветер. Этот ветер отогнал бы льды от берегов, и тогда достаточно взорвать лед в нескольких местах, чтобы открылся путь на восток.

Но надежд на южный ветер почти не было: не считаясь с нашими желаниями, твердой поступью шагала суровая зима, и вместо желанного южного ветра беспрерывно дул то северный, то северо-восточный.



Ежедневно то в каюте Шмидта, то у капитана происходили совещания, где люди упорно думали над одним:

— Как вырвать судно?

На совещаниях всесторонне обсуждались „за“ и „против“ зимовки, детально взвешивался и проверялся малейший шанс, предлагались и отвергались десятки проектов.



Все свободные от судовых работ были превращены в подрывников. Взвалив на плечи большие железные банки с аммоналом и заранее заготовленные связки кирпича, мы уходили за полтора километра от судна, к кромке „ледяной реки“. Брели по глубокому снегу, нередко проваливаясь в ледяную воду. С облегчением сваливали у цели тяжелый груз.

Привязав к зарядам по пяти штук кирпича, мы опускали их под лед и разбегались в стороны, предоставляя остальное подрывнику Гордееву. Тот поджигал бикфордов шнур и удирал подальше. Долго тянулись минуты ожидания, потом лед резко вздрагивал, и в тишине морозного дня громко ахал гулкий взрыв. Не удовлетворяясь одиночными взрывами, мы устраивали цепь их, шеренгами закладывая по три и четыре заряда.

Вечное молчание Арктики наполнилось канонадой. Вверх взлетали фонтаны ледяных осколков, с шумом плюхаясь в снег. Казалось, происходило большое сражение.

Но... взрывы почти не давали эффекта: в спрессованном льду не образовывалось трещин, от взрывов получалась лишь каша быстро смерзающихся, загрязненных дымом сероватых лужиц, аммонал, очевидно для всех, расходовался зря.

Устало опускались руки у подрывников, наблюдавших за безрезультатными взрывами. Потные и утомленные, с трудом перелезая через торосы и глубоко проваливаясь в снег, мы брели к судну.

— Напрасный труд! — бурчал врангелевец Виктор Гуревич.

— Но вырваться нужно? — вступал в спор его друг Погосов.

— Ясно, надо, — обижался Виктор, — я что, против?

И опять гремели взрывы. И опять, меняя ход, бешено работала судовая машина.

— Будем биться! — упрямо произнес капитан. — Пустим в ход аммонал, термит, пешни, сто человек и две тысячи четыреста челюскинских лошадей, а там южный ветер подоспеет — вырвемся!

Челюскинцы собирались быстро. Рассаживались на стулья и диваны, шутили. По соседству, в красном уголке, завели патефон. Скоро столовая набилась доотказа. Даже в коридоре тесно стояли товарищи. Пришли Шмидт, Воронин и Бобров. Сразу наступила тишина.

— Товарищи, — начал Отто Юльевич, — я пригласил вас сюда для того, чтобы раньше всего ликвидировать некоторую, создавшуюся за последнее время, недоговоренность и вместе обсудить наше положение. Мне стало известно, что в нашем коллективе появились разговоры о зимовке. Эти разговоры вполне своевременны, и я лично не вижу в них ничего предосудительного; пароход крепко сжат льдами, уже конец сентября, и, по видимому, вполне вероятна зимовка. Я не скажу, что зимовки не будет, да и не может этого сказать никто. Все зависит, я бы сказал, от случая: случайно нас дрейфом затащило сюда; возможно, дрейф начнется опять, и мы пойдем дальше. Еще более вероятно, что в ближайшее время подуют южные ветры,





Собачья упряжка



разведут льды и освободят пароход. Может быть и обратное: мы останемся на зимовку. Можем ли мы допустить это?

— Нет,—закричали с мест,—нужно итти вперед, двигаться. Но как вырвать пароход?

— Верно,—улыбаясь, продолжал Шмидт,—нужно итти вперед, нужно выполнить свое задание. Взрывать лед бесполезно: взрывами мы не сможем освободить пароход. На совещании с Владимиром Ивановичем мы нашли другой выход: вырубить вокруг судна весь лед, развернуть пароход носом к движущемуся льду и постепенно прорубать дорогу к „ледяной реке“. Это трудная работа, она может показаться невыполнимой, но это единственный выход. Завтра с утра мы начнем аврал.

Шмидт умолк. На бледном лице его вздрогнули сурово сдвинутые брови.

— Ну, как?—через минуту тихо спросил он,—сделаем? Все зависит от нас и только от нас самих...

— Даешь аврал!—громко крикнул кто-то.

И, отвечая Шмидту, бросая вызов суровой стихии, все, как один, ответили:

— Сделаем. Даешь аврал!

— Ну, вот, я так и знал, товарищи,—засмеялся начальник. А если даже и аврал не поможет, мы дружным коллективом останемся на зимовку, и во избежание недоразумений я заявляю, что сам тоже не покину судна, что бы с ним ни было.

Бурные аплодисменты долгое время не смолкали.

Когда наступила тишина, Воронин подробно разъяснил порядок авральных работ.



Утром льды вокруг судна огласились небывалым шумом. Двумя бригадами мы приступили к выколке льда у носа с левого борта и у кормы с правого, чтобы развернуть судно почти на девяносто градусов—носом к „ледяной реке“. Незанятых на аврале осталось лишь несколько человек: О. Н. Комова вела метеорологические наблюдения, три матроса несли палубные вахты, а шесть кочегаров и три машиниста—вахты в машине.

Пешнями и ломами помогая взрывам аммонала, мы дробили лед в мелочь. Ледяную кашу сетками выбирали из воды, грузили в широкие сани и отвозили подальше от судна, за полосу расчистки.

Работа подвигалась медленно, но верно. С рассветом сходя на лед, работали до короткого обеденного перерыва. После обеда вновь начинались взрывы, дробление пешнями, возка льда на санях. Каждый видел личного врага в холодных, звонких льдинах и, вонзая в них пешню, стремился сокрушить, стереть в порошок этого врага.

С первых же дней началось соревнование между обоими участками работ. Так же, как при угольном аврале в Карском море, старались сделать больше и лучше. После работы страшно болели руки и спины, во время ужина слипались глаза, от усталости немели языки.



Скоро на участках появились полыньи. Двухметровый лед ожесточал людей, заставлял их энергичнее тянуть сани, крепче бить ломом. За ночь вырубленные места покрывались крепкой ледяной коркой, из-под льда всплывали новые и новые льдины, но и это не могло остановить упорства продолжавших работу челюскинцев.

В полыньи нередко падали поскользнувшиеся товарищи, с головой окунались в ледяную воду. Через несколько минут, наскоро переодевшись, они вновь выходили на работу. Простуда, насморк, кашель не существовали: об этих мелочах забыли, а врач Никитин работал вместе со всеми с пешней в руках.

Вечером люди ревниво осматривали участки соревнующихся, оценивая их работу.

— Сегодня мы сделали больше,— гордо заявляли „кормовики“,— мы обставляем вас.

— Ничего! — „Носовики“ явно злились. — Завтра увидим... Цыплят по осени считают...

Утром „носовики“ раньше выходили на работу. Торопили отстающих:

— Скорей! Нажать надо, нас обгоняют.

Работали, не замечали, что насквозь промокли валенки и пропиталась потом одежда.

— Нажимай, ребята! — кричали на корме,— нас начинают обгонять.

— Нажимай! — кричали на обоих участках.

Гулко бухали взрывы, в снег летели недокуренные в спешке папиросы, прекращались разговоры.

Свободное ото льда место росло. Хитроумной системой блоков огромные льдины прямо из воды вынимались судовыми лебедками и оттаскивались далеко в сторону.

В общей спешке почти незамеченным прошло первое октября — исторический день выхода „Сибириакова“ на чистую воду. Челюскинцы едва обратили внимание на неожиданный приезд к судну гостей с берега — чукчей. Лишь когда чукотские „лошади“ — собаки столкнулись с нашими „лошадками“ — матросами и научными работниками, тащившими груженные льдом сани, последние обнаружили вестников Большой Земли.

— Здалова! — коверкая слова, произнес один из гостей, — к вам тагам\* госыта.

Они были смуглы и кособровы, одетые в костюмы из звериных шкур. Мы очень обрадовались гостям, но еще больше — их словам, переведенным Н. Н. Комовым. У чукчей спросили:

— Лед тут встал на зиму?

— Уйна,— ответил самый пожилой. — Хиль-хиль тагам море.\*\* Ветер надо с берега, лед уйдет.

— А будет ветер?

— Ии\*\*\* будет.

\* Тагам—итти.

\*\* Лед уйдет в море. Уйна — нет.

\*\*\* Ии — да.



— Даешь, ребята! Будет ветер, выйдем.

Чукчи осмотрели судно, скромно приняли массу подарков от обрадованных их визитом челюскинцев и с готовностью согласились везти к себе в гости Шмидта.

— Отто Юльевич, чего вы поедете к ним?— поинтересовался я.

— Отсюда мы можем отправить на берег часть товарищей, которым нет надобности больше оставаться на судне,— они закончили свою работу. Поеду, договорюсь с местными властями и найму нарты.

К вечеру Шмидт уехал, взяв с собой переводчиком Комова. Взлаивали собаки, прощаясь с судном, где их так хорошо и непривычно-сытно кормили (чукчи мало кормят упряжных собак). Что-то непонятное кричали каюры— погонщики.

Утром мы продолжали работу, когда вдали опять раздался собачий лай.

— Едут!— крикнул с палубы вахтенный матрос Геша Баранов.

Мы на минуту приостановили работу, всматриваясь в леса торосов. Между ними показались черные точки упряжек. Скоро они подошли к судну. На передней, укутанный шкурами, сидел Шмидт. Пушистая борода его белела инеем. В тот же день был решен вопрос об отъезде на берег восьмерых товарищей. 3 октября мы проводили в далекий путь поэта Сельвинского, радиста Стромиллова, кинооператора Трояновского, электрика Кольнера, метеоролога Простякова, доктора Мироненко, кочегара Данилкина и начальника их партии Леонида Муханова.

Расставались спешно и... с грустью. Когда-то увидимся вновь? И увидимся ли вообще?

Мало ли было трагедий в этих суровых краях?..

Они ушли, эти восемь смельчаков, один из которых— Сельвинский— доставил остающимся немало веселых минут, несколько раз меняя решение— ехать или оставаться. Он так и ушел, окончательно не решив этого трудного для него вопроса.

... А мы опять впряглись в лямки, опять рубили и гулко взрывали лед...



И вдруг— о, радость! 5 октября подул благодатный ветер с юга. Колдунчик\* на верхнем мостике, вяло подрагивая, приподнимал свой остренький хвостик, указывая им на север, ртуть в термометрах полезла вверх, занимая все новые и новые деления градусов. Сажа из трубы парохода, пачкая белую скатерть снегов, стала укладываться с левого борта судна, не пятная больше правобортные снега, подветренные норд-весту: дул ветер юга.

Он с каждым часом все более и более крепчал, возбуждая измученных трудом людей.

— Ольга Николаевна,— обратился капитан к метеорологу Комовой,— какой ветер?

\* Шелковый мешочек, указывающий направление ветра.



— Зюйд-зюйд-ост,—серьезно ответила та, не понимая скрытой шутки,—сила ветра до пяти баллов.

Капитан не мог больше сдерживать бьющей из глаз веселости. Широко улыбаясь, он гаркнул:

— Так держать ветер! Не изменять в течение суток!

— Есть!—засмеялась Комова.

С новым подъемом энергии мы бросились на штурм льда. Вокруг судна зияла полынья, нос парохода был почти перпендикулярен „ледяной реке“, и требовалось последнее усилие, чтобы выловить из воды несколько стотонных „льдинок“, окончательно освободив корму.

Подбодряя друг друга, челюскинцы энергично крошили лед. Когда работа захватила поголовно всех своим ритмичным налаженным темпом, с палубы корабля раздался неуверенный, немного смущенный голос Геши Баранова:

— Гаврилыч,—звал он штурмана Маркова,—Гаврилыч... Кажется, дрейфует!..

Мы невольно приостановили работу.

— Брось шутить!—выкрикнул Марков.

— Смотрите сами,—обиженно махнул Геша рукой,—вот лот.

Марков подошел к вытравленному за борт лот-линю. За ним молча подошли мы. Лот-линь подрагивал в руке, передавая рывки тянущейся по дну гири.

— Я взял да вытравил,—перегнувшись через борт, рассказывал Геша,—не знаю почему, просто так вытравил. А он натянулся и в сторону ушел. Вижу—дрейф.

Молча ушел Марков на судно, к капитану. Через несколько минут мы знали, что поле льда, окружающее „Челюскин“, оторвалось от берегового припая и дрейфует на восток.

Работа в тот день продолжалась до позднего вечера: нужно было разбить ледяное поле и выйти на чистую воду. Бесконечно усталые поднимались мы в сумерках по трапу на палубу. И с палубы увидали: совсем рядом, лишь в полутора километрах от судна, среди льда чернели большие разводья.

Долго стояли челюскинцы, любясь желанными пятнами чистой воды. Точно желая спрятать их от жадных взглядов людей, полярная ночь плавно накрыла темнотой воду и лед, небо и судно. В темноте далекими маяками вспыхнули холодные звезды.

Мы разошлись по каютам.

Утром—чуть свет—аврал продолжался. Это был девятый день неравного боя горсточкой людей с холодной, бездушной Арктикой. Захватив банки с аммоналом и связки кирпичей, часть товарищей отправилась к кромке ледяного поля, находящегося теперь только метрах в двухстах от судна. Атака на лед началась с двух сторон. Помогая взрывам, пешням и людам, заработала машина „Челюскина“. Полынья, сделанная руками людей, была настолько велика, что позволяла пароходу маневрировать и даже брать небольшой разбег. Изрешеченный пробоинами „Челюскин“ грудью бросался на лед, отламывая от него новые и новые глыбы.

Аврал продолжался.



Часов в одиннадцать в полынье снизу всплыла огромная льдина, мешая движению судна и всей работе.

— Убрать ее надо,— крикнул бригадир Шпаковский. Он вспотел и пыхтел, как морж.

— Нужно подвести под нее снаряд и взорвать,— откликнулся кочегар — сибиряковец Бутаков.

— Где Гордеев?— закричали кругом,— скорее позовите Гордеева... Горде-е-ев!..

Подрывник прибежал. Привязав к банке с аммоналом несколько припичей, он стал опускать ее в воду около льдины.

— Ребята, лед треснул,— удивленно крикнул кочегар Малаховский.

— Ну-у, выдумал,— усмехнулся Буйко.

— Нет, треснул,— вступился Погосов.— Гаврилыч, лед трещит!— крикнул он Маркову.

— Мерещится это вам,— отмахнулся тот,— р-разойдись!

Гордеев поджег шнур. Мы разбежались.

Громыхнул взрыв, в воздухе засвистали осколки, и, точно вторя им, громко затрещал лед.

— Я говорил — трещит лед!— подбегая к маленькой трещине, радостно заорал Погосов.— Вот трещина, смотрите!

Трещина расходилась очень быстро, открывая черную воду. Она извилистой змейкой убегала прочь от судна.

— На пароход!— скомандовал Марков,— инструмент не бросать, забирайте с собой.

Мы быстро взбирались по трапу, но еще быстрее расходились льды. Часть товарищей оказалась отрезанной от судна широкой полыней. Крики „ура“ перемешались с приказаниями. За кормой парохода запенилась вода. „Челюскин“ носом уткнулся в трещину, расширяя ее. Подав с судна концы, мы быстро втащили на борт оставшийся на льду инструмент. С полубака спустили штормтрапы, и люди на ходу карабкались по ним к палубе.

— Пусть учатся вскакивать на ходу,— весело кричал с мостика Воронин, дергая ручку машинного телеграфа,— полный ход вперед!

Около часа поплутав по хаосу разводий, „Челюскин“ выбрался в сплошной канал метров в пятьдесят шириной и полным ходом пошел на восток.

Усталые, но бесконечно счастливые, гордые огромной победой, одержанной в неравной борьбе, челюскинцы облепили релинги судна, любуясь давно не виданным зрелищем — полным ходом корабля. К вечеру достигли мыса Джинретлен, где, сжатые льдами, стояли пароходы „Лейтенант Шмидт“ и „Свердлов“. Там сейчас была наша пешая партия — восемь товарищей, покинувших судно 3 октября.

— Эх, друг укусит себя за локоть,— произнес кинооператор Шафран, вспомнив Марка Трояновского.— Мы плывем, а им на нарточках тащись!

— Ничего, в Уэллене подберем,— успокоил его Могилевич.

Десятидневный, неслыханный в истории, ледяной бой закончился победой людей. „Колочее место“ оказалось бессильным сломить наше упорство: мы шли на восток.



## РАПОРТ СТРАНЕ

**У** МЫСА Сердце-Камень ледяной канал окончился обрывистым и голубым тупиком. Отсюда разбегались мелкие трещины, небольшие полыньи и каша крупнобитого льда. Впереди, чуть правее носа судна, высились обрывистые берега мыса, от которого до цели оставалось только 80 километров.

Осторожно, щадя истрепанную бортовую обшивку, вполз „Челюскин“ в ледяное крошево. Меняя ход, он еле продвигался вперед. Поздно вечером мыс Сердце-Камень был оставлен за кормой.

— Ничего,— решили мы,— хоть трудно, но двигаться можно.

Ночь прошла спокойно. Утром, прыгнув с койки, я подбежал к иллюминатору, желая посмотреть на недалекий берег лагуны, где мы остановились вчера вечером и...

— Тьфу, чорт, что такое?

Лагуны не было. Впереди чернели обрывы мыса Сердце-Камень.

— Не может быть, мы же вчера прошли его!— я выбежал в коридор.— Мишка,— окликнул я проходившего друга Мишу Ткача,— с какой радости Сердце-Камень впереди?

— Снесло,— спокойно ответил он,— дрейфом.

Весь день, не приостанавливаясь ни на минуту, работала машина. Ежеминутно звенел телеграф, и записи переменных ходов в машинном журнале угрожающе росли:

— За вахту штурмана Павлова — 167 переменных ходов.

— За вахту Виноградова — 198.

— За вахту Маркова — 214 ходов.

На мостике, у штурвала, немели руки от колеса. Приказания сменяли друг друга:

— Право на борт!

— Есть право на борт.

— Лево на борт!

— Есть лево на...

— Прямо руль!

— Есть!..

С мостика уходили, ощущая вместо рук сплошную боль.

К вечеру проходили мимо проклятого всем экипажем мыса. Иногда добирались даже до следующего — пологого мыса Икигур.

Утром же Сердце-Камень опять чернел впереди. Больше того: однажды дрейфом нас отнесло далеко на запад, и в сизом мареве за кормой показался приземистый остров Идлиль, памятный сибиряковцам потерей корабельного винта.

Бой со льдом не ослабевал. Южный ветер опять сменился северозападным. К берегу ветром пригнало массу тяжелых



льдов. Лишь работой машины и непрерывными взрывами льда мы метр за метром прокладывали себе путь к близкой цели — Берингову проливу. Уныния не было. Близость цели лихорадила, неимоверно напрягала энергию. Тяжелый путь злил и заставлял еще бешенее работать всех.

В ясные дни на горизонте отчетливо вырисовывался последний этап пути — мыс Дежнева. Он манил и дразнил нас своей недосягаемой блезостью, заставлял крепче сжимать кулаки и зубы:

— Погоди, будем там, будем!

Однажды узнали, что пешая партия благополучно прибыла в Уэллен и ожидает там парохода на юг, во Владивосток.

— Жаль, не пришлось нам их подобрать, — иронически заметил Погосов. — Вот бы посмеялись!

— Скоро они доставят наши письма родным, — вспомнил я.

— А может мы раньше писем будем? Ведь пройдем, шестьдесят километров осталось...

И вновь били льды. Вновь шли... Шли на восток...



Казалось: от мыса Сердце-Камень к судну протянуты невидимые нити, и эти нити удерживают пароход вблизи от мыса.

Мы сбились со счета — сколько же раз проходили мимо проклятого мыса? Может быть, три, может, пять, десять, пятнадцать?

И уйдем ли вообще от него? Но должны уйти, должны!

Ведь проскочили в пролив „Лейтенант Шмидт“ и „Свердлов“, оставленные нами далеко позади в крепком ледяном плену. Мы были почти у Сердце-Камня, когда они освободились из плена и, взяв ближе к берегу, вышли в пролив, на чистую воду.



Ледорез „Литке“ по разреженному льду дошел почти до мыса Инзова. Он пробовал помочь нам, но, встретив непреодолимые льды, повернул обратно. Был день, когда суда отделялись друг от друга лишь семнадцатью километрами, но эти семнадцать километров представляли собой такую могучую ледяную броню, что все попытки преодолеть ее не привели ни к чему.

24 октября дрейф все еще продолжался. Нас медленно несло по морю, постепенно удаляя к северо-западу. Чтобы вернуться опять к Сердце-Камню, мы продолжали взрывать лед, работали судовой машиной и... понемногу продвигались. Выискивая более слабые места в сплошном льду, пароход постепенно разворачивался носом к берегу. Силой дрейфа его повернуло кормой к курсу, и все попытки поставить судно носом к востоку были тщетны.

Однажды на вахте третьего штурмана Виноградова был погнут балер руля. Набирая расстояние для разбега судна, штурман не успел во-время остановить машину, и пароход очень сильно ударился рулем о лед. Руль свернуло, и он перестал слушаться штурвала. Пришлось завести к рулю стальные тросы, присоединить их к кормовому шпилю и шпилем управлять маневренностью парохода.



Это очередное несчастье стойко было встречено всеми челюскинцами. Даже капитан лишь осуждающе посмотрел на виновника поломки и горько крикнул. Но молодой штурман тяжело переносил свою оплошность: он сознавал угрозу, создавшуюся теперь для корабля. Пришлось прекратить работу судна.

И вдруг, когда казалось, что больше нет никакой надежды, — задули крепкие северозападные ветры. 30 октября беспорядочные изменения дрейфа сменились медленным движением на восток. „Челюскин“ кормой вперед поплыл мимо Сердце-Камня, миновал Икигур и к вечеру был почти на траверзе мыса Волнистый.

Ночь проходила тревожно. Участники экспедиции часто вскакивали с постелей и выбегали на палубу, разыскивая вахтенных. Всех мучил один вопрос:

— Как дрейф?

— Пока на восток. Медленно, но по курсу: к проливу.

— Эх, хоть бы ветер не изменился. Дуй, норд-вест, крепче дуй!

Ледовая ситуация этого года у берегов Чукотки оказалась невероятно тяжелой. Даже наши гости — чукчи, приходившие с Сердце-Камня, говорили, что таких льдов никогда не бывало.

Утром 1 ноября „Челюскин“ был на траверзе мыса Дежнева. Этот день навсегда врезался в память каждого своей напряженностью. Нервы людей были натянуты до предела.

— Свернет дрейф в пролив или нет?

Люди потеряли аппетит, не чувствовали холода, перестали замечать течение времени.

Ведь мы были почти у цели: еще миль тридцать к югу, и все будет кончено, — борьба со стихией увенчается полной победой коллектива.

Медленно, так медленно, что движение почти не замечалось, лед и зажатым им пароход свернули в пролив. Набирая скорость, дрейф понес нас мимо скалистых отвесов коричневого мыса Дежнева. Впереди, из сизоватого марева полярной дали обрисовывались контуры острова Диомиды.



Алексей Николаевич Бобров и зоолог Стаханов решили погулять по льду. Захватив винтовки, они сошли с судна и вскоре исчезли в хаосе торосов, направляясь в сторону мыса Дежнева.

Через час, усталые и довольные прогулкой, они, вернувшись на пароход, с огромным аппетитом уничтожили обед.

— Эх, погуляли мы на славу, — хвастался Бобров. — Долго бродили, наверное миль двадцать исколесили. Даже судна не видно было, вот как далеко ушли!

— А вы сидите, коптитесь здесь, — вторил ему Стаханов.

После обеда они улеглись спать, строя планы о завтрашней прогулке.

Во время вечернего чая Отто Юльевич вызвал Боброва к себе. Необычно серьезный вид начальника смутил помполита:

— Вы вызывали меня? — присаживаясь на диван, спросил он.

— Вот, прочтите, — Шмидт подал ему четвертушку бумаги, — посоветуйте, как быть.



Бобров погрузился в чтение записки — радиogramмы Уэлленского райисполкома. Там сообщалось, что днем в Уэллене убита единственная корова охматмлада, и дети остались без молока, что создало большую угрозу для жизни малюток. Следствием установлено, что пуля „залетела“ с видимого из Уэллена парохода „Челюскин“, поэтому райисполком просил начальника экспедиции расследовать, кто стрелял, и срочно принять меры к доставке новой коровы.

— Ну? — Шмидт очень серьезно смотрел на Боброва.

— Как же так? — растерялся тот, — ах, неприятность какая...

— Зачем же стрелять было, Алексей Николаевич?

Весь день происшествие волновало экипаж. Боброву советовали запросить рик, можно ли заменить корову свиньей: свиньи имелись на корабле. Помполит отмахивался от сочувствий, скорбя об „убийстве“. Лишь вечером шутка была открыта: узнав о прогулке Боброва и Стаханова, радисты Иванюк и Кренкель сочинили трагическую телеграмму, а большой ценитель остроумной шутки Отто Юльевич охотно пошел навстречу в „розыгрыше“ горе-охотников.

Тут же была сложена песенка, которую на вечернем концерте весело распевал хор под управлением Феди Решетникова:

На мысе Дежнева  
Корова гуляла  
И тихо о чем-то мычала.  
Навстречу ей вышел  
Охотник безвестный,  
Шутя навернул по корове прелестной,  
Бедняга корова  
Вдруг «ах!» промычала,

Схватила за грудь  
И без чувства упала.  
Была та корова  
Не очень здорова,  
Но в общем наутро  
Издохла корова...  
Товарищ Стаханов, товарищ Бобров!  
Мы просим: не надо, не бейте коров!

Песня вызвала немало веселого смеха, разрядившего сгущенную атмосферу нервного напряжения, которое царило на судне в последние дни.

„Убийцы“ не обиделись шутке: вместе со всеми челюскинцами: они заливались безудержным хохотом.

4 ноября, кормой вперед, к самому плоту флага подняв алое полотнище флага, шел „Челюскин“ к морю Беринга. Мы были у цели, в сердце Берингова пролива.

С тугой струны радиоантенны в холодный воздух сорвались горячие слова о том, что мы пересекли Полярный круг, миновали мыс Дежнева и острова Диомиды.

Задание партии и правительства было выполнено — Северный морской путь пройден в два месяца и двадцать четыре дня. Путь проходим для советских судов. Впереди, на расстоянии двух миль от судна, виднелись разводья и дальше — чистая вода.

Тысячи станций ловили рапорт стране, миллионы трудящихся ликовали вместе с нами, радуясь новой крупнейшей победе большевиков в суровой Арктике.

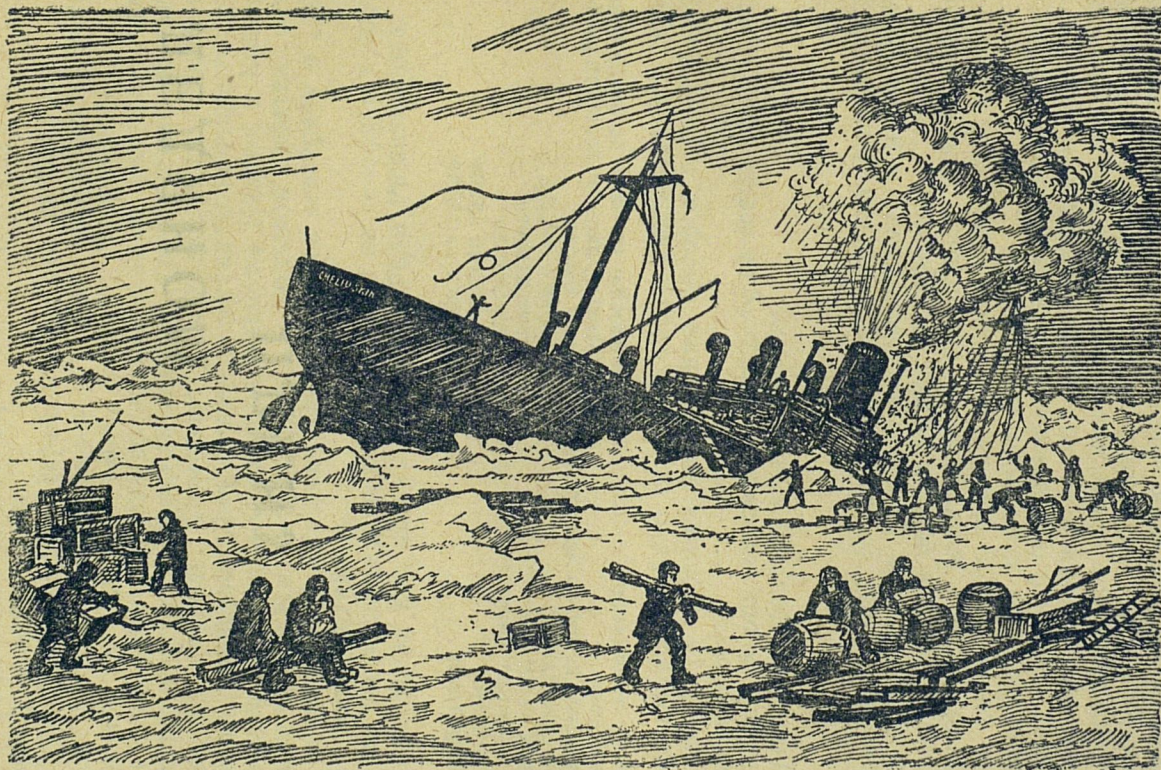
... Впереди, раздвигая туманные берега материков, расстилалось Берингово море — преддверие Тихого океана.



ЧАСТЬ ВТОРАЯ

**В ЛЕДЯНОМ  
ПЛЕНУ**





Гибель «Челюскина»



## ДРЕЙФ НА СЕВЕР

**Л**ЮДИ встали с пружинных коек раньше, чем забрезжил рас-свет. В сером мраке предрассветной тишины по палубе бродили темные силуэты укутанных в темные одежды челюскинцев. Хлопали двери, визжала выюшка механического лота, определяя скорость и направление дрейфа.

Дрейф замедлялся. Стремительный бег ледяного поля, почти три мили в час, сменился полуторамильным, но с каждой минутой и этот дрейф ослабевал.

Утро встало голубое. Солнечный диск был по-весеннему ярким. Близкими и доступными казались берега Чукотки и острова Диомида.

В бинокль на чукотском берегу отчетливо виднелись конусообразные яранги эскимосского стойбища Наукан. Среди яранг бродили мохнатые фигуры людей.

Никто не думал о вероятных несчастьях. Сильные попутные ветры продолжали дуть вдоль пролива, срывая с вант и надстроек парохода пушистые хлопья снега. Замедление дрейфа объяснялось просто: ледяное поле, видимо, где-то уперлось в берег. Ветер мощно спрессует льды, поле не выдержит, лопнет, — и мы выйдем на чистую воду. Ведь впереди даже простым глазом видны разводья — предвестники чистой воды!

Днем на горизонте, со стороны Уэллена, показалась черная точка. Она быстро росла, взбираясь по голубому куполу неба, и вскоре превратилась в небольшой самолет У-2. Описав три круга над пароходом, машина резко свернула к Берингову морю. Через несколько часов из Уэллена сообщили, что на У-2 летали Красинский и летчик Черняковский, определяя состояние льдов, отделяющих нас от чистой воды. По донесению разведчиков, небольшие разводья, видимые с судна даже невооруженным глазом, вскоре переходили в обширные полыньи, сменявшиеся разреженным льдом. Милях в десяти от „Челюскина“ была совершенно чистая вода.

Все время вахтенные матросы выбрасывали в море лот: наблюдение за дрейфом не приостанавливалось ни на минуту. Лот показывал, как мы метр за метром двигались на юг.

Вечером дрейф прекратился. Очертания берегов разом стали угрюмыми и настороженными. Молча стояли у релингов челюскинцы, глядя на близкие берега.

Вскоре дрейф опять возобновился, но уже... в обратную сторону — к Чукотскому морю. Медленно раскручивалась выюшка механического лота, отсчитывая метры ненавистного дрейфа на



север. Лица челюскинцев побледнели и осунулись. Люди стали серьезны, торжественны и сосредоточенны.

Я вступил на вахту, когда вечер плотно окутал темной ледяной поля, и на иссиня-черное небо взобрался усеченный диск луны. Не отходя от лота, я наблюдал за дрейфом. Дрейф все более и более увеличивался.

Подошел геодезист Я. Я. Гаккель:

— Прет?

— Прет, Як-Як, и здорово. Почему это?

— Норд-вестом из Чукотского моря в пролив нагнало очень много воды. Сейчас в Тихом океане тайфунчик, и оттуда прет воду с большой силой. Вот и изменился дрейф.

— Да, но ведь норд-вест не ослабевает...

— Сила воды больше силы ветра, вот и гонит обратно.

В течение всей вахты к лоту подходили товарищи. Ничего не спрашивая, они молча становились в сторонке.

— Пока немного, друзья,— успокаивал я,— только девять метров в минуту.

Люди уходили, бродили по палубе и вновь возвращались к лоту.

— Чуть увеличился: тащит двенадцать метров в минуту.

Часто прибегал к лоту Сергей Семенов. Шаркая по палубе грубыми рабочими ботинками, он тревожно спрашивал:

— Ну, как?

— Прет. Тридцать метров в минуту.

— Ох...— он уходил, но спустя некоторое время возвращался опять.

Помполит Бобров пытался шутить:

— Приказываю задержать дрейф!— подходил он.

— Есты!— в тон отвечал я.— Дрейф пятьдесят метров в минуту!

— О, чорт!..

Дрейф рос. В синей ночной тишине, посеребренные луною, быстро проплыли мимо судна контуры острова Диомиды. Пароход,— теперь уже носом вперед,— стремительно неся на север.

— Я ведь говорил: не пустит нас пролив кормой,— задорно и заразительно смеялся хладнокровнейший штурман М. Г. Марков,— видишь, как здорово прет обратно.

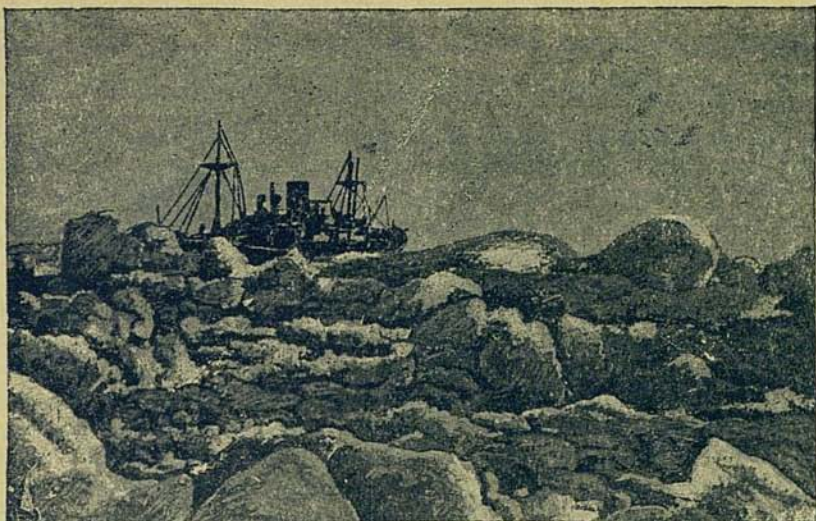
К полуночи дрейф достиг своеобразного „рекорда“— 70 метров в минуту. Сплошное ледяное поле с зажатым в середине его пароходом шло на север со скоростью, от которой мы давно отвыкли,— четыре с лишним мили в час.



Утром 6 ноября признаки суши совершенно исчезли с горизонта. Дрейф, значительно уменьшив стремительность, все еще продолжал нести нас на север, в направлении мыса Хоп (на американском берегу).

Севернее „Челюскина“, милях в полтора от судна, в морозном воздухе подымалась стена пара из огромной полыньи. Захватив бинокль, я взобрался на самую верхушку гротмачты и,





«Челюскин» дрейфует во льдах

примостившись у клотика, возле топового фонаря, принялся рассматривать разводья, окружающие пароход. Северная полынья была бесконечна. Сплошной рекой уходила она на восток и запад, далеко на востоке резко сворачивала к югу и исчезала в направлении Берингова пролива.

Днем научные работники преподнесли нам далеко не радостную новость: по их мнению, льдина и вместе с ней пароход попали в ветвь южного течения — ответвление тихоокеанского Куросива. Это течение и несло нас на север, что было чревато большими последствиями: милях в ста севернее нас течение соединяется с северным течением Геральд, и если мы попадем в него, то путь „Челюскина“ можно предсказать заранее: мимо банки Геральд, севернее острова Врангеля, к Гренландии...

Однако такие перспективы нас не пугали.

Научные работники — Гаккель, Хмызников, Ширшов, Шпаковский и Лобза — даже обрадовались дрейфу: мы опять были в Арктике, в самом сердце ее, до нас не посещенном ни одним кораблем, и объекты для исследования оказались тут столь обширны, что не оставляли желать ничего большего. С утра до позднего вечера ученые измеряли глубины, направление и силу дрейфа, изучали животный мир моря, колебания покровов льда, определяли химический состав льда и морской воды. На лицах некоторых ученых отражалось нескрываемое удовлетворение, а добродушный П. К. Хмызников, захлебываясь от удовольствия, констатировал неизбежность интереснейшей зимовки.

Зимовка была вполне вероятной.

Правда, командование экспедиции решило продолжать попытки к освобождению. Ежедневно отправлялись на лед, к разводьям подрывники. Канонада взрывов гремела у кромки, не



давая, однако, реального эффекта. Теперь руководство подрывными работами взял на себя капитан. Он забирался в бочку на мачту и оттуда выискивал слабое место во льду, указывая подрывникам, куда закладывать снаряды.

Гремели взрывы, но ледяная каша быстро спаивалась морозом в сплошной массив. Зимовка становилась все более и более очевидной.

Помню вечер 6 ноября,—канун октябрьских торжеств,—у меня в каюте. На заседание бюро комсомольской ячейки собрались почти все комсомольцы.

На повестке—проведение октябрьских торжеств. Несколько дней назад мы мечтали встретить великую годовщину в голубых просторах Тихого океана, а вместо этого стихией были заброшены далеко на север. Но и тут план праздника вырабатывался так же четко, как в любой производственной ячейке на материке.

Вновь избранный недавно секретарь ячейки Миша Ткач изложил бюро развернутый план праздника. Ребята горячо обсуждали его. Постепенно разговор перешел на тему о нашем положении, о дрейфе и жизни корабля, о зимовке.

—Толковая будет зимовка!—перекрывая галдеж, крикнул врангелевец Саша Погосов.—Мы попали так далеко на север, где до нас никого не было, и зимовка даст нам массу ценных открытий.

—Да и не только это,—вступил в разговор машинист Леша Апокин, студент Ленинградского кораблестроительного института.—Ведь тут нам, комсомольцам, необъятное поле деятельности по воспитанию беспартийных товарищей, по повышению своей квалификации и политического уровня. Если будет зимовка, она не должна пройти зря ни для кого. Я захватил с собой учебники и массу времени уделю учебе, я уже сейчас начал работать со Степой Фетиним и Васей Грозовым—готовлю их в техникум.

—Вот только на Врангель не попадем,—грустно развел руками партприкрепленный нашей ячейки Витя Гуревич.

—Почему?—удивился Погосов,—попадем. Сделаем аэродром, и самолеты не только смогут перебросить нас на Врангель, но даже вывезут на берег лишних для зимовки людей.

Ребята горячо обсуждали положительные и отрицательные стороны зимовки. Вдруг Федор Решетников отложил карандаш:

—Товарищи,—строго выпрямился он,—предлагаю голосовать: кто боится зимовки и, если она неизбежна, попытается смотаться на берег, подымите руки. Голосуют члены бюро.

Удивленные неожиданным вопросом, мы молча уставились на художника.

—Нет таковых? Тогда кто не боится зимовки и останется на судне, что бы ни случилось?

Разом взметнулись руки: Погосов, Гуревич, Решетников, Ткач, Фетин, Грозов, Апокин и я—все бюро и актив ячейки решили остаться на „Челюскине“ до любого конца.



7 ноября, задолго до рассвета, матросы комсомольской вахты Ткач и Синцов украсили судно флагами. Гирлянды флагов, протянутые от верхушек мачт к носу и корме судна, бурно трепетали в порывах ветра, переливаясь яркими цветами — красным, синим, зеленым, желтым, — от которых за долгое плавание совершенно отвыкли наши глаза, видевшие лишь белоголубое однообразие льда и неба. Радостные и нарядные, выходили челюскинцы из кают.

Пароход и люди не походили на обреченных. Флаги и веселый смех были торжеством победителей, бросающих вызов стихии.

Радисты принимали десятки приветственных радиogramм с материка.

— „Здорово, ребята, — радировали комсомольцы Архангельска. — Шлем горячий комсомольский привет, желаем скорейшего выхода из льдов, ждем в Архангельск. Рады одержанной вами победе и выполнению задания партии и правительства. Вместе с вами переживаем ваши трудности“.

Мы были не одни. За каждым нашим шагом с напряжением следили миллионы трудящихся социалистической родины, и в нашем сотенном коллективе жила сила этих миллионов.

После завтрака, свободные от работ, мы против обыкновения не разошлись по каютам, а, набросив полушубки и ватные куртки, отправились к громадной северной полынье. Впереди шагали О. Ю. Шмидт, зоолог Стаханов, А. Н. Бобров, Баевский. Длинная цепочка людей растянулась живой гирляндой. Люди смеялись, шутили.

Полынья привлекла почти всех челюскинцев. Меткое прозвище „естественный акваторий“, данное ей И. Л. Баевским, вполне соответствовало действительности: „акваторий“ был зрелищем, доступным далеко не всегда и не всем. В огромной полынье резвились бесчисленные стада моржей, оглашая морозный воздух трубным ревом, уханьем, фырканием и всплесками воды. Моржи были совершенно не пуганными. Они не боялись людей, ныряя у самого края льдины. Один огромный морж пытался даже выбраться на льдину: он оперся о край ее клыками, внимательно оглядывая людей черными щелками глаз, но потом разочарованно чихнул и погрузился в воду.

Визит зверя заставил нас отойти подальше от кромки льда. Отто Юльевич, не желая бесполезного убоя зверей, запретил стрелять в моржей: быстро вытащить на лед многотонную тушу мы все равно не смогли бы, а обезжиренный в это время года морж быстро тонет.

Зато кинооператору А. Шафрану удалось заснять нескольких моржей и получить редкостные кадры.

Затаив дыхание, наблюдали мы величественное шествие моржовых стад. Гигантские звери, казалось, не замечали очарованных зрителей, и лишь матерые моржихи, охраняя детенышей, неодобрительно и зло поглядывали на людей.



— Это они на демонстрацию вышли,— смеялся Федя Решетников.

Возбужденные редкостным зрелищем, мы возвратились на судно. Лишь зоолог Стаханов и охотовед Белопольский выпросили у Отто Юльевича разрешение убить для научного исследования одного зверя. Захватив винтовки и самодельный гарпун, они уселись за торосом у кромки льда. К вечеру „охотники“ возвратились на судно, избегая разговоров об охоте и моржах: моржи не хотели попадать на гарпун, а пули стрелков почему-то летели мимо намеченных для науки жертв.

Вечером в обширной столовой команды с воспоминаниями об Октябрьской революции выступали Бобров, Баевский и помощник захвоста Канцын. Чутко слушали мы, молодежь, рассказы о великих боях за диктатуру пролетариата. Мы гордились нашими товарищами, шестнадцать лет назад грудью отстаивавшими завоеванную свободу. Их доблесть и мужество были лучшим примером для нас, участников ледовой борьбы.



Хотя скорость дрейфа значительно уменьшилась, но ледяное поле и вместе с ним „Челюскин“ продолжали двигаться на север, в направлении банки Геральд.

— Если туда затащит, не скоро выберемся,— произнес однажды гидролог Я. Я. Гаккель.

— А может нас затащить туда?

— Если не подуют сильные восточные ветры, то свободно затащит. Все от ветра зависит.

Но до банки Геральд „Челюскин“ дрейф не донес. 8 ноября подул восточный ветер, льдина начала медленно дрейфовать вначале на северо-запад, а позднее на запад.

Попытки пробиться к полынье не прекращались. Снаряд за снарядом сносили мы к кромке льдины, закладывали их в толщу льда и взрывали. Люди выбивались из сил под тяжестью снарядов до шестидесяти килограммов весом каждый, по грудь увязали в рыхлом снегу, проваливались в запорошенные снегом трещины. И все же не прекращали работы.

Взрывали лед и около парохода, ведя наступление на льдину с двух сторон. Не прекращалась работа машиной: судно израненным носом продолжало бить лед.

Однажды, захватив с собой два снаряда аммонала, подрывник Гордеев, матрос Дурасов и я сошли на лед. Заложив снаряд недалеко от судна, мы подожгли бикфордов шнур.

— Разбегайтесь!—скомандовал Гордеев.

Мы бросились в стороны, но короткий шнур сгорел быстро, и сзади ахнул взрыв. Мы сразу остановились, глядя вверх: при взрыве бежать нельзя, нужно следить за падением ледяных осколков.

С характерным шипением шлепались осколки вокруг нас в мягкий снег. Мы прыгали в стороны, уступая им дорогу. Когда почти все успокоилось, я неожиданно получил резкий удар в левый бок. Падая на снег, я заметил движущийся на



меня пароход, хаос торосов и побледневшие лица товарищей. От тупой боли в боку я почти потерял сознание.

Снег освежил, разом привел в себя. Сияясь поймать ртом воздух, я открыл глаза. Нос парохода медленно двигался на меня, и сверху, перевесившись через релинги, что-то кричал старпом С. В. Гудин. Ко мне подбежал Гриша Дурасов, помог подняться и отвел в сторону. Бок нестерпимо болел, я с трудом передвигал ноги, влезая по качающемуся штормтрапу на палубу.

Бледный старпом спросил:

— Что с тобой?

— Бок,—сквозь зубы выдавил я,—льдинкой чебурахнуло...

— Эка беда опять. Беги к доктору!

Доктор осмотрел ушибленное место. Три ребра дали подозрительный прогиб, но перелома, к счастью, не было.

— Заживет,—шутил доктор Никитин, накладывая бандаж,—пока зимовка кончится, все заживет.

Через несколько дней я опять вышел на работу. Все еще болел бок, особенно при физическом напряжении, но, стараясь не обращать внимания на боль, я продолжал работать.

Этот урок заставил всех более внимательно относиться к подрывной работе, а Васю Гордеева — закладывать к снарядам бикфордов шнур подлиннее.



## НЕУДАЧНАЯ ПОПЫТКА

**Л**ЕДЯНОЕ поле с намертво впаянным в него пароходом совершало замысловатые крючки и петли дрейфа. Несмотря на существование „моржовой полыньи“, стала очевидной неизбежная зимовка.

На судне началась деятельная подготовка к ней. Наружные стены жилых помещений обшивались войлоком и тесом, у дверей на кормовую палубу выстроили деревянный тамбур, спардечные двери коридоров закрыли совершенно.

Машину судна держали в двенадцатичасовой готовности, и достаточно было бы появиться лишь первым признакам изменения ледовой ситуации — трещинам и торошениям, — чтобы вновь началась борьба за освобождение.

Угля на „Челюскине“ к этому времени оставалось немного. Мы отдали „Красину“ и „Седову“ больше тысячи тонн топлива, а в течение всего похода вынуждены были держать самое полное давление пара, чтобы придать кораблю необходимую маневренность. В результате большого расхода топлива, на зимовку угля оставалось в обрез. Чтобы иметь запас его на весну, для выхода из Чукотского моря, мы должны были жестоко экономить каждый килограмм топлива.

С левого борта судна, на спардеке, печники Николаев и Березин сложили из кирпича большую круглую печь, вмуровав в нее железную бочку. Так был сооружен в шутку названный нами „копильно-плавильный завод“: в нем топили лед, заготавливая пресную воду для судовых котлов, питья, прачечной и бани.

Мы встречали зимовку вполне готовыми к любым трудностям. Лишь одно обстоятельство беспокоило руководство экспедицией: коллектив был слишком велик, обременителен для зимовки.

10 ноября, — впервые за весь поход и вообще за всю ледовую практику нашего капитана, — с антенны „Челюскина“ сорвалась радиограмма с просьбой о помощи:

„Литке“, Бочеку, копия Николаеву, Красинскому.

Дрейф „Челюскина“ продолжается в прежнем направлении со скоростью  $\frac{3}{4}$  мили в час. Повидимому, мы находимся в известном устойчивом течении, которое грозит отнести к Геральду и дальше на север, в район полярного пака. Хотя после обратного выхода из Берингова пролива наша льдина уменьшилась в размере, но наступившее и повидимому устойчивое



безветрие сильно уменьшает нашу надежду на разлом льдины ветром и волной. При таких условиях мы обращаемся к вам с просьбой оказать нашему пароходу содействие в выходе из льдов силой ледореза „Литке“. Зная о трудной работе, проведенной „Литке“, и имеющихся повреждениях, мы с тяжелой душой посылаем эту телеграмму; однако обстановка в данный момент более благоприятна для похода „Литке“ к нам, чем когда бы то ни было: повидимому, „Литке“ сможет, следуя между восточной кромкой и американским берегом, пройти к нашей льдине по чистой воде. Состояние нашей льдины подробно обрисовано во вчерашней телеграмме, из которой видно, что до разреженного льда от „Челюскина“  $\frac{3}{4}$  мили, а до кромки — в некоторых направлениях — 2 мили. Мы надеемся, что „Литке“ сможет разломать льдину, в которую влез „Челюскин“, при одновременной работе „Челюскина“ и взрывов. В крайнем случае, если бы разломать не удалось, мы перебросили бы по льду на „Литке“ большую часть людей для передачи на „Смоленск“, что значительно облегчило бы нам зимовку. При необходимости „Челюскин“ может дать „Литке“ уголь. Просим вашего ответа.

*Шмидт, Воронин.*

С нетерпением ждали мы ответа на эту радиограмму. Каждый знал, что „Литке“ лишь очень недавно выскочил из льдов, где провел трудную, полную лишений зимовку. Знали об избитом, израненном корпусе ледореза, которому необходим капитальный доковый ремонт.

11 ноября литковцы сообщили по радио, что решено:

„... несмотря на исключительный риск при настоящем техническом состоянии ледореза, большевистскими темпами провести подготовку к выходу в Арктику“.

— Идет! — радостно сообщали челюскинцы друг другу. — „Литке“ идет к нам, даже рискуя вторичной зимовкой.

Руководство решило, что, если „Литке“ близко подойдет к нашей льдине, мы отправим на него часть личного состава. На „Челюскине“ останутся лишь товарищи, непосредственно необходимые для обслуживания и охраны корабля.

Составили список кандидатов на отправку. В первую очередь в него попали женщины, больные и слабые товарищи и, наконец, здоровые, но лишние на зимовке.

Теперь наиболее ярко вырисовывались характеры и настроения людей. Наряду с желающими попасть в эвакуационные списки, были десятки товарищей, настаивавших на том, чтобы их оставили на корабле. Желающих покинуть пароход не отговаривали и не удерживали.

— Остаться против желания — это быть балластом, — сказал Шмидт, — а балласт нам на зимовке не нужен. Пусть сходят с корабля.



Сибиряковцы — крепкое ядро экипажа — твердо заявили о своем желании остаться на корабле. И не только они: женщины Комова и Сушкина по нескольку раз в день ходили к Отто Юльевичу, упрашивая оставить их на зимовку.

Однажды я с ужасом узнал, что тоже попал в эвакуационный список. Об этом мне сообщил старпом Гудин.

Я хлопнул дверью каюты и побежал наверх, к Шмидту. Глубокая обида спазмой сдавливала горло, и на глазах навертывались слезы.

— Отто Юльевич, — влетел я в каюту начальника, — я шел на „Челюскин“ не для того, чтобы совершать туристские прогулки. Я не хуже других!

— В чем дело? Чего вы волнуетесь?

— Старпом говорит, что меня отправляют на „Литке“.

— А вы не хотите? — Шмидт помолчал, пристально посмотрел на меня. — А здоровье?

— Я здоров!

— Тщательно продумали вы свое решение?

— Очень тщательно. Прошу оставить.

— Вы останетесь, — улыбнулся начальник, — я удовлетворю вашу просьбу.

Горячо пожав руку Шмидту, я радостно выскочил из каюты и, встретив в коридоре старпома, отчеканил:

— Я остаюсь на корабле!..

... День за днем проходили в напряженном ожидании. Внимательно выслушивались известия о продвижении „Литке“, а потом в коридорах долго обсуждались перспективы выполнения трудного плана.

„Литке“ шел медленно и осторожно. Изношенность ледореза, усталость экипажа и риск похода делали командование ледореза чрезвычайно осторожным. Вскоре нам стало очевидным, что надеяться на помощь ледореза нельзя.

16 ноября „Литке“ был от нас в тридцати милях, из-за тяжелых льдов отказываясь идти дальше. За несколько дней до этого мы недалеко от судна расчистили площадку под аэродром, откуда Бабушкин думал подняться на „шаврушке“ — для переброски челюскинцев на „Литке“.

Давно не виданная солнечная погода и безветрие позволили 17 ноября совершить попытку полетов не только нашему самолету, но и самолету Н-4 летчика Куканова на мысе Северном. Однако там попытка взлететь не увенчалась успехом: мы получили сообщение, что самолет при взлете снес шасси.

В полдень Бабушкин влез в кабину „шаврушки“, зарулил на старт и дал газ. Набирая скорость, побежала „стрекоза“ по аэродрому, подпрыгивая на неровностях и стрекоча мотором.

— Не оторвется, — подумал я, но самолет почти у конца аэродрома оторвал от снега лыжи и прыгнул вверх.

— Пошел! — обрадованно крикнул Буйко.

Самолет низко скользил над торосами, задел лыжей за верхушку ропака и нырнул вниз. Наступила тяжелая тишина. Из кабины спокойно вылез Бабушкин. Мы подбежали к нему. Пилот был





Самолет Бабушкина везут на эадром

бледен, но спокоен. Он молчаливо поглядывал на бесформенную массу обломков красавицы-„шаврушки“.

Машину решили чинить. Разбитые части ее снесли на корабль. В первом трюме устроили импровизированную мастерскую, где под руководством бортмеханика Валавина плотники Воронин, Баранов, Кулин, Кудрявцев, врангелевцы Погосов и Гуревич приступили к кропотливой, сложной работе по восстановлению разбитого самолета...

В этот же день заместитель председателя Совнаркома тов. Куйбышев сообщил Отто Юльевичу, что „Литке“ передается в полное распоряжение Шмидта. Но в этом уже не было надобности: тревожные телеграммы с ледореза окончательно убедили наше руководство в беспомощности его. После короткого совещания решили отпустить „Литке“ обратно в Берингов пролив, даже не переводя на него намеченных к эвакуации челюскинцев. Дальность расстояния от „Челюскина“ до „Литке“, сильные морозы и глубокий снежный покров не позволяли отправлять на ледорез людей пешком, а аварии обоих, имевшихся на севере, самолетов, исключали возможность переброски людей по воздуху.

„Литке“ ушел на юг, в бухту Провидения. „Челюскин“ вновь остался один в окружении многолетних льдов. Официально объявили зимовку...

Все позже и позже вставало желтое солнце. Все короче и серее становился день. Крепчали морозы. Шагала долгая полярная зима. Чаще и чаще гуляла пурга по ледяным просторам. В хаосе ропаков и торосов мела поземка.

Зато незабываемо-прекрасными были ночи. Иссиня-черное небо, изрытое звездами, торжественно накрывало огромной чашей



ледяные поля и пароход. В беспросветной темноте озаренный огнями „Челюскин“ был манящим маяком, домом. Люди стремились в него к уюту, теплу и отдыху после трудного хождения по льду в поисках годных для аэродромов площадок.

В нежносеребристые лунные ночи по синему куполу неба дрейфовала бледная одинокая луна, озаряя ледяные просторы призрачным голубоватым светом. В такие ночи искрился снег, алмазами сияли изломы ропаков и торосов. Над льдами царила девственная арктическая тишина, и даже разговаривать хотелось вполголоса и задушевно.

Иногда, точно по сигналу тревоги, выбегали на палубу все участники похода, на ходу кутаясь в полушубки и теплые пальто. Часами, забыв о холоде, стояли люди на палубе. Глядели вверх, в темное небо, где расстилалась незабываемая мозаика полярного сияния. Нежными тонами всех цветов и оттенков полыхал небосвод, вспышками, кострами и сполохами света и теней руша темноту полярной ночи.

Так шагали дни и ночи, прекрасные и напряженные, и сутки не были похожи на сутки, как форма одного тороса — на форму другого.



26 ноября в бухту Провидения прибыл пароход „Смоленск“. Он доставил два больших самолета АНТ-4 и летный отряд летчиков Ляпидевского и Конкина. Им предстояла сложная и ответственная работа: вывезти часть состава с „Челюскина“ и судов Наркомвода, зимовавших у мыса Якан.

Морозы в это время достигали большой силы. В морозы, в пургу, под открытым небом летный отряд приступил к сборке воздушных кораблей.

Руководство нашей экспедиции решило: летная группа собирает самолеты, перебрасывается из бухты Провидения в Уэллен и приступает к оборудованию аэродромов. За это время мы подготовим вблизи от „Челюскина“ посадочные площадки, и с наступлением солнечных дней самолеты перебросят на материк всех намеченных к эвакуации челюскинцев.

Точно на фронте, в штаб борьбы со стихией — на „Челюскин“ — поступали сухие сводки о работе от летной группы Ляпидевского. Перепечатанные секретарем экспедиции Семеновым, сводки вывешивались в коридоре команды.

У сводок и бюллетеней с земли происходили горячие споры челюскинцев.

Готовясь к приему самолетов, никто не сидел сложа руки. Летчик Бабушкин милях в двух от судна облюбовал обширную площадку сравнительно ровного льда. Небольшими группами отправлялись туда челюскинцы, вооруженные лопатами, пешнями и ломami. С площадки убирали ропаки, тщательно разравнивали малейшие заструги и снежные наносы. Когда площадка превратилась в абсолютно ровное поле, границы ее были обнесены флажками. С начала декабря мы были готовы принять самолет на прекрасном аэродроме.



— Нашему аэродрому может позавидовать любой город,— заявил Бабушкин, шагами меряя площадку,— длина восемьсот метров, ширина — четыреста. Можем сразу принимать десять самолетов!

В начале декабря самолеты Ляпидевского перелетели в Уэллен. Напряженное ожидание их нервировало людей, однако уменьшившийся день, частые пурги и очень сильные морозы не позволяли вылетать воздушным кораблям, и постепенно напряжение ослабло.

— Будем ждать, когда наступят более спокойные дни и прилетят самолеты,— решили мы.

Дрейф не прекращался. Нас отнесло к  $68^{\circ}$  северной широты, и, выписывая крюки и петли, „Челюскин“ медленно бродил между  $172^{\circ}$  и  $173^{\circ}$  западной долготы. Где-то в далеких снежных просторах, к югу от нас, остались мыс Сердце-Камень и остров Колючин. Дрейф давно пронес нас на запад за их меридианы. К середине декабря судно было на траверзе мыса Онман.

Сотни километров отделяли пароход от ближайшего берега материка. Тысячи миль льдов и бездорожья отрезали „Челюскин“ от красной столицы — Москвы. Но горсточка людей — полярный аванпост большевиков — железным коллективом держалась в самом сердце неизведанного заполярья, мужественно перенося все невзгоды и лишения. Радио держало нас в курсе всех событий Большой Земли. Оторванность стучевывалась кипучей работой, учебой и трудным бытием полярных будней.



## БУДНИ ЗИМОВКИ

**С**КАЖДЫМ днем крепла зима. Дни, еще такие продолжительные в октябре, в декабре сжались до трех-четырех часов, а в конце декабря и январе только на полтора часа расцветали короткие сумерки.

Даже когда голубое небо дня в ясную погоду расстилалось над ледовыми полями, полярная зима не радовала глаз: вместо солнца на юго-востоке нависали оранжево-красные полосы, или всходило красное дрожащее пятно рефракции солнца — жалкая пародия на солнечный диск. Солнце оставалось скрытым от нас сотнями километров оледенелого арктического моря.

Лды, охватившие пароход, доходили до четырех—шести и больше метров толщины. Казалось, никакие силы в мире не смогли бы сломать эту ледовую броню, вывести из нее маленькую скорлупку парохода. Тем более не в силах были сделать это мы, сто пять челюскинцев, располагавших ничтожными, по сравнению со стихией, техническими средствами.

Зимовка предъявила свой жестокий и неумолимый счет, — счет на выдержку, упорство и выносливость. Мы приняли вызов с готовностью и жадной борьбы. Теперь особенно сказалась польза огромной проведенной работы по спайке экипажа в единый коллектив. Несколько слабых, нервных и невыдержанных товарищей, в иных условиях способных поддаться упадничеству и даже панике, в коллективе были окружены постоянным вниманием и заботой, день за днем получая железную закалку.

Будни коллектива были заполнены до краев производственной и общественной работой и учебой. Свободное время использовали для здорового отдыха и веселья.

Молодежь взялась за физкультуру. Несколько пар лыж постоянно находилось в деле. Люди пользовались дневным светом, далеко уходили от судна и, вволю накатавшись на лыжах, усталые возвращались обратно. Лучшими лыжниками корабля были старпом Гудин и инженер Расс. Старпом — архангельский моряк, коренной северянин, с детства свyksя с лыжами. Он ходил на них, как подлинный мастер, и в прошлом имел за собой не один рекорд в междугородных лыжных соревнованиях. Мы любовались грациозной легкостью, уверенными бросками сильных ног и трунили над инженером — соперником старпома:

— Эй, Расс, не сакуй! — шутливо кричали ему. — Нечего отставать, нажимай!

— Да разве за ним угонишься? — восхищенно откликнулся инженер, — ведь он летит, что метеор.



Но и бег Рассы был для многих из нас большим рекордом, к которому упорно стремились.

Кочегар Паршинский, матрос Ткач и я облюбовали недалеко от судна большую, ровную площадку. Вымеряв на ней круг в полтора-два метра длиной, мы обнесли его маленькими флажками.

Так была сооружена „беговая дорожка“.

— Каждое утро бегать будем,—решили мы,—остальные увидят и тоже к нам присоединятся.

По утрам, наскоро ополоснув холодной водой заспанные лица, мы выбегали на площадку. Ноги до колен проваливались в глубокий снег, теплые ватные брюки и шерстяные свитеры мешали движениям; однако мы упорно тренировались в беге, устанавливая друг перед другом „рекорды“. К нам присоединялись товарищи, и вскоре по утоптанной дорожке носилось до полутора десятка челюскинцев. Десятиминутная пробежка на целый день заряжала бегунов бодрым настроением.

Инициатива молодежи в поисках физкультурных развлечений шла дальше. Огромные ропаки и торосы вокруг судна представляли собой значительный интерес для арктических альпинистов и прыгунов. Мы выискивали наиболее высокие и обрывистые торосы, с трудом взбирались на верхушки их и с хохотом и визгом скатывались вниз, глубоко проваливаясь в пушистый снег.

Вечерами в теплом коридоре затевали французскую борьбу, демонстрировали акробатические номера или запевали лезгинку. Бешено носились в танце доморощенные „джигиты“ — Саша Погосов и здоровеннейший кочегар-сибиряковец Вася Громов.



Однажды Вася Громов изложил нам интересную идею:

— Следы песцов видали вокруг судна? Много песцов бродит, хозяина им нету. Давайте, организуем промысел.

— А чем ловить будем? Шапкой? — усомнились ребята.

— Это тебя шапкой ловить надо, а песцов — капканами.

— Капк-а-нами? А где возьмешь их?

— Да на Врангель возьмем ведь до чорта капканов, я у Гуревича спрашивал.

Мысль о песцовых промыслах решили реализовать. Заместитель начальника экспедиции Копусов охотно пошел навстречу команде: нам разрешили воспользоваться капканами. „Промышленники“ организовались в артели: Громов и Фетин, Прокопович и Рыцк, Могилевич и Канцын, Паршинский и механик Тойкин.

Были и единоличники: кочегар Боря Кукушкин и матрос Синцов поставили капканы в одиночку.

Проверку капканов ребята производили ежедневно, в любую погоду. С кислыми лицами возвращались они обратно.

— Ходят песцы, близко ходят, а в капканы никак не идут,— жаловались охотники.— Сноровки, умения нет у нас, неправильно ставим.



— А ты положи в капкан бутылку спирта и закуску, сразу придут,—шутили ребята.

— Без спирта придут,— не унывал Громов.

Он первым и добыл зверька, вернувшись на судно гордым и сияющим. За спиной его болталась пушистая тушка песка, с черного носика зверька падали на снег алые капельки крови. Громов торжествовал: песец был первосортным.

Весть о добыче песка быстро облетела пароход. Песца рассматривали, гладили его пушистую шкурку. Кинооператор Шафран и фотограф Новицкий фотографировали его во всех позах и видах, и рядом со зверьком на фотопленку не раз попало довольное лицо охотника.

С этого дня даже те, кто так недавно смеялся над неудачливыми охотниками, поставили капканы. Вскоре песец пошел на приманку: с добычей вернулись со льда Могилевич, Канцын, Белопольский, Фетин, Кукушкин и Тойкин. Не везло, злостно, не везло только „единоличнику“ машинисту Мартисову. Он не ограничивался готовыми капканами, изобретая десятки „песцовых смертей“ своих конструкций, и даже соорудил подобие волчьей ямы. Но так и не поймал изобретатель ни одного зверька.

— Они по запаху чуют, какой ты есть ехида,—серьезно объяснил ему лучший промышленник Вася Громов,—и ни в жизнь не пойдут в твои капканы!

Мартисов разочаровался в охоте и роздал свои орудия лова другим охотникам.

Мы с Мишей Ткачом тоже организовали артель с громким названием „Песцовый ужас“. Однако цель у нас была несколько иная, чем у других: нам нужен был повод для ежедневных прогулок, стимул к отправке в походы по льду. И, придерживаясь этой цели, мы унесли свои капканы очень далеко от судна.

— Сюда придется побегать порядком,—решили мы.

Не искусшенная в тайнствах промысла, наша артель кое-как приладила приманку, и песцы даже близко не подходили к капканам. Мы возвращались из обходов с неизменным результатом: возле капканов нет и подобия следов...

... Однажды мы возвращались домой после осмотра капканов.

— Саня, давай сделаем круг, попрыгаем по ропакам,—предложил Миша.

Мы свернули с тропинки в глубокий снег и, проваливаясь в нем, понеслись вперегонки.

— Стой!—крикнул Михаил,—кровь, песец!

Я подбежал к нему. На снегу алели пятна крови, снег был истоптан песцовыми лапками и исцарапан чем-то тяжелым.

— Это песец капкан тащил. Бежим за ним.

Мы бросились по следу и вскоре увидели зверька, задние лапки которого были туго зажаты стальным капканом. Он был беспомощен и жалок. Мы убили его. Это было гадко...

— Саша,—сказал Михаил,—давай, снимем капканы. Противно. Ведь это не охота, а убийство.

— Правда, давай на нерпу лучше охотиться. Там честнее,—кто кого обманет,—согласился я.



Мы сняли свои капканы и взяли у завхоза винтовки.

В окрестностях судна, под влиянием ветров, часто расходился лед, и в трещинах и полыньях на поверхность воды выставляли черные головы нерп. У таких полыней часами простаивали наши охотники. Однако тут удача приходила значительно реже, чем при охоте на песцов, требовались меткость, выдержанность и терпение. Судя по результатам охоты, этими качествами обладал только машинист Володя Задоров, единственный из челюскинцев убивший нерпу.

Не обходилось и тут без курьезов. Однажды предсудкома кочегар Румянцев во что бы то ни стало решил добыть нерпу. Часа три лежал он за ропаком, всматриваясь в спокойную черную воду, пока окончательно не замерз. Тогда он достал из кармана трубку и стал набивать ее табаком. Всецело погрузившись в это занятие, он не заметил, как недалеко в полынье вынырнула нерпа и наблюдает за странным поведением человека.

Позднее очевидцы, „разыгрывая“ Румянцева, так передавали дальнейшие перипетии охоты:

„Только Румянцев набил трубку и стал зажигать спички, как вдруг нерпа подплыла к нему и говорит:

— Дяденька, дай закурить!

— Уйди!— отвечает Румянцев,— не мешай охотиться, дура, а то нерпу спугнешь.

— Сам дурак старый!— обиделась нерпа и, громко хлопнув лапами о воду, нырнула под лед.

Только тогда смекнул Румянцев, что у него из-под носа ушла нерпа.

Так он и не дождался добычи“.

В составе экипажа, особенно среди команды, было много молодежи. Несколько кочегаров и матросов через год-два должны были вступить в ряды РККА. Зимовка предоставляла возможность подробно изучить винтовку, теорию и практику стрельбы, тактику и стратегию боя различных родов оружия.

— Нам нужно как можно полнее занять досуг экипажа,— отметил на одном из совещаний О. Ю. Шмидт,— организуя досуг, нужно отвлечь товарищей от возможных мрачных размышлений и упаднических настроений.

Эта мысль легла в основу работы комсомольской ячейки. Физкультурные занятия, стенгазета, охота на песцов и нерпу, вечера самодеятельности, учеба,—инициатива этих мероприятий исходила от комсомольцев. Часто мы посвящали долгие вечера изысканию новых вариантов организации досуга. Одним из таких вариантов, прочно связанным с общим желанием товарищей заняться изучением военного дела, был стрелковый кружок.

На бюро ячейки ВЛКСМ мы подробно обсудили вопрос о стрелковых занятиях. Руководителем кружка выбрали командира взвода танкиста Погосова. Отто Юльевич охотно пошел навстречу комсомольцам и предоставил нам винтовки и патроны.



Внимательно слушали ребята объяснения руководителя. На практике изучали устройство винтовки, взаимодействие ее частей. Знакомились с тактикой боя.

Потом начались занятия на стрельбище. Плотники соорудили несколько щитов, ребята на больших листах бумаги намалевали круги мишеней.

— Первая дистанция — пятьдесят метров, — объяснял Погосов. — Выбившие не менее сорока восьми очков из пятидесяти возможных получают право стрельбы на второй — стометровой дистанции. Последняя дистанция — стрельба с двухсот метров.

Ежедневно по утрам к стрельбищу отправлялась длинная цепочка людей. Впереди, чуть сутулясь, с винтовкой на плече шагал О. Ю. Шмидт, за ним научные работники, журналисты, матросы, штурманы, кочевары и строители.

Шмидт и в стрельбе проявил недюжинные способности. Спокойно беря на мушку круглое ядрышко мишени, он по всем правилам снайперского искусства спускал курок, пулю за пулей всаживая в центр.

Первое место все время оставалось за Погосовым. Он на любой дистанции мог попасть в цель, вызывая восхищение всех стрелков. За ним в списке снайперов числились Колесниченко, Шмидт, отсекар ячейки ВКП(б) машинист Задоров и еще ряд товарищей. Отстающие, „мазилы“, не смущались своими неудачами: упорно изучали они винтовку, овладевая искусством меткой стрельбы.

— Ничего, — подбадривали их снайперы, — больше упорства. При нажиге курка не дыши и не моргай, пойдет дело.

Ребята учились, с каждым днем добиваясь все лучших и лучших показателей.



Особое место в зимовочных буднях занимала организация веселого досуга, остроумной шутки. Тут было обширное поле деятельности для постоянного весельчака, „души коллектива“ — художника Феди Решетникова. Прирожденный активист-затейник, Федя в любых, самых трагических моментах находил юмористические стороны и ловко пущенной остротой умел вызвать веселый смех, разрядить напряженную атмосферу. Бывший беспризорник, он прошел суровую жизненную школу, взяв от нее трезвый оптимизм, жизнерадостность и огромную дозу добродушия. Он был личным другом каждого из нас.

Федя — неплохой музыкант. Он владеет буквально всеми инструментами, от деревянных ложек — „кастаньет“ до пианино включительно. С первых дней похода он организовал большой струнный кружок, впоследствии исполнявший сложные вещи.

Почти ежедневно в красном уголке устраивались импровизированные концерты, в которых принимали участие не только музыканты: поголовно все подпевали оркестру. Любимая песня, сочиненная челюскинцами, „Двенадцать медвежат“, гремела по судну:

Двенадцать медвежат пошли купаться в море,  
И там они резвились, играли на просторе, —



запевал Решетников, сильно ударяя по клавишам пианино. Хор подхватывал:

Один из них утоп, купили ему гроб,  
И вот вам результат: одиннадцать медвежат.  
Одиннадцать медвежат пошли купаться в море...

Медвежат становилось все меньше и меньше, они безудержно тонули в море, пока песня не кончалась гибелью последнего медвежонка. Эту песню сменяли „По долинам, по загорьям“, потом „Нас побить, побить хотели“ — и так без конца, пока в кают-компанию не входил старпом Гудин.

— Граждане, — недовольно обращался к певцам старпом, — пошто песни поете, пошто спать мешаете? Ночь ведь уже.

Мы расходились по каютам. На следующий вечер все повторялось с начала.

Феде помогал кинооператор Аркадий Шафран. Эта пара участвовала во всех художественных вечерах самодеятельности. Они пели, танцевали, разыгрывали небольшие пьески.

Большое удовольствие доставило челюскинцам кино, смонтированное Федей и Аркадием. В рисунках, сделанных Федей на использованных фотографических пластинках, в едких карикатурах вышучивались многие участники экспедиции. Надо отдать справедливость художнику: он великолепно подмечал моменты, о которых „герои“ кадров не всегда хотели говорить.

Вечерами в столовой команды играл патефон. На столах гремели костяшки домино.

Болезненно переносил неудачу в игре добродушный судовой плотник А. Д. Шуша. Страстный любитель домино, он был далеко не прекрасным игроком и неизбежно „вылетал“.

— Конечно, батя, — смеялись ребята, — уступи место порядочным игрокам.

Шуша важно выходил из-за стола, но через минуту возвращался обратно и стучал костяшкой по столу:

— Принимай заявку!

— О, опять пришел! — смеялись мы. — Вылетишь, батя.

— Посмотрим, — спокойно отвечал плотник. Он дожидался своей очереди, садился играть и... „вылетал“.

Играли в „козла“ и в верхней кают-компании. Там для проигравших было установлено наказание — три раза проползти под длинным обеденным столом. И вот ползали Бабушкин, Гаккель, огромный Хмызников, доктор Никитин, а вокруг стола выстраивался импровизированный хор, громко распевая „Как пошел наш козел“ или „Жил-был у бабушки серенький козлик“...

... Ярые охотники скучали из-за отсутствия медведей.

— Фальшивая эта Арктика, не настоящая, — говорили они, — нет медведей, сплошное надувательство.

Изнывали и наши зоологи Стаханов и Белопольский. В течение всего похода они исследовали лишь одного медведя, убитого Могилевичем, нерпу и нескольких песцов. Им не везло: оба жаждали добыть „мишку“, они соглашались даже на медвежьи следы, но ни медведя, ни следов около судна не было. Зоологи



с завистью смотрели на остальных научных работников, у которых все время была работа.

Их „выручил“ неугомонный Федя. Ловко выведав у Стаханова точную форму ступни медвежьей лапы, он потихоньку соорудил огромные деревянные ступни, обил их войлоком и парусиной, а из гвоздей сделал внушительные когти. О Фединой затее никто не знал.

Однажды на судне стало известно, что вокруг корабля бродит медведь-великан.

— Следы его,—захлебываясь, рассказывал подрывник Гордеев,—величиной около полуметра в длину. Я бы не хотел попасть такому медведю на зуб!

Зоологи оживились. Они отправились на лед и, ползая по снегу, рулеткой вымеряли следы с точностью до десятых долей миллиметра.

— Это самец,—авторитетно заявлял Стаханов,—в нем не менее восьмидесяти пудов веса.

— Ничего подобного! — возражал Белопольский,—это самка.

Страницы дневников обоих зоологов покрывались новыми „научными записями“. Они устроили даже своеобразный заповедник, огородив часть следов флажками, хотя в этом не было надобности: медвежьи следы появлялись каждое утро в большом количестве. Медведь настолько обнаглел, что даже пытался по трапу взбираться на палубу судна, царапая деревянный трап убийственными когтями.

Зоологи торжествовали. Вместе с ними радовались охотники. Последние деятельно готовили оружие, и даже Сергей Семенов решил почистить свой винчестер, дуло которого заросло грязью.

Вечерами устраивались „тревоги“: кто-либо „по секрету“ сообщал наиболее ярым охотникам, что невдалеке от судна бродит медведь. „Секрет“ имел способность быстро распространяться: на лед с винтовками в руках сбегало человек пять. Они долго бродили среди торосов, потом возвращались на судно, разочарованно объясняя:

— Ушел. Испугался.

Гаккель и Факидов установили на льду приборы для наблюдения за колебаниями ледяного покрова. В определенное время они регулярно ходили к ним наблюдать показания. Ходили и ночью, однажды до полусмерти напугав кочегара Ермилова: тот вышел на палубу, залюбовался северным сиянием, и вдруг лирические созерцания кочегара были прерваны страшной фигурой, направлявшейся к трапу судна. Ермилов замер, а неизвестный подошел к трапу и стал взбираться на палубу судна. Сердце кочегара не выдержало: с криком „медведь, медведь!“ он понесся в столовую.

Ребята выскочили на палубу. Там, отряхиваясь от снега, стоял Гаккель.

Помощник повара Морозов решил перехитрить всех охотников: он вывесил за борт через иллюминатор своей каюты большой кусок мяса, к противоположному концу веревки привязав звоночек.



— Чуть тронет,— решил он,— сразу услышу, встану и убью.

Но „медведь“ был хитрее: он осторожно отвязал мясо, гвоздем нанес ему царапины медвежьих зубов и когтей и опять повесил приманку на место. Утром „наглость медведя“ возмутила всех. Лишь случайное раскрытие секрета Решетникова прервало поток клятв убить хищника: матрос Синцов, стоя на вахте, обнаружил плохо запрятанные „медвежьи лапы“.

Сердитые зоологи вырывали „научные открытия“ из своих дневников...

... Досуг был занят целиком. В производственной и общественной работе, в веселой проделке проходили день за днем. До окончания ледяного плена оставалось все меньше и меньше мохнатых пургою дней и синих чукотских ночей.



## ДЕЛА КОЛЛЕКТИВА

**И**ЗВЕСТНЫЙ полярный исследователь Свердруп метко сказал: „Для того, чтобы узнать человека, не нужно есть с ним пуд соли, а достаточно провести вместе одну зимовку“.

Это определение, как нельзя более кстати, подходило к нашему коллективу, где познание каждого в отдельности человека и в соответствии с этим индивидуальный подход к нему были сложной, но чрезвычайно необходимой работой.

Теперь стало особенно ясно, что тщательная работа по подбору экипажа, проводившаяся под непосредственным руководством Отто Юльевича, прошла не даром, дав в итоге крепких, выдержанных участников похода.

На зимовке воспитательная работа была поставлена во всю ширину.

— Самое трудное в освоении Арктики — это освоить человека, — говорил Отто Юльевич на одном из совещаний актива в начале зимовки. — Нужно быт каждого челюскинца уложить в строгий распорядок жизни всего коллектива. Нужно наполнить зимовку большим содержанием. Не только производственная работа и досуг должны проходить планомерно, — нужно организовать строгую дисциплину общественной работы, а в этой области должны проявить свою инициативу наши комсомольцы.

Благодаря твердому руководству общественно-политической и культурной жизнью челюскинцев был создан тот мужественный коллектив, который показал великолепные образцы большевистской стойкости и выдержки, проявленные в течение трудной зимовки, а позднее — с 13 февраля — и в лагерной жизни.

Стенгазета „СМП“ и журнал „Ледовый крокодил“ выходили регулярно раз в месяц. Огромное полотнище газеты занимало чуть не половину длинной стены коридора, и требовалось несколько дней, чтобы прочесть весь материал ее. Редакционная коллегия — Баевский, Семенов, Решетников и Миронов — не ограничивалась узко-судовой тематикой. Хорошо организованная радиосвязь позволяла нам помещать в газете обширные отделы: „По Советскому Союзу“, „За рубежом“, „Вести с материка“ и т. д. Отдел „Что делается в Арктике“ постоянно держал челюскинцев в курсе полярных событий.

Все, чем недавно жил и волновался мир, вновь оживало на „Челюскине“ в форме общих собраний, докладов, бесед, лекций. Начальник экспедиции очень чутко относился к этой работе. Вечерами в верхней кают-компании собирались едва ли не все участники похода, внимательно слушая спокойную речь этого



всесторонне развитого человека, для которого, казалось, не существовало пределов знаний. Тускло горели керосиновые лампы, сквозь матовые абажуры бросая рассеянный свет на внимательные лица слушателей. Задние ряды челюскинцев пропадали в сгущенной темноте помещения.

Шмидт рассказывал о языковеде-академике Марре, о теории сновидений Фрейда, о Гегеле, Канте и Юлии Цезаре, и лекции профессора вызвали живейший интерес слушателей.

Стенгазета поднимала на обсуждение немало вопросов и принципиальных, подчас очень спорных. Одним из них явилась статья старшего механика Н. К. Матусевича — „Является ли кораблевождение искусством“. В ней опытный механик доказывал незыблемость методов кораблевождения, полнейшую основу развития их и бесспорную несовместимость с ними понятия „искусство“. Ответом Матусевичу были полные огня статьи штурманов — защитников интенсивного процветания кораблевождения. Poleмика на страницах газеты привлекла к вопросам кораблевождения внимание многих товарищей, возбудив у челюскинцев огромный интерес.

Ярко популяризировала газета лучших ударников корабля. „СМП“ одновременно безжалостно била недисциплинированных, являясь могучим подспорьем актива в борьбе за железную дисциплину.

„Ледовый крокодил“ попрежнему пользовался шумным успехом, очень метко и актуально подавая на своих страницах отрицательные и смешные стороны нашей жизни.

Работала библиотека. Бессменный библиотекарь О. Н. Комова так же, как и в походе, каждый день открывала на час книжный шкаф. Обилие книг по всем отраслям науки, беллетристика, политическая литература предоставляли читателям большой выбор, и в немногие свободные часы каждый с радостью брался за книгу.

Нехватало на корабле лишь своего собственного журнала. Инициативная тройка — журналист Громов, Решетников и я — взялась за создание литературно-художественного журнала. Мы приступили к выпуску первого номера журнала, объединенного с „Ледовым крокодилом“.

Вскоре большой журнал формата „Прожектора“ был готов. „Как назвать журнал?“ — этот вопрос занимал нас несколько дней. Мы придумывали десятки названий, объявили даже негласный конкурс, но нужного названия не находили.

— Давайте, назовем его „В дрейфе“, — предложил Федя Решетников, — по-моему, это самое подходящее название для нашего журнала в условиях зимовки. Мы ведь все время дрейфуем.

На следующий день журнал был встречен шумным одобрением челюскинцев. Немного подвела только „типография“: в пишущей машинке сломалась буква „и“, и ее пришлось заменить „і“. Текст получился „украинизированный“, что вызвало не мало смеха у читателей.

В юмористическом — „Моржовом отделе“ — были едкие карикатуры.



Писатели и журналисты „Челюскина“ никогда не отказывались от устройства читок произведений. Громов и Семенов охотно читали свои вещи, подвергая их критике челюскинцев, а мои „Чукотские новеллы“ все время ходили по рукам.



Особое место занимала в жизни челюскинцев учеба. Учились все: научные работники, матросы, кочегары, строители и врангелевцы. Еще в Карском море начал у нас работать общеобразовательный кружок — школа строителей. Многие из них лишь недавно пришли из колхозов, они с трудом разбирали крупный шрифт детских книг и имели самое смутное представление о четырех правилах арифметики.

Тогда, в Карском море, партийная ячейка и судовой комитет решили организовать школу для строителей, поручив руководство ею жене геолога З. А. Рыцк. Бывшая учительница, она охотно взялась за трудное дело обучения взрослых людей. Начали с чтения, грамматики и арифметики.

День за днем шла учеба. Строители посещали занятия, читали, писали, учили таблицу умножения, отыскивали на карте острова, моря и материки. Учеба шла плодотворно и четко, дисциплина занятий была строгая: за невнимательность или опоздание на урок Зинаида Александровна отправляла виновного к Боброву.

— Почему опоздал? — вопрошал тот, строго поблескивая стекляшками очков.

— Да я... — смущался ответчик необычно суровым тоном помполита.

— Ты оставь свои „я“, — обрывал тот. — Записался в школу, так должен ходить. Чтобы это было в последний раз!

И, когда виновный давал слово больше не повторять проступков, оба они начинали мирно беседовать о делах корабля, зимовке и... увлекались воспоминаниями о колхозах и Ленинграде, о зеленой траве и сочных яблоках.

Проходил урок, Зинаида Александровна бежала с жалобой к Боброву на пропущенный его собеседником урок, и смущенный своим упущением добряк давал ей слово — за себя и виновного ученика, что „это было в последний раз“.

Учеба кипела. Давно была пройдена арифметика, простые и десятичные дроби, умело разбирались ученики в начатках алгебры и геометрии. На географической карте каждое море и материк получили свое определенное место, мягкий знак смело встал в шеренгу букв слова, отвечающего на вопрос „что делать“, а книги стали настолько доступными, что у библиотекаря Ольги Николаевны Комовой резко увеличился список читателей.

На экзамене ученики уверенно подходили к доске, решали трудные задачи и точно отвечали на вопросы экзаминаторов.

— Годны для поступления на курсы строительных десятников и на рабфаки, — определила экзаменационная комиссия, — школой пройден ускоренный курс семилетки.

Преподавательница З. А. Рыцк сияла гордостью.



После экзамена учеба пошла дальше, углубляясь в химию, физику, историю и математику.

Комсомольская политшкола на зимовке превратилась в общесудовую. На занятия школы аккуратно приходили все строители и большинство команды. Маленького красного уголка не хватало, занятия пришлось перенести в столовую. Руководитель школы Илья Леонидович Баевский занимательно и популярно рассказывал о революционной борьбе в подполье, истории партии. Слушатели задавали ему массу вопросов, он подкреплял свои лекции примерами из личного опыта, и занятия школы становились интересными и глубоко-содержательными.

Так же, как и на каждом советском судне, у нас проводилась техническая учеба команды. Относились к ней серьезно и вдумчиво.

— Приеду домой, в Архангельск, поступлю в морской техникум на судомеханическое отделение,— решил машинист первого класса Степан Фетин.

— Ты прав,— поддержал его кочегар Вася Громов,— и я с тобой пойду учиться. Кочегаров много, а вот квалифицированного состава советским судам не хватает. Зиму будем учиться, на лето — в Арктику. Года через три станем плавать механиками.

— Ну, и мы от вас не отстанем,— заявил матрос Геша Баранов,— судам ведь нужны штурманы и капитаны!

Так техническая учеба была превращена в подготовку к поступлению в морской техникум. Хороший кадр преподавателей — штурманы, механики и студенты морских вузов Задоров, Апокин, Колесниченко, Нестеров, Филиппов и Мартисов — дал возможность развернуть учебу. Ученики индивидуально прикреплялись к отдельным преподавателям.

В верхней кают-компании помещался наш „пловучий вуз“. Там работали кружки изучения немецкого и английского языков, руководимый Отто Юльевичем Шмидтом кружок высшей математики, кружок физики и философии.

Дрейфовали поля, таская маленькую скорлупку судна по безбрежной полярного моря. Дули северные ветры. Хаотически куролесила пурга. Поземка лизала острые грани торосов. Скрежедали в сжатиях льды, поскрипывал под напором их корпус корабля. Дружно жил коллектив челюскинцев в ожидании весны.

Состав экипажа был интернационален: русские, евреи, поляки, немцы, эстонцы, украинцы, белоруссы, латыши, татары.

И, вместе с тем, это были люди одного класса, одних мыслей, стремлений и воспитания — большевики. Безраздельно-цельным, воспитанным социалистической родиной и ленинской партией — вот чем был коллектив челюскинцев.

Однако были и слабые товарищи.

Зимовка, неизвестность дальнейшего изредка сказывались на некоторых товарищах. Они нервничали, начинали хандрить, тосковать по дому, семье. Такого мы окружали вниманием и заботой, всячески старались рассеять мрачные мысли, встрях-



нуть. Это всегда удавалось: один никогда не сможет устоять против напора ста человек, он незаметно для себя самого поддается общему веселью, включится в коллективный труд и отдохнув, забудет хандру.

Другие делали еще проще: в недолгие минуты грусти они шли к помполиту Боброву, секретарю партийной ячейки Володе Задорову, наконец, к самому Отто Юльевичу, будучи твердо уверены, что их выслушают и дадут хороший совет.

Но зато строго встречал коллектив немногие случаи нарушения товарищеской этики и дисциплины. Был такой факт: матрос Синцов и уборщица Буркова из-за пустяков повздорили и поругались. Этот мелкий сам по себе факт в обычных условиях плавания прошел бы незамеченным, но на зимовке мелкая ссора приобретала актуальнейшее значение: она могла явиться поводом к дальнейшим ссорам, даже разладу в коллективе.

Коллектив решил наказать виновных.

Синцов — комсомолец. Бюро ячейки по своей линии вынесло ему строгий выговор с предупреждением, передав разбор недоразумения на товарищеский суд.

— Ничего мне не будет, — уверенно говорила Буркова за несколько дней до суда. И она глубоко ошиблась.

Председательствовал на суде Виктор Гуревич. Он официально и строго повел заседание, а суровые и непреклонные заседатели — судовой плотник Шуша и жена геолога Рыцк, угрюмый и серьезный вид Шмидта, экспедиции и команды показали подсудимым и сомневающимся раньше в цели суда товарищам всю серьезность, всю ответственность этого судебного заседания.

— Товарищ Буркова, — перебил рассказ подсудимой Гуревич, — вы на суде, прошу встать.

Красная от смущения, Буркова встала и, заикаясь, продолжала говорить.

— Правильно ли вы сделали, затеяв в наших трудных условиях мелочную ссору, сводя с подсудимым Синцовым личные счёты?

— Неправильно, — тихо говорила она, — я больше не буду.

— Слово имеет Синцов.

Синцов встал:

— Я не буду рассказывать подробностей нашей ссоры. Оба мы забыли, где и при каких обстоятельствах находимся. Мы заслуживаем сурового порицания за свой поступок. Я прошу Буркову извинить меня за грубость, и весь коллектив — извинить нас за безобразное отношение, проявленное нами к нему этой мелочной ссорой. Со своей стороны я даю честное слово комсомольца, что никогда больше не допущу подобной низости.

Синцов сел. В зале наступила тяжелая тишина.

— Суд удаляется на совещание, — произнес председатель.

После объявления решения суда слово взял Отто Юльевич:

— Я впервые встречаюсь в своей арктической практике с подобным методом воспитания, но всецело одобряю его. Это лучший метод, какой до сего времени знает история. Я благодарен коллективу за великолепную организованность, дисциплину и громадную помощь руководству в нашей общей работе.



Этот метод воздействия действительно вполне оправдал себя: ни со стороны Бурковой, ни со стороны Синцова никогда больше не наблюдалось нетоварищеского поведения. Они стали лучшими товарищами, лучшими производственниками нашего коллектива...

... Если передовые товарищи из более пожилых концентрировались вокруг партийной ячейки, внимательно прислушиваясь к твердому голосу ее, то молодежь стремилась к комсомолу. Ребята приходили в политшколу, охотно посещали собрания ячейки, все ближе и ближе подходя к ней.

Первым на заседании бюро разбирали заявление штурмана Бориса Ивановича Виноградова, попросту Бори. Он подал секретарю ячейки Мише Ткачу четвертушку листа и скромно остановился у дверей каюты. Штурман писал:

„В условиях зимовки, я не имею права быть в стороне от комсомольцев—застрельщиков трудной борьбы. Я хочу вместе с ячейкой жить и работать, шагать в ногу со всеми комсомольцами“.

— Вам сколько лет?—спросил секретарь ячейки.

— Я родился в 1911 году.

— Так. Вопросы есть?—обратился Миша к нам.

Вопросы ребят превратились в перекрестный огонь. Штурман рассказал нам свою биографию. Мы задали ему ряд вопросов о политике партии, истории комсомола, о советской власти.

— Подходит к приему?—тихо обратился к нам Ткач.

— Парень лишь год, как с производственной учебы,—ответил Саша Погосов,—по-моему, принять.

Остальные члены бюро поддержали Погосова.

— Бюро решило принять *вас* в комсомол,—объявил штурману Миша,—на ближайшем общем собрании будем утверждать. Но *ты* должен быть настоящим комсомольцем.

— Я оправдаю ваше доверие, товарищи,—волнуясь, ответил Виноградов,—прошу бюро считать меня мобилизованным на любую работу ячейки.

Общее собрание ячейки утвердило решение бюро. Виноградов стал комсомольцем. А через несколько дней заявление о приеме в комсомол подал молодой повар Юра Морозов. Он писал:

„Мы сейчас, как на фронте. В стороне от молодежи мне трудно бороться, прошу принять в комсомол...“

И тут решение ячейки было—принять: в организацию шел крепкий молодняк, проверенный в суровой борьбе со стихией.



Семнадцатый партийный съезд целиком заполнил общественную жизнь челюскинцев. Десятками тысяч километров бездорожья отделенные от Москвы, мы полностью использовали единственную возможность связи—радио. Круглые сутки, сменяя друг друга, несли в радиорубке вахты радисты Кренкель,



Иванюк и толстяк Сима Иванов. В каюте метеоролога Комова, занимая почти половину стола, стоял приемник. Николай Николаевич просиживал у него долгие часы, вылавливая из эфира обрывки докладов, резолюций и решений съезда. Нередко по несколько часов кряду в рубке работал Отто Юльевич, принимая передачу ДальРОСТА. К нашей всеобщей радости материалы съезда все более и более росли.

Потом наступил период кропотливой расшифровки судорожных, спешных записей и набросков стенограмм. Они округлялись, им придавались стиль и надлежащая форма. Готовый материал перепечатывался на машинке и, пройдя окончательную редакцию О. Ю. Шмидта, в виде бюллетеней вывешивался в нижнем коридоре. У бюллетеней образовывалась живая очередь читающих. Челюскинцы горячо обменивались мнениями, подробно разбирая каждый пункт докладов.

Меня выручали ночные вахты. Работая у снеготаялки, я имел не мало свободного времени и, забив бочку льдом, отправлялся в теплый коридор. Раздав в топку уголь, из кочегарки выползал чумазый Громов, из машины приходил промасленный Степа Фетин. С керосиновой лампой мы отправлялись к стене, заклеенной листками бюллетеней.

Тесно сгрудясь голова к голове, мы читали материалы съезда. И было так хорошо в этой необычной, возможной лишь раз в жизни, обстановке впитывать в себя спокойные, уверенные слова о победе великой социалистической родины. Мы прерывали чтение, шли по своим местам, вновь заряжали углем топку кочегарки и льдом бочку снеготаялки и опять, даже не условливаясь заранее, собирались в темном коридоре, освещая листки бюллетеней тусклым пламенем керосиновой лампы.

Казалось — успокаивался буйный ветер, уменьшалась хаотическая пляска беспросветной пурги, ярко светили звездные мажоры в иссиня-черном небе. Желанный выход из цепких объятий льда становился возможным и близким.

— Скоро опять будем дома, на Большой Земле, — говорил, немного сентиментальный и ласковый, бывший беспризорник Вася Громов. — Опять будем вместе со всеми, со всей страной. Поверь, я бы отдал, что хочешь, за сегодняшний номер „Известий“.

— Почему именно за сегодняшний? — не понял желания Васи машинист Фетин.

— Пойми, чумичка: там должен быть напечатан доклад Сталина на семнадцатом съезде!

Фетин понимающе кивал головой.

... С окончанием приема материалов съезда начиналась проработка их. Прорабатывали по группам, внимательно и полно, а после густо наполняли небольшое помещение верхней кают-компании, слушая доклады в изложении Шмидта, Мартисова, Колесниченко. Так мы изучали материалы семнадцатого съезда ВКП(б). Каждый челюскинец знал их не хуже любого рабочего предприятий на материке. Но знать — мы считали это недостаточным: решения съезда легли в основу всей работы коллектива, они стали лозунгами борьбы и побед в неравной борьбе со стихией.



## РАБОТА

**В** ДЕКАБРЕ над кораблем повисла суровая угроза — к весне остаться без угля, а следовательно лишиться возможности выйти на чистую воду и добраться хотя бы до бухты Провидения. На „Челюскине“ осталось около четырехсот тонн угля.

Уголь стал актуальнейшей проблемой. Топливо превратилось в вопрос жизни и смерти не только корабля, но и всего личного состава экспедиции. Вопрос о топливе требовал немедленного разрешения. И коллектив занялся углем. Это не было делом только администрации или судкома. Это было общим делом коллектива.

На общем производственном совещании экипажа О. Ю. Шмидт коротко сформулировал тревожное положение с топливом:

— Каждый должен знать, что наш весенний выход из Арктики зависит от того, как мы сумеем сберечь уголь. Мы должны экономить каждый грамм его, доведя расход топлива до исключительного минимума.

— Нужно объявить авральный поход за экономию угля, — решил судовой комитет.

И поход начался. Большой суточный расход — 1900 килограммов, который был до этого времени, решили уменьшить до предела. Нужно было провести зимовку и из 400 тонн оставить к весне минимум 200.

Первыми взялись за экономию кочегары. Большой запас знаний, полученных в техническом кружке, весь опыт работы каждого были перенесены в кочегарку. На вахту вставляли самые квалифицированные, и каждый из них был подлинным ударником. Чуть ли не каждая лопата угля взвешивалась и учитывалась механиками. В топку вместе с углем шли отходы, мусор, провал и шлак. Тщательно производилась дозировка воздуха.

Расход угля пошел на убыль: 1900 килограммов угля в сутки, пожираемые топками парохода, уменьшились до 1750. 150 килограммов экономии были первой победой ударников-кочегаров.

— Это очень хорошо, — отметил Отто Юльевич на совещании, — но наша задача заключается в том, чтобы добиться еще меньшего расхода угля.

За лучшую экономию угля судовой комитет ввел премии. Ежедневно подсчитывались итоги соревнования кочегаров. Вахтенные кочегары Бутаков, Паршинский, Кукушкин, Ульев и Румянцев побивали друг друга, давая с каждой вахтой все лучшие и лучшие показатели.

Расход продолжал уменьшаться: 1750 килограммов в сутки были срезаны до 1700, а через пару дней — до 1600.



— Этого мало,— решил коллектив,— нужно еще сократить расход.

Техническое совещание, созванное Шмидтом, предложило периодически закрывать паровое отопление по всему судну в общем на восемь часов в сутки.

— Сырость будет, нельзя,— пробовали возражать противники этого мероприятия.

Но проба показала, что в жилых помещениях вполне сохранилось тепло, а сырости не было и в помине. В топки стало итти столько угля, сколько было нужно для поддержания в жилых помещениях температуры в 17—18 градусов тепла. Уголь ценился дороже продуктов, дороже всего!

Часто ночами ответственный за топливо механик Филиппов обходил каюты, проверяя грелки парового отопления. Там, где ему казалось слишком тепло, он властью, данной ему командованием, прикрывал клапаны.

— Мишка, мерзнем,— кричали с коек любители понежиться в тепле,— открой клапан!

— Ничего,— посмеивался механик,— иди, побегай по коридору, согреешься. Подумаешь, неженка! А как же живут в крайних каютах?

В крайних — угловых — каютах было действительно плохо. У боцмана Загорского и второго помощника капитана — Маркова грелки частенько совсем прекращали работу: пара не хватало, грелки замерзали. Боцман и штурман в таких случаях ругали Филиппова, грозили перебраться в другие каюты. Но приходил механик, открывал побольше клапан, и грелки опять нагревались, успокаивая мерзнувших обитателей кают.

Каюта Отто Юльевича Шмидта — на спардеке судна. Большая и неотепленная, с двумя окнами, выходящими на север и восток, она была более других помещений подвержена резким изменениям температуры. В ней постоянно было холодно: коченели пальцы, синели руки, на столе в бутылке замерзали чернила. Но за все время зимовки никто из нас никогда не слышал жалоб Отто Юльевича на холод. Нам самим пришлось вмешаться в жизнь начальника и с большим трудом настоять на том, чтобы он разрешил поставить в каюту добавочные секции отопления.

— Напрасно,— согласился он в конце концов,— мне и так не плохо, только... холодновато все же.

Для экономии угля выключили из сети парового отопления помещение штурманской рубки, каюту капитана и твиндек, в котором жили зимовщики острова Врангеля и строители. В этих помещениях установили камельки, отоплявшиеся жидким топливом — в избытке имевшейся у нас нефтью, керосином и бензином, — с помощью специальных форсунок, сконструированных лучшим судовым изобретателем машинистом Мартисовым. Этого все же оказалось мало. Тогда решили выключить из системы парового отопления весь спардек и переселить экспедиционный состав, живший в каютах спардека, в нижние каюты команды.

Бурным было общее собрание экипажа в тот день. Некоторые товарищи из числа команды не хотели уплотняться.



— Каюты предназначены для нас, мы не обязаны никому уступать их,—заявили они.

Передовая, сознательная часть моряков резко осудила такие выступления товарищей:

— На „Челюскине“ члены экспедиции такие же работники, как и сама команда. Даже больше того: на них сейчас лежит более ответственная работа, чем на матросах и кочегарах: они проводят научную работу, а проводить ее в твиндике, куда должны переселяться уплотняемые, невозможно. Поэтому мы уплотняемся в своих каютах, даже уступаем полностью для размещения в них руководства и научного состава экспедиции.

Вопрос об уплотнениях и переселении в твиндек был решен. Но затем оказалось, что, выключив из сети парового отопления несколько второстепенных помещений, мы достигнем необходимой экономии угля. Люди остались на своих местах.

Так мы добивались и добились желанного расхода угля — 850 килограммов в сутки.



Заготовка пресной воды была не менее важным мероприятием, чем экономия угля. За время рейса мы израсходовали все запасы пресной воды „Челюскина“, а на зимовке требовалось ее не мало: работал один котел парохода, сто пять человек нуждались в бане хоть раз в две недели, они хотели носить чистое белье. Не мало воды поглощало и приготовление пищи.

„Коптильно-плавильный завод“, сооруженный печниками Николаевым и Березиным, работал круглые сутки. Котел „завода“ вмещал полтонны льда и превращал его в воду в течение полутора часов. Лед для „завода“ подымали из-за борта на высокий спардек. В короткие сумерки серого бессолнечного дня все свободные от непосредственных профессиональных работ люди выходили на лед. Работали тремя группами — заготовщики, возчики и грузчики.

Заготовщики, облюбовав не遠далеке от судна торос побольше, ломками и пешнями откалывали от него куски льда. Возчики подхватывали ледяные глыбы, грузили их на широкие сани и подвозили к борту судна, где грузчики переваливали запасы льда на специальные сетки, ручной лебедкой поднимая их на спардек.

Шутливая перебранка и смех стояли вокруг работающих.

Тридцатиградусный мороз и резкий ветер жгли лица. На бордах и усах налипали пушистые елочки инея. Спины взмокали от пота. Росли горы хрустального льда на складе снеготаялки: запас на долгие вечер и ночь.

На заготовку льда выходили все. Бобров и Баевский, стоя на специальной площадке, принимали груженные льдом сетки. Капитан Воронин сбегал на лед в одном свитере: могуче ударяя ломом по торосу, он отваливал от него рекордной величины глыбы.

... Когда серый день сменялся бархатной ночью, и в небе загоралась мозаика красок полярного сияния, усталые люди весе-



лой гурьбой уходили на корабль. На палубе спардека громоздилась огромная куча льда, у снеготаялки одиноко трудился вахтенный, наблюдая за ее работой. По палубе, охраняя сон уставших за день людей, шагал вахтенный матрос, тихонько высвистывая мелодию чуждой здесь песни...

♦

Доктор Никитин задался целью произвести обширные наблюдения над влиянием Арктики и полярной ночи на человеческий организм. Он начал систематически „мучить“ всех.

— Сегодня медицинский осмотр,— заявлял он,— являться без опозданий.

Мы покорно шли в амбулаторию, подвергаясь десяткам манипуляций неугомонного врача.

— Ничего, батенька, терпите, это нужно для науки.

А через несколько дней—новый приказ:

— Все должны взвеситься!

В коридоре простынями огораживали угол. Взвешивание начиналось.

— Все, все снимайте,— командовал доктор.

— Да хоть трусы оставьте,— просили мы.

— Какие еще трусы?— удивленно таращил врач глаза.— Все долой! Науке нужен ваш чистый вес.

Плохо приходилось малокровным. Доктор впрыскивал им мышьяк, начинял фитином, пичкал усиленным питанием.

— Я вас поправлю,— успокаивал он.

Однажды у многих внезапно пропал аппетит. Мы приходили к доктору с одинаковой жалобой:

— Ничто в горло не лезет.

Доктор осматривал пациентов и удивленно пожимал плечами:

— Вы здоровы. Может быть, грустите?

Пациент смущался, пойманный врасплох:

— Да... Немножко скучно.

В конце концов пациент уходил из амбулатории, вкусно облизываясь: пятьдесят граммов портвейна развивали чудовищный аппетит. На следующий день повторялась та же история.

Доктор заподозрил неладное:

— Вам надо очистить желудок,— лукаво посмотрел он на пациента поверх очков,— примите касторки.

Через несколько минут „больной“ вышел из амбулатории.

— Опыт не удался,— шепнул „больной“,— касторкой поит.

Сразу ко всем возвратился завидный аппетит.

Страстью доктора была цынга. Он кропотливо искал признаков ее у нас. Разочарованный отсутствием их, доктор оставил за собой право пугать челюскинцев страшной полярной болезнью. За столом во время обедов, в красном уголке, во время отдыха, в частных беседах и спорах Никитин убеждал всех не доверять прекрасной пище, насыщенной антицынготными витаминами, а побольше налегать на физкультуру и физическую работу.

— На зимовке это необходимо,— говорил он,— это страшно необходимо.



Подавая пример остальным, он ежедневно в одном свитере выходил на заготовку льда для снеготаялки. Доктор неодобрительно и даже с некоторым презрением относился к тем, кто совсем не работал на льду или работал не с полной силой.

— Заболеете, — пугал он, — обязательно заболеете цынгой.

Но цынги, этого страшного бича полярных экспедиций, на „Челюскине“ не было: тщательный подбор продуктов питания обеспечивал безопасную жизнь на зимовке. Здоровье многих товарищей заметно и быстро поправлялось.

Почти каждый челюскинец, помимо общественных работ, имел и свои личные занятия. Секретарь экспедиции писатель Сергей Семенов продолжал работу над арктической трагедией, начатую еще в Карском море. Зимовка предоставила в распоряжение автора весь необходимый ему материал — от картин пурги и ледяных пейзажей до сложных характеров и взаимоотношений людей.

Корреспондент „Известий“ Борис Громов попутно с накоплением материала о походе „Челюскина“ продолжал переработку книги о походе „Сибирякова“. Позднее он приступил к обработке челюскинского материала и написал ряд очерков о нашем походе.

Большой интерес вызвала к себе работа матроса Ломоносова. Этот замкнутый человек несколько месяцев подряд корпел над моделью какой-то машины, посвящая ей все свободное время. Платье и белье Ломоносов хранил в чемодане, а в одежный шкаф тщательно запирали свой секрет.

— Что у тебя тут? — приставали ребята, — говори, чего таишься? Мы не отберем у тебя секрет, дай поглядеть, чего мастеришь. Ломоносов отмалчивался, улыбался и переводил разговор на посторонние предметы. Даже его сожитель по каюте — Виктор Синцов — не знал, что мастерит этот человек.

— Чорт его знает, — отвечал Виктор на расспросы. — Я на вахту ухожу, а он запрется и мудрит. Приду с вахты, у него уже все убрано. Ночью — то же: увидит, что я сплю, — начинает возиться, а стоит мне лишь пошевелиться, как все исчезает со стола.

— Так и не видал? — допытывались ребята.

— Видал мельком: шестерни какие-то, блоки...

Обитатели соседних кают просто ругали Ломоносова:

— Что у тебя там, зверинец, что ли? То собакой лает, то мычит, а то, как заскрежешет, так просто душу воротит. Брось ты это темное дело!

Мы окрестили любителя тайны „изобретателем вечного двигателя“, но и это прозвище не помогло: он продолжал копаться с таинственной моделью, не посвящая никого в свой секрет. 13 февраля модель вместе с пароходом ушла на дно Чукотского моря...

Кочегары Паршинский и Малаховский затеяли постройку буера. Узнав об этом, Отто Юльевич вызвал их к себе.

— Я охотно пойду вам навстречу, — сказал начальник, — буер в Арктике — это очень ново, и вполне вероятно, что ваши опыты увенчаются успехом. Если вам понадобится что-либо для постройки, приходите ко мне.



В конце декабря пробный буер был готов. Строители приступили к испытанию его. Неудовлетворенные, они вскоре взялись за переделку парусных саней, но и второй буер не понравился им, несмотря на хороший ход по сравнению с первым.

— Будем делать третий,—решили ребята.— Опыт у нас теперь есть, теоретически мы знаем, каким должен быть буер для хождения по торосистым льдам, и сумеем построить хорошие парусные сани. Буер еще покажет себя!

Построить его ребятам так и не удалось: почти законченные части буера утонули вместе с пароходом.



До „Челюскина“ за плечами у гидрографа П. К. Хмызникова и геодезиста Я. Я. Гаккеля насчитывалось не мало полярных экспедиций. Яков Яковлевич Гаккель вторично шел Северным морским путем, первый раз проплыв его на краснознаменном „Сибирякове“.

Чрезвычайно добросовестные ученые, эти люди в течение похода, зимовки и жизни в ледовом лагере непрерывно вели исследовательскую работу, обогатив науку о полярном секторе богатейшими наблюдениями и открытиями. Только за период свободного плавания корабля ими было взято 423 пробы поверхностной воды, по которым определялись температура, соленость и щелочность морей.

Для них не существовало понятий „хорошей“ и „плохой“ погоды. Они регулярно работали в ясные солнечные дни, в туман и сильный ветер, в отчаянный шторм и нудную качку.

Так же было и на зимовке.

В пурговые дни мы прятались в теплых каютах, на заросших толстым льдом и инеем иллюминаторах дыханием прочищали маленькие щелки для глаза и наблюдали за дикими вихрями снега. И вот над головой, на спардеке начинала визжать вьюшка механического лота.

— Опять в море полезли,—с невольным почтением говорили ребята.

Мы знали, кто „полез“ в море: это Хмызников и Гаккель. Пряча от буйного ветра залепленные снегом лица, окоченелыми, негнущимися пальцами они прилаживали к тросу лота батометры, опускали их в море и доставали вновь, беря пробу воды с нужной глубины. Они уточняли на картах положение полярных островов, снимали опись берегов, изучали распространение ледяного покрова. Кроме того, они проводили на всем пути парохода подробную запись морских глубин. Подвижки льда, сжатия и разводья, изменение ледяного покрова и наблюдение за дрейфом ледяных полей—все это, и еще сотни мелочей, не ускользало от их зорких глаз.

Гидрохимик Лобза систематически производила анализы проб морской воды с различных глубин, определение электропроводности воды и содержания солей в ней. Ручная пила химика всегда находила себе работу: Лобза бродила среди торосов, выскивая в кажущемся однообразии их различный по возрасту лед, и выпиливала из нужных ей образований тоненькие ледя-



ные пластинки. На небольших полыньях она наблюдала за ростом ледяного покрова.

Зимовка и сжатия льда были очень „кстати“ и для физика Ибрагима Факидова. Начатая еще в Баренцовом море работа по наблюдению за деформацией корпуса судна проводилась Факидовым в течение всего похода. Статичное положение корабля на зимовке и движение льдов при сжатиях дали возможность молодому физiku произвести очень ценные наблюдения за сопротивляемостью корпуса судна давлению льдов, а отсюда — сделать ряд выводов о том, какой металл и какой крепости должен идти на строительство арктических кораблей.

Факидов проводил магнитные наблюдения, во время которых обнаружил колебание ледяного покрова, начав этим новую отрасль научного исследования Арктики.

— Вы понимаете, — захлебываясь, рассказывал он, — ведь этот лед, на сотни километров в любую сторону от нас покрывающий море, имеющий десятки метров толщины, — колеблется, дышит. Его колебания напоминают колебания телефонной мембраны.

Факидов в процессе наблюдений пришел к ряду интереснейших выводов:

— Причиной колебания сплошных льдов в основном, конечно, является ветер, — рассказывал он интересующимся товарищам. — А вот колебаться льды начинают в районе судна гораздо раньше, чем начинает дуть ветер. Таким образом, наблюдая за колебанием ледяного покрова, я могу быстрее и лучше метеоролога определить, какой будет ветер и какого направления.

Большой запас резиновых шаров позволил аэрологу экспедиции Шпаковскому произвести ценные аэрологические наблюдения. Им был установлен рекорд запуска радиозонда для 1933 года, когда шары-пилоты подняли прибор профессора Молчанова на 22 тысячи метров. На этой высоте температура воздуха оказалась — 42° Цельсия, на поверхности земли она была лишь — 11,8°. Радиозонд достиг этой рекордной высоты за 39 минут. Всего Шпаковский выпустил за поход 11 радиозондов.

Метеорологи Комовы несли круглосуточные метеовахты. В любую погоду, через каждые четыре часа, на главный мостик поднимался кто-либо из них для проверки и фиксирования записей специальных приборов. Метеоработа велась все время, начиная с момента выхода „Челюскина“ из Мурманска и до последнего дня существования ледового лагеря Шмидта. В результате ее были собраны очень ценные научные материалы.

Гидробиолог Ширшов, молодой ученый, лишь год назад прошел Северный морской путь на ледоколе „Сибиряков“, еще тогда дав науке массу сведений о животном мире полярных морей. На „Челюскине“ он продолжал эту работу. Специальными сетками с различных глубин вылавливал он планктон, определял его вид и количество на данном участке моря.

Вся масса ценнейших научных материалов, собранных в период похода и позднее на зимовке, во время гибели корабля была спасена. Научные работники, продолжая свою работу и в лагере, сделали огромный вклад в науку об Арктике.



## АЭРОДРОМЫ

**С** ЯНВАРЯ день пошел на увеличение, по несколько минут в сутки. Попрежнему полыхал зимний восток. В сером дневном небе болтался тусклый желтозеленый диск чукотской луны.

— Я никогда не видал такой луны,— заметил однажды пилот Бабушкин,— в здешнем дневном свете она становится временами яркозеленой.

13 января мы были очевидцами окончания полярной ночи. В этот день зарево востока было значительно бóльшим. Чистое от туч небо приобрело голубоватые оттенки. Черная стена на севере посветлела.

Из-за горизонта вверх прямыми струями били чуть дрожащие лучи. Они трепетали, все выше и выше взбираясь по небосводу, и вдруг голубовато-серая призрачность зимнего дня лопнула и раздробилась на миллионы огненных кусков: из-за горизонта, точно огромный язык страшного чудовища, на несколько секунд выглянул краешек солнечного диска, озарив ледяные поля нестерпимо-ярким светом.

Немногие зрители громким „ура“ приветствовали появление первого солнца. Для нас робкий кусочек дневного светила был символом радости, наступления светлых и теплых дней, окончания долгой зимовки и выхода на желанную чистую воду.

— Ну, теперь скоро,— нарушил наше очарование боцман Загорский.— Так было и у нас на зимовке парохода „Ставрополь“ в 1931 году: до появления солнца дни тянулись долго, а тут замелькали один за другим. Мы не успели тогда и оглянуться, как лето пришло.

Боцман был прав: с каждым днем солнце взбиралось все выше, день быстро увеличивался,— в воздухе, несмотря на тридцатиградусные морозы, неувовимо повеяло весной.

Близились долгожданные летные дни. Идея эвакуации части нашего коллектива на берег за время зимовки не отпала. Список улетающих, составленный еще в ноябре, оставался в силе. Нам нужен был хотя бы один самолет, чтобы отправить товарищей первой очереди — женщин с детьми и некоторых участников экспедиции.

„Шаврушка“ к этому времени была уже отремонтирована, но сильные морозы не позволяли завести мотор: он отказывался работать. Да и вообще мало пользы мог принести разведывательный самолет в переброске людей: в эвакуационный список



входило сорок человек, а Ш-2 мог поднять, кроме пилота, лишь одного пассажира.

В январе возобновились переговоры с летной группой Ляпидевского. Пилот М. С. Бабушкин, назначенный начальником воздушных сил восточного сектора Арктики, отдал приказание Ляпидевскому привести в полную готовность самолеты и в первый же летный день прибыть к нам.

Мы приступили к подготовке посадочных площадок.



„Искатели аэродромов“ — так прозвали мы группу товарищей, организованную Бабушкиным. Им предстояла трудная работа: обследовать торосистые поля вокруг парохода и отыскать, по возможности готовые, посадочные площадки.

Поодиночке и группами человека по три с рассветом уходили „искатели аэродромов“ на лыжах в хаотическую путаницу торосов. Часами скитались они по ледяным полям, выискивая не особенно переторошенные участки, годные для расчистки. И нередко безрезультатно возвращались обратно:

— Нет ничего подходящего, — устало говорили они.

И все же утром вновь отправлялись на поиски. Ходили Бабушкин, бортмеханик Валавин, старпом Гудин, кочегар Громов, инженер Расс и кладовщик врангелевской колонии Гуревич. Изредка к ним присоединялись помполит Бобров и капитан Воронин.

Зато с какой радостью возвращались удачники! Едва ввалившись в коридор, они спешили поделиться с товарищами:

— Аэродром! Ровный, что скатерть, восемьсот метров длины на триста ширины. Пожалуйста, хоть завтра принимай самолеты.

Такие „находки“ тщательно измерялись. На них промерялась толщина льда, и, если все соответствовало необходимым требованиям, в Уэллен летела срочная телеграмма:

„Аэродром найден восемьсот на триста, обеспечена образцовая приемка самолета, вылетайте завтра, ждем...“

С вечера люди готовились к отлету. В тысячные, наверно, разы пересматривался скудный багаж отлетающих — „не забыто ли что-нибудь нужное?“ В сотый раз говорились теплые прощальные слова.

Наступало утро. Безудержно метались в беспросветном воздухе мохнатые и колющие тучи пурги. Десятибалльный ветер валил с ног, забивал снегом лицо. Не только летать самолетам, но даже человеку отойти от судна не было возможности в такую погоду.

Пурга неистовствовала по несколько дней подряд, потом опять наступали безмятежные голубые и морозные дни. „Искатели аэродромов“, посетив еще недавно превосходную посадочную площадку, возвращались на пароход подавленные и угрюмые.

— Все вдребезги. Вместо площадки там сейчас гряда торосов в пятнадцать метров высотой.



„Отменить полеты, — летел приказ в Уэллен, — посадочной площадки больше не существует, ждите распоряжений...“

Поиски аэродромов начинались снова.

Очень заманчивы были недавние полыньи. Затягиваясь ровным, гладким льдом, они через несколько дней после образования сулили прекрасные посадочные площадки, совершенно не требующие работ по расчистке.

Такие естественные аэродромы пользовались особенной любовью наших „искателей“ во главе с М. С. Бабушкиным. Люди ходили по ним, измеряя длину и ширину, внимательно следили за быстрым нарастанием льда.

— Еще день-два, и аэродром будет готов, — возвращаясь на судно, говорили они.

Наконец, вновь наступал лихорадочный день подготовки к отлету.

— Завтра обязательно самолет будет, — сообщал радист Сима Иванов, — Ляпидевский гарантирует прилет.

Ночь проходила спокойно, торжественно-тихо. На рассвете, задолго до утреннего чая, Бабушкин надевал лыжи и убегал в ледяные поля последний раз проверить целостность площадок. Проходил мучительный ожиданием час, далеко в торосах появлялась фигура разведчика. Проваливаясь в пушистый снег, мы бежали к нему навстречу.

— Ну, как? — еще издали кричали мы, — что площадка?

— Нет площадки, — устало передвигая ноги, отвечал летчик, — раздавило...

Мы не верили: ведь ночью не было слышно ни одного скрипа и шороха, не было даже ветра! Но факт оставался фактом: колоссальная сила сжатия бесшумно поглощала взлелеянную нами площадку, и на ее месте грудились огромные кучи звонкого голубого льда.



10 февраля, на совещании у О. Ю. Шмидта, был выработан новый метод подготовки площадок.

Бабушкин говорил:

— Опыт показал, что наличие одного аэродрома не обеспечивает приемки самолета. Нужно иметь постоянно несколько готовых посадочных площадок. Если ломает одну, мы сможем принять самолеты на других.

Совещание согласилось с предложением пилота. Для поисков площадок выдвинули хороших лыжников, весь участок льда, окружающий пароход, был разбит на секторы. В каждый сектор пошло по два лыжника с таким расчетом, что пять миль от судна они пройдут по прямой линии, потом свернут влево, пройдут еще три мили и лишь тогда возвратятся на пароход.

На другой день на рассвете „искатели аэродромов“ выступили в поход. С наступлением темноты они возвратились на судно, усталые, но довольные достигнутыми результатами: найдено несколько хороших аэродромов.





Подготовка аэродромов

Первый из них, в двух километрах на юго-восток от корабля, по подсчетам для расчистки требовал ста двадцати человеко-дней. Это нелегко, но на крайний случай работа могла быть проделана нами. Зато вторая площадка, расположенная в трех километрах от „Челюскина“, требовала лишь восьмидесяти человеко-дней. Третья — южная площадка — оказалась пригоднее всех: расположенная в пяти километрах от парохода, она радовала глаз своей гладкой поверхностью и величиной, растянувшись на восемьсот метров в длину и четыреста — в ширину.

— Тридцать человек за два дня свободно приведут ее в полную пригодность, — рассказывал Бабушкин. — Мы сможем принять на ней целую эскадрилью самолетов. Там нужно снять лишь несколько ропаков.

Несколько других площадок, очень отдаленных от парохода или требующих большой работы по очистке, руководство решило оставить „на черный день“. Теперь мы были спокойны: недели через две намеченные к эвакуации товарищи будут переброшены на берег. Небольшой коллектив остающихся сможет тогда разместиться в каютах команды, спокойно жить и работать, ожидая близких теперь уже разводий и выхода на чистую воду.



Через день началась пурга. Она опять отложила полеты на неопределенное время, окутав льды и пароход мохнатой кипенью снега. Привычные к эксцентричностям стихии, мы коротали пурговые дни в уютном тепле парохода. Коллектив был спокоен за свои аэродромы: их много, и никакие сжатия не в силах разом сломать их все. Крепчал ветер, улюлюкая и завывая в вантах и вентиляторах судна.



## БОЕВАЯ ГОТОВНОСТЬ

**П**ОСЛЕ того как в январе дрейф „Челюскина“ свернул в югозападном направлении, он все время кружил по Чукотскому морю, совершая замысловатые петли и крючки. В конце января дрейф повернул на юго-восток, и далеко к югу от нас опять поплыли мимо судна до мелочей знакомые мысы Ванкарем, Онман и каверзный остров Колючин.

Зимовка „Челюскина“ далеко не была похожа на обычные зимовки судов в Арктике. Сама по себе полярная зимовка корабля явление не новое и, так сказать, в достаточной мере освоенное моряками-полярниками: в северных морях часто зимуют пароходы, застигнутые неожиданной ледяной ловушкой. С наступлением весны они опять выходят на чистую воду. Но разница между зимовкой „Челюскина“ и зимовкой судов „Север“, „Хабаровск“ и „Анадырь“ у мыса Якан была существенная: первый оказался в ловушке дрейфующих льдов, сотнями километров он был отрезан от берега и превратился в игрушку для многолетних льдов, вторые же во-время успели пробиться к берегу и проводили спокойную зиму в неподвижных льдах берегового припая.

Место, где находился „Челюскин“, было центром подвижек льда. Ряд экскурсий челюскинцев в окрестности стоянки корабля показал, что тут постоянно происходит изменение обстановки. Пароход окружали со всех сторон громаднейшие гряды торосов, многие из которых были до пятнадцати метров высоты.

Почти всю зиму вокруг парохода происходили передвижки льда. Под действием ветров и течений ледяные поля расходились, недалеко от парохода обнажая большие пространства чистой воды. Сильный мороз быстро покрывал льдом полыньи, лед нарастал все больше и больше, а потом изменялся ветер, льды вновь приходили в движение, и на месте недавних полыней с шумом, скрежетом и грохотом вырастал громаднейший вал.

Такие моменты были опасны для корабля. К месту сжатия, для наблюдения за ним, выходили специальные люди. На корабле тщательно промеряли количество воды в льялах. Наблюдали за перемещением льдов вокруг корпуса парохода. Напряженное состояние людей длилось до тех пор, пока не прекращались передвижки льдов.

С течением времени подвижки и торошения становились все чаще и чаще, они проходили в непосредственной близости от парохода.



Темная ноябрьская ночь окутывала небо и льды. Черные борты парохода растворялись в крошечной тьме, и лишь редкие огоньки освещенных иллюминаторов мигали ласково и маняще.

Жгучий ветер и сильный мороз заставляли вахтенного матроса плотнее кутаться в огромный бараний тулуп, но даже сквозь густой мех пробиравась колючая струйка холода и неприятно щекотала спину. Ветер срывал с планширов судна пушистый снег, маленькими смерчами гонял его по палубе, забивая снежинками рот и глаза матроса. Дыхание вырывалось из рта струйкой пара, инеем оседало на брови, ресницы, на небритый щетинистый подбородок и воротник тулупа.

Давно спал пароход. Люди безмятежно посапывали в пружинистых койках. Лишь четверо вахтенных охраняли спокойный сон коллектива: на палубе — матрос, в карточной рубке — штурман, в машинном отделении — машинист и кочегар.

Четырехчасовая вахта на палубе казалась страшно долгой: одинокому вахтенному не с кем было перемолвиться словом, ему надоело думать тысячи раз передуманными мыслями, и даже свистеть не было возможности: мерзли губы, ныли зубы.

Хотелось уйти хотя бы на несколько минут в теплый и темный коридор, всем телом прижаться к ласковой, теплой грелке парового отопления, — и отогреть застывшее лицо, прогнать из пальцев ноющую боль холода.

Но черная ночь, с покрытым снеговыми тучами небом и резким восьмибальным ветром, таила в себе немало опасностей. Сжатие могло наступить сразу, как разрыв сердца, — стоит лишь минуту проворонить, как ужасное и непоправимое несчастье обрушится на пароход. И вахтенный оставался на палубе.

Он широкими шагами мерил сотни раз измеренные площадки спардечной палубы, часто наклоняясь через борт, слушал черную тишину. И, наконец, тишина отвечала: снизу, из черноты доносились слабый шорох и скрип.

— Начинается, — думал вахтенный. — Ну, коробочка,\* держись!

Полетел на палубу тулуп. Вахтенный быстро взбежал на ботдечную палубу и, миновав каюту капитана, хлопнул дверью правого крыла штурманской рубки.

— Лед пошел! — бросил он штурману, вбегая в карточную рубку. Штурман отложил в сторону интересную книгу, нахлобучил на голову теплую меховую шапку.

— Пошли.

Оба выбежали на спардек...

... Со скрежетом двигались льды. В темноте за бортом кто-то, точно когтями, царапал корпус. Снизу неслись треск пулемета, хруст и отдельные гулкие (точно открыли пальбу из винтовок) удары.

За борт, по шатким ступенькам штормтрапа сходили матрос и штурман, освещая путь мигающим светом „летучей мыши“. С палубы, выкрикивая в ветер что-то несвязное, через фальшборт перевешивались фигуры капитана Воронина и помполита

\* Коробка — судно (морской жаргон).



Боброва: оба, услышав характерную какофонию сжатия, без зова покинули теплые койки.

Штурман и матрос обходили вокруг судна. Лед под ногами шевелился и скрипел. Отдельные льдины, становясь на ребро, карабкались по гладкому корпусу парохода, точно хотели добраться до высокой палубы.

Льды нажимали. Корпус судна болезненно трещал, не выдерживая напора, и пароход, дрожа, пытался кормой вперед, точно избегая зуботычины.

На палубе — Отто Юльевич Шмидт. Мерными шагами ходил он по спардеку, спокойно выслушивал короткие донесения помощников и четко, коротко приказывал:

— Предупредите личный состав, пусть остаются в каютах, но оденутся потеплее.

Матросы обходили каюты, осторожно будили спящих:

— Давай-ка, приятель, одевайся. Жать начало. Наверное, придется обкалывать лед.

— А, чорт, — ругались сонные люди. — Поспать не даете. Здорово жмет?

— Нет, не очень. Но ты одевайся, приказали обкалывать... — Матрос говорил спокойно, чтобы не пугать сонного товарища.

Люди одевались, поругивая сжатие и дикий ветер. А выйдя на палубу, узнавали:

— Возможно, придется сходить на лед...

... Так проходила тревожная ночь, полная мучительного ожидания конца. Люди забывали о морозе и ветре, они дружно боролись со стихией, отстаивая пароход. К утру лица челюскинцев опухали от холода и бессонницы.

Утром сжатие ослабевало. Постепенно утихали хруст и скрежет льда. Всего лишь в нескольких метрах от парохода остановились огромные ледяные горы, каждый кусочек которых весил многие тонны.

— На сегодня пронесло, — облегченно вздыхали люди, — как-то будет в следующий раз?..

Сжатия показали, что в любое время пароход может быть уничтожен льдами. Эта перспектива, приобретающая форму угрозы, могла окончиться трагически для всего экипажа, если бы гибель парохода произошла неожиданно, застав нас врасплох.

Коллектив допустить этого не мог.

— Подготовить все, начиная от галет и до топлива включительно, — таков был негласный приказ О. Ю. Шмидта своему помощнику по хозяйственной части И. А. Колупову.

Иван Александрович на следующий день после приказа начальника экспедиции представил ему подробный план эвакуации грузов, схода людей и обеспечения их всем необходимым для продолжительной жизни на льду.

План утвердили.

Завхоз Могилевич со своим помощником Канцыным приступил к осуществлению плана.



Началась трудная и кропотливая работа. Обширные трюмы большого парохода были набиты самым разнообразным грузом. В спешке перед отходом из Ленинграда товары грузились без особой планировки. Почти все грузы пришлось перерыть.

Работали большую часть вечером.

Могилевич обходил нескольких товарищей из команды, бросая короткий вопрос:

— Будешь?

— Когда?

— После ужина.

— Ладно, приду.

И после ужина, когда в красном уголке, по столу, звонко стучали костяшки домино, а в кают-компании дребезжали стекла окон от музыки джазбанда Феди Решетникова, в трюмы парохода спускалась небольшая кучка людей. Часами копались в грузах, по указанию Могилевича отыскивая необходимое на случай аварии. Ночью, чтобы не создавать ненужного интереса к нашей работе, переносили груз на корму, концентрируя его на люке третьего трюма.

В левом крыле рулевой рубки, в парусиновых мешках, хранились приготовленные на сто с лишком человек комплекты меховой одежды, обуви и нижнего белья. На корме, у сектора руля, выстроились брезентовые мешки, наполненные каменным углем.

Все грузы разбили на три части. За каждую часть отвечал определенный товарищ: Могилевич — за продукты, Канцын — за одежду, а врангелевец Гуревич был прикреплен к хозяйственному оборудованию и снаряжению. Вскоре подготовительные работы закончились. „Рассекретив“ их, продолжали дальнейшую подготовку.

Доктор Никитин тщательно подготовил компактную аптеку со всеми необходимыми медикаментами. Заведующий радио Кренкель — аварийную радиостанцию и оборудование к ней. Весь состав экипажа разбили на бригады, прикрепленные к отдельным участкам снаряжения и одежды. По этому поводу мы даже шутили:

— Если ночью разбудят, должен помнить, где работаешь по авралу!

Позднее Арктика устроила генеральную репетицию гибели корабля, а вместе с ней и генеральную проверку боевой готовности коллектива: в декабре пароход попал в сильнейшую полосу сжатия, и гибель его казалась неизбежной. Лед наступал непосредственно на борт корабля. Пароход скрипел, трещал и дрожал в предсмертной агонии. Командование отдало приказ сгружать снаряжение на лед.

Дружно принялся коллектив за грандиозную работу. „Палаточники“ быстро разбили на льду, за кормой судна, две брезентовые палатки.

С борта судна живым конвейером полетели ящики с галетами, консервами, сгущенным молоком, мешки с мукой и бочки с маслом.



Сто человек работали молча и быстро, исполняя малейшее распоряжение командования. Холодная ветреная ночь прошла незаметно.

Все необходимое выгрузили на лед. Ударный коллектив работал четко и дружно. К утру обе палатки оказались наполненными трехмесячным запасом продовольствия.

Но утром сжатие прекратилось. Изменившийся ветер образовал вокруг судна разводья, угрожая отрезать от корабля выгруженное продовольствие. Вновь вышел на авральную работу коллектив. За два часа обратно на пароход было погружено все выгруженное на лед снаряжение.

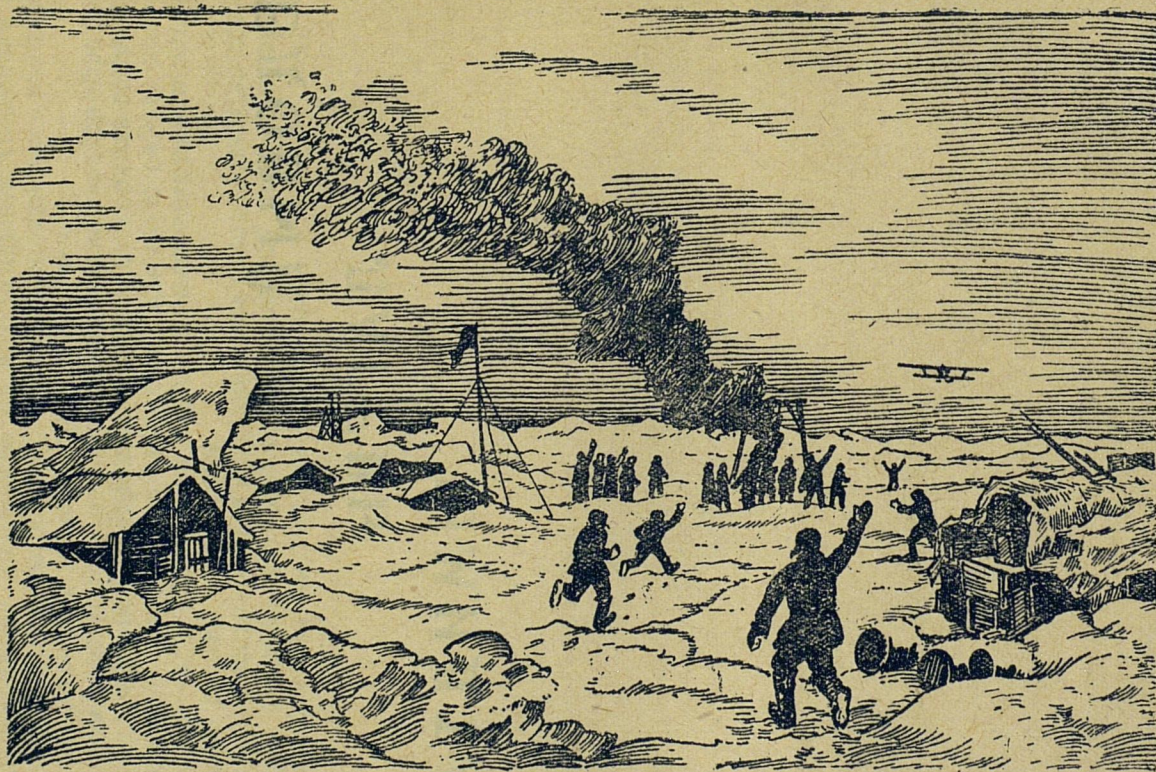
Мы продемонстрировали Арктике свою готовность. Сложенное на палубе снаряжение было готово в любой момент в горячих руках коллектива быстро слететь на лед.



ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ЛЕДОВЫЙ  
ЛАГЕРЬ  
ШМИДТА





Первый самолет над лагерем



## ТРИНАДЦАТОГО ФЕВРАЛЯ

**С**ЕРЫЕ тучи плотно окутали небо. В сером свете дня хаос торосистых ледяных полей казался до омерзения неприятным и холодным. Бесновалась пурга. Бешеный нордвестовый ветер загонял в теплые помещения корабля.

— Бррр! — отряхивал в коридоре снег с одежды кочегар Громов, — в такую погоду хороший хозяин собаку не выгонит.

— А тебя чего носило?

— Хотел капканы проверить, а тут в трех шагах ничего не видно. Да и капитана встретил на палубе, он говорит: — никуда не ходи, лед не спокоен.

Скверная погода загнала всех челюскинцев в каюты. По палубе, на-страже спокойствия коллектива, чутко слушая пургу, расхаживали лишь вахтенные — штурман Марков и матрос Синцов. Позднее к ним присоединились О. Ю. Шмидт, капитан В. И. Воронин и помполит А. Н. Бобров.

С левого борта, метрах в пятидесяти от парохода, недели две назад образовалось небольшое разводье. Его затянуло льдом, густо запорошенным снегом, а теперь, под влиянием крепкого ветра, начало понемногу торосить.

Так прошло время до обеда.

Обед, по обыкновению шумный и веселый, сменился тишиной послеобеденного отдыха.



После обеда ко мне забрел штурман Виноградов. Он предложил сыграть в шахматы.

— Можно.

Мы быстро расставили на доске фигуры и углубились в игру. На койке нежился Миша Ткач, отдыхая после морозной ночной вахты.

Сизыми струйками вился папиросный дым. Сквозь иллюминатор, обросший льдом и инеем, доносились переливные завывания ветра, напоминая о бесновании пурги вне парохода. Неярко горела керосиновая лампа, привинченная к переборке каюты, нежным рассеянным светом озаряя небольшое помещение. В каюте было тепло и уютно. Больше всех уютом наслаждался Миша: он успел уже выспаться, съел обед, принесенный мною ему в каюту, и время от времени вставлял свои фразы, отзываясь на наши реплики по ходу игры. Вскоре это ему надоело. Ласково похлопывая себя по животу, он фальцетом замурлыкал корабельную песню:



Двенадцать медвежат пошли купаться в море,  
И там они резвились, играли на просторе...

Шахматная партия близилась к благоприятному для меня концу,— черные фигуры штурмана одна за другой исчезали с поля сражения.

С приближением поражения Борис мрачнел.

— Саша, сколько времени? — спросил он.

— Успеешь проиграть. Через пять минут получишь мат.

— Н-ну, посмотрим...

Вновь наступила сосредоточенная тишина, которую нарушил резкий, гулкий удар в корпус судна.

— Ого!.. — взметнулись на лбу штурмана коричневые брови.

— Никак начинается?

Над головами, по спардеку, застучали многочисленные каблуки.

— Тараканы забегали, жать начинает, — зевнул Ткач и начал одеваться.

Мы продолжали игру.

Вновь под самым иллюминатором раздались резкие удары в корпус, похожие на глухие выстрелы. Судно испуганно задрожало, пятясь рывками. Нарастая, откуда-то снизу, шел непрерывный стрекочущий грохот, напоминающий стрельбу из пулемета.

Миша выскочил из каюты, хлопнув дверь. Штурман вскочил со стула:

— Бежать надо, на палубу, — он рванулся к двери.

— Мат, — я сбил черного короля. — Пошли, одевайся!..

Борис выскочил из каюты. Схватив ватные брюки и куртку, я натянул их на себя. Валенки, шапка, рукавицы — я готов. Выскочил в коридор, темный и пустой. В лицо ударила резкая струя холодного сквозняка. Тут грохот был особенно резок: в нем отчетливо слышались пулеметная дробь рвущихся заклепок, оружейные выстрелы лопающихся шпангоутов и зловеющий скрежет льдин, тысячетонным тараном напирających на ничтожную скорлупу обреченного парохода.

— Все, — мелькнула мысль, — теперь, кажется, уже шах и мат кораблю.



Ванты судна, словно ватой, окутывал иней. От толчков и рывков парохода иней срывался с вант, серым дождем осыпая палубу и людей. Всю кормовую палубу заполняли челюскинцы. Они молча работали, слушая грохот сокрушаемого льдом корабля и редкие, полновесные слова команды.

— Шесть человек на лед, установить трап! — раздался голос капитана Воронина.

Мы бросились к борту, но пеньковому концу скользнули на лед и принялись за работу. Лед под ногами трескался, отдельные льдины, шипя и хрустя, становились на ребро и уходили вниз, под корпус парохода.

— Смотри, не зевай! — крикнул матрос Гриша Дурасов. — В две секунды льдинами ногу отнимет.



Судно медленно пятилось кормой вперед, подламывая под себя новые и новые льдины. Под ногами кишела хрустящая ледяная каша, на лед выплескивалась черно-зеленая вода. Мы устанавливали огромный, сбитый из досок, лоток и трап.

— Готово!..— крикнули вверх, к палубе, когда работа была окончена.— Давай груз!

На лед соскочило еще несколько человек. По лотку конвейером полетели ящики с продуктами, бочки с маслом, консервы, мука и сахар. На льду живой конвейер молчаливых и сосредоточенных людей подхватывал на плечи выброшенное. Люди исчезали в белесой мгле. Вскоре они возвращались к лотку.

Мы с инженером Ремовым взваливаем продукты на плечи носильщиков.

— Этот давай,— указывал Дурасов на самые большие ящики.

Высокий и плечистый, он был самым сильным из челюскинцев. Огромный, тяжелый ящик легко укладывался на его могучей спине, быстро исчезая в пурговом месиве.

Один за другим подходили носильщики: длинный дневальный Володя Лепихин, маленький, шупленький, точно ребенок, печник Николаев, коренастый плотник Голубев, маленький, толстый экспедиционный фотограф Новицкий.

На трудной работе навалщика меня кто-то подменил. Я взвалил на плечи ящик с мясными консервами и вместе с другими побрел по глубокому снегу прочь от судна, направляясь к складу продуктов. Склад вынырнул из дебрей пурги почти неожиданно. На снегу была навалена большая куча грузов. Сбрасывая ношу, я удивился размерам кучи:

— Когда же успели наворотить столько груза? И сколько времени уже продолжается свержавальная работа?

Ватные куртки стали лишними, они мешали движениям, и многие сбросили их, оставаясь в одних свитерах. Лохматые свитеры пропитались горячим человеческим потом. Жестокий мороз сковал их, превратив в дубленые панцири. Поверх свитеров выросли белые елочки инея,— нежные и хрупкие.

◆

Перевешиваясь через борт, помполит Бобров, перекрывая завывания ветра, хруст и скрежет льда, крикнул:

— Шесть человек на корму, сгружать уголь!

Я вскарабкался по трапу на палубу судна, побежал на корму. Тут лежал уголь, упакованный в брезентовые мешки. Он смерзся, тяжелые мешки, по четыре пуда каждый, стали металлически-твердыми и неудобными для переноски. Один за другим они летели за борт.

— Что, совсем конец пароходу?— все еще не веря в гибель корабля, спросил матрос Харкевич.

— Повидимому да: начальству лучше видно.

— Наддай, ребята,— торопил Погосов.

За несколько минут работы двадцать мешков угля оказалось на льду. Там их подхватывали Дурасов, Ткач, Мосолов,— укладывали на сани и быстро отвозили подальше от парохода.



— Готово? — подошел к нам Бобров. — Давайте в трюм на помощь Могилевичу: сахар и рис выгрузить надо.

Мы побежали к третьему трюму.

— Саша, смотри! — окликнул меня Погосов, указывая рукой на лед с левого борта.

Я посмотрел и невольно остановился: там, где вчера была площадка ровного, молодого льда, сейчас высился ледяной вал в несколько метров высотой. Он близко подошел к судну и еще продолжал двигаться, сокрушая все на своем пути. Вершина его, точно гребень морской волны, заламывалась вниз, осыпаясь белесым подобием пены.

Величественное зрелище наступления ледяного вала парализовало меня. Пароход и люди по сравнению с могучим ледяным валом казались ничтожеством. Погосов тронул меня за плечо:

— Пошли!

Судно заметно наклонилось на нос.

По трапу мы быстро сбежали в трюм. Тут в полутьме работали завхоз Могилевич, механик Филиппов, машинист Петров, строитель Березин и врангелевец Гуревич.

— Кто командует парадом? — крикнул я. — Что делать?

— Сахар и рис давайте из трюма, — откликнулся Могилевич. — Больше сахару!

Мы начали вытаскивать из штабелей мешков шестипудовые кули сахара. Я быстро привязывал их к концам, и кули, под невидимыми руками товарищей наверху, легко вылетали из трюма. Потом стали подавать рис и тюки войлока.

Из люка провизионного отделения доносился громкий плеск воды: там прорвало переборку и начало заливать трюм. Вода шипела и плескалась, она мрачно чернела внизу, у нас под ногами. По телу забегали мурашки.

„Челюскин“ заметен даже для нас, работающих в трюме, погружался в воду. Ледяной вал с левого борта судна сделал свое дело: вся площадь льда от вала до корабля была двинута им на пароход. Пароход, не выдержав напора, оскалился чудовищным разрывом всего левого борта, начиная от форпика и до машинного отделения. В передние трюмы сквозь разрыв хлынула вода. В машинном отделении с треском полопались шпангоуты; грохоча по железной палубе, полетел холодильник, за ним опреснитель; перекосило динамомашину, и сверху, в пролом стали падать куски льда.

Давлением льда на борт судна в кочегарке был сдвинут находившийся под парами котел. Сквозь разорванный трубопровод забил пар. Он быстро наполнил кочегарку, машинное отделение и выгнал оттуда людей.

Пароход погружался рывками. Нос его, расширяющийся кверху, был накрепко сжат льдом, и, когда давление льда чуть ослабевало, нос нырял вниз, застревая в более широкой части до нового ослабления ледовых тисков. Работая в трюме, мы ясно ощущали рывки и увеличивающийся крен парохода. Каждый рывок силой инстинкта самосохранения бросал нас к трапу, но трезвый рассудок и сознание своего долга возвращали на работу.





Выгрузка материалов и продовольствия

— Довольно, вылезайте наверх! — раздалась, наконец, команда Боброва.

Наверху с прежней силой бесновалась пурга. В пропитанном потом свитере стало холодно. Я осмотрелся. Вал с левого борта приостановил неумолимое движение на пароход. Судно очень сильно наклонилось на нос, и передняя палуба почти сравнялась с поверхностью льда. На первом трюме уныло и обреченно вырисовывался забытый всеми силуэт самолета — „шаврушки“. Люди работали так же четко, как час тому назад.

На спардеке, облокотясь на релинги, стоял Отто Юльевич Шмидт. Он, по обыкновению, был одет в теплую нерпичью куртку и пыжиковую шапку. Поглаживая пушистую черную бороду, начальник внимательно наблюдал за выгрузкой. Так спокойны, так буднично-безмятежны были вся его фигура и выражение чуть побледневшего лица, что на душе невольно стало значительно спокойнее.

„Он похож на утес“, — подумалось мне.

— Алексей Николаевич, — донесся звонкий металлический голос начальника, — нужно перерубить найтовы, сдерживающие лес на втором трюме.

— Есть! — по-военному ответил Бобров и послал людей на лес.

Когда палуба первого трюма сравнялась с плоскостью ледяного поля, со спардека раздался резкий выкрик штурмана Маркова: — На самолет!

Мы молча последовали приказу, прыгая за борт гибнущего корабля. Самолет, до сих пор казавшийся обреченным и мерт-



вым, ожил. Я знал — самолет направляют люди; я сам работал на выгрузке его, но так изящна, так грациозна была эта маленькая разведывательная птичка, так плавно и ловко, послушно малейшему усилию людей, двигалась она, что казалось — люди лишь сдерживают горячее стремление маленького воздушного корабля поскорее покинуть гибнущий пароход. Самолет был отведен далеко в сторону от корабля.

С ботдека на лед летели мешки с теплой одеждой. Радиобригада вынесла оборудование аварийной радиостанции. Подальше от судна ушли женщины с детьми и несколько больных товарищей. Им быстро разбили палатку и разожгли в ней примус. Штурман Виноградов перерубил тали спасательных шлюпок. Мы сгрузили керосин, нефть и бензин.

Сигнал „СОС“ (спасайте наши души — международный сигнал бедствия) не передавался нашей радиостанцией: радист Кренкель до последней минуты спокойно рассказывал миру о нашей работе.

Наконец, все выгружено. Бобров крикнул:

— Можно пойти взять личные вещи и документы!

Только сейчас я вспомнил о рукописях, комсомольском билете и дневниках и побежал в каюту.

В углу, на палубе, Гриша Дурасов, Могилевич и кочегар Громов добивали трех судовых свиней. Свиньи дико визжали и порывались бежать. Я остановился, помогая перебросить тяжелые туши за борт. Потом побежал в коридор.

В левом коридоре — свалка: чемоданы, обувь, одежда. Все перемешалось и перепуталось. Два Сергеева — матрос и повар — выбрасывали их за борт. Двери кают были раскрыты настежь, через них виднелся сплошной прорыв, зияющий в борту. На полу валялись куски льда.

В темном правом коридоре никого не было. Невольно стало жутко.

„Успею ли выскочить?“ — ноги зашлепали по воде. Вода набралась уже в каюту, где тускло горела ненужная теперь керосиновая лампа. На столе лежала шахматная доска.

Быстро свалил в чемодан бумаги и документы, сверху бросил костюм и, прихватив с койки одеяло, бросился вон из каюты. Не останавливаясь, прыгнул на лед. Найдя на снегу пару новых валенок, наскоро переобул окоченевшие ноги.

Пурга, казалось, чуть стихла. На льду стало виднее.

Работа окончилась. Вокруг толпились усталые товарищи, с тревогой поглядывая на пароход, глубоко ушедший носом в ледяную кашу.

Из выхлопной трубы аварийной электростанции кольцами забил сизый дым.

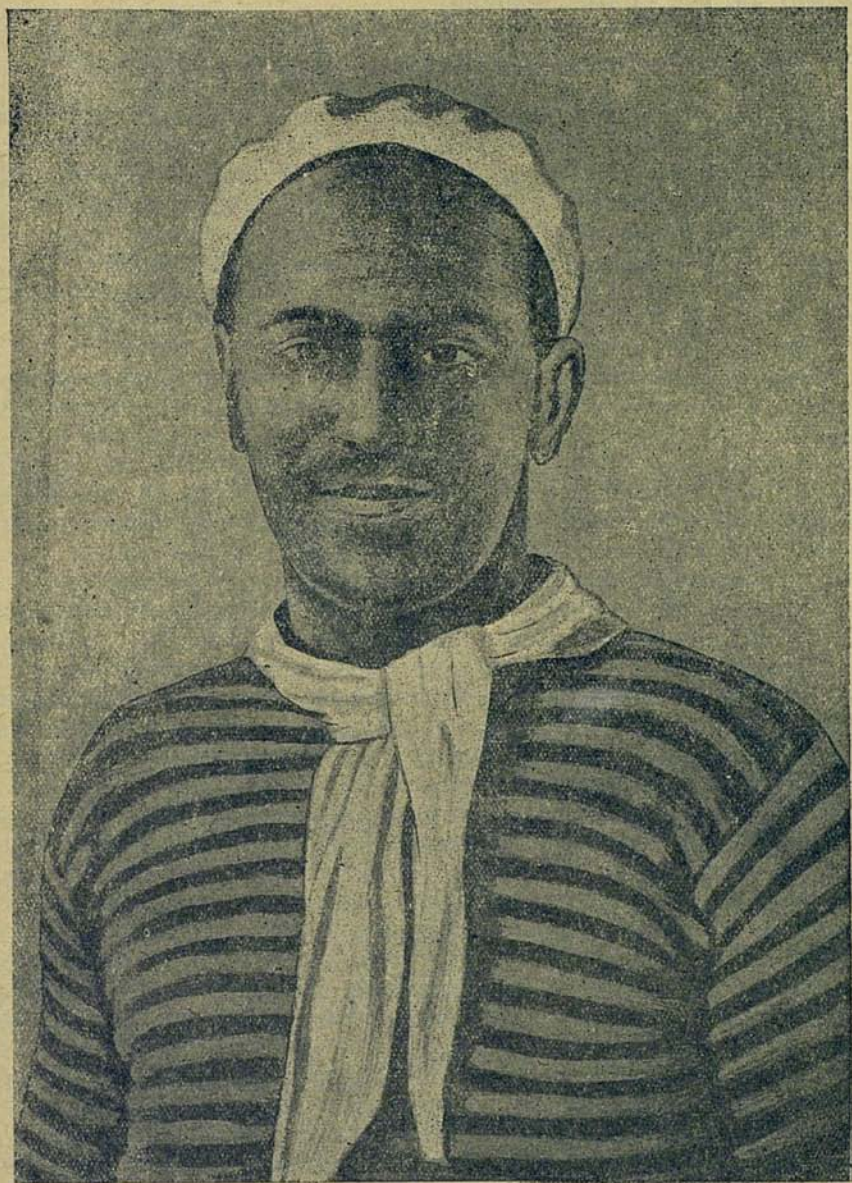
— Зачем запустили аварийку? — спросил я у соседа, корабельного плотника Шуши.

Тот посасывал короткую трубку.

— Не знаю, — пожал он плечами.

Кинооператор Аркадий Шафран усиленно вертел ручку аппарата, фиксируя последние минуты корабля. На снежнобелом,





Борис Могилевич (после угольного аврала)



чуть перекошенном от ужаса лице его ярко горела рыжая борода.

— Вот молодец,— толкнул меня Шуша.— Страшно, а работает. Вот это да, все снимет парень!

Наконец, нос парохода окончательно прорвал ледяные тиски и быстро пошел вниз. Надо льдом поднялась корма судна.

— Все на лед!— донесся с палубы голос капитана.

С борта судна, как яблоки в бурю, посыпались люди. Прошли, быть может, лишь доли секунды, и на борту остались только трое: Шмидт, капитан Воронин и завхоз Борис Могилевич. Начальник экспедиции быстро сошел с корабля. На планшире остались капитан и завхоз.

Мы видели—еще мгновение, и будет поздно. Перекрывая треск гибнущего корабля и завывание ветра, разом закричали десятки человек:

— Прыгайте! Прыгайте!

Губы капитана шевелились, он что-то говорил завхозу. Борис повернулся лицом в нашу сторону, в зубах у него торчала трубка.

— Прыгайте!..

Капитан грузно упал на лед. Рядом с ним, едва не размозжив ему голову, грохнулось бревно. Капитан на четвереньках отполз прочь.

На борту остался один Могилевич. Корма быстро поднималась вверх, судно становилось на скрытый под водой нос, с адским шумом прорывая ледовые тиски.

— Прыгай, скорее прыгай!— неистовствовали мы.

— Борис, прыгай!— раздался властный голос Отто Юльевича.

Завхоз не прыгнул. Трубка выскользнула из его рта. Он спрыгнул с планшира обратно на палубу и спеша пробирался к спардеку, откуда было ниже до льда.

Но было уже поздно: с кормы ошалело сорвались бочки с горючим, они стаей разъяренных зверей налетели на человека, смяли и уничтожили его.

Борис не вскрикнул: он погиб на посту как большевик и герой...

... В последний раз мелькнули руль и винт корабля над водой. Все грохотало, скрежетало и трещало. Над местом, где секунду назад стоял „Челюскин“, клубились чернью облака дыма, сажи и угольной пыли.

— Конец,— тяжело вздохнул кто-то рядом.— Борис тоже погиб...

Молча стояли люди. На месте гибели оседал черный дым, и на душе в эту минуту стало так же черно и тяжело. К горлу подкатывал тугой комок, горло сдавила спазма, и на ресницах появилась неприятная влажность.

— Нужно произвести перекличку, все ли сошли с корабля,— раздался спокойный голос Отто Юльевича.— Товарищ Бобров, займитесь этим...



## ЛАГЕРЬ ШМИДТА

**Р**ОВНО два часа погружался „Челюскин“, израненным корпусом прорывая ледовые тиски. Он ушел под лед в 13 часов 30 минут. Координаты гибели корабля —  $172^{\circ} 50' 9''$  западной долготы и  $68^{\circ} 18'$  северной широты.

На переключке после гибели откликнулись на свои фамилии сто четыре человека. Сто пятый — завхоз Борис Могилевич — не был даже упомянут в списке живых: все сто четыре человека видели, как погиб славный товарищ.

Мы стояли на льду, поеживаясь, переступая с ноги на ногу. Терпеливо ждали приказаний. Тяжелое чувство утраты крова и человека прошло, его сменила жажда деятельности и тепла.

Пурга продолжала куролесить. В сгущающейся темноте зимнего вечера смутно вырисовывались силуэты людей и разбросанные вокруг ящики, тюки, бочки. Картина напоминала пожарище, до того похож был общий вид места гибели корабля на остатки строений, по которым прошла страшная лапа „красного петуха“: торчали из майны бревна и доски, вокруг все почернело от сажи. Хаотично валялись спасенные вещи и груз. Даже не верилось, что под нами шестидесятиметровая глубина холодного Чукотского моря, а до ближайшего берега — мыса Онман — сто тридцать километров бездорожных ледяных полей, непроходимых торосов и разводий.

— Приступите к разбивке палаток, — распорядился Отто Юльевич Шмидт.

Одна за другой вставляли над снегом темные брезентовые палатки. Вскоре вырос целый поселок в одиннадцать крошечных домиков. Радиобригада в полной темноте закончила установку антенны. В маленьком поселке наступил сон.

Густо набились люди в крошечные палатки. Обынделые и промерзлые палатки не давали желанного тепла, а скрученные морозом сырые спальные мешки и малицы из собачьих шкур долгое время не могли согреть наши тела, заледеневшие от семибалльного ветра и тридцатиградусного мороза.

Почти всю ночь в палатках слышался приглушенный говор, изредка ругань на неосторожного соседа. Вспыхивали спички. Дымили папиросы. До поздней ночи возился радист Кренкель, налаживая приемник и пытаясь связаться с берегом. Он слышал позывные сигналы раций Уэллена и мыса Северного, но наша маленькая антенна не могла донести позывные лагерного передатчика до далекого берега. Кренкель сидел, скорчившись, у себя на коленях установив аппарат. Он дыханием отогревал коченеющие



руки, бессчетное количество раз вызывая берег. А берег упорно не отвечал.

— Я слышал,—рассказывал позднее радист,—разговор Уэллена и Северного. Они часто запрашивали друг друга, не обнаружено ли наших сигналов, а я не мог ответить им.

К утру многие забылись тяжелым сном: трудная работа предыдущего дня взяла свое, спальные мешки дали, наконец, желанное тепло промерзшим телам.

Утром из палатки кочегаров, в которой разместились двенадцать комсомольцев, раздалось потрясающе-неожиданное:

Нас утро встречает прохладой.

Песня прорывала серый брезент палатки, рвалась наружу, поднимая на ноги всех:

Вставай, вставай, кудрявая,  
Навстречу дня,—

дружным хором пели ребята, один за другим вылезая наружу.



Днем удлинители антенну, и берег услышал наши позывные. Из Уэллена ответили:

— Слышу!

Это была первая радостная минута всего лагеря. До сих пор мы не знали, хватит ли мощности у нашей крошечной станции, чтобы далекий берег услышал ее голос.

Уэллен принял первую радиограмму нового поселка большевиков, вошедшего в историю под именем „Лагерь Шмидта“.

„14 февраля в 4 часа 24 минуты московского. Аварийная, правительственная. Москва, Совнарком — Куйбышеву. Копия Главсевморпуть — Иоффе.

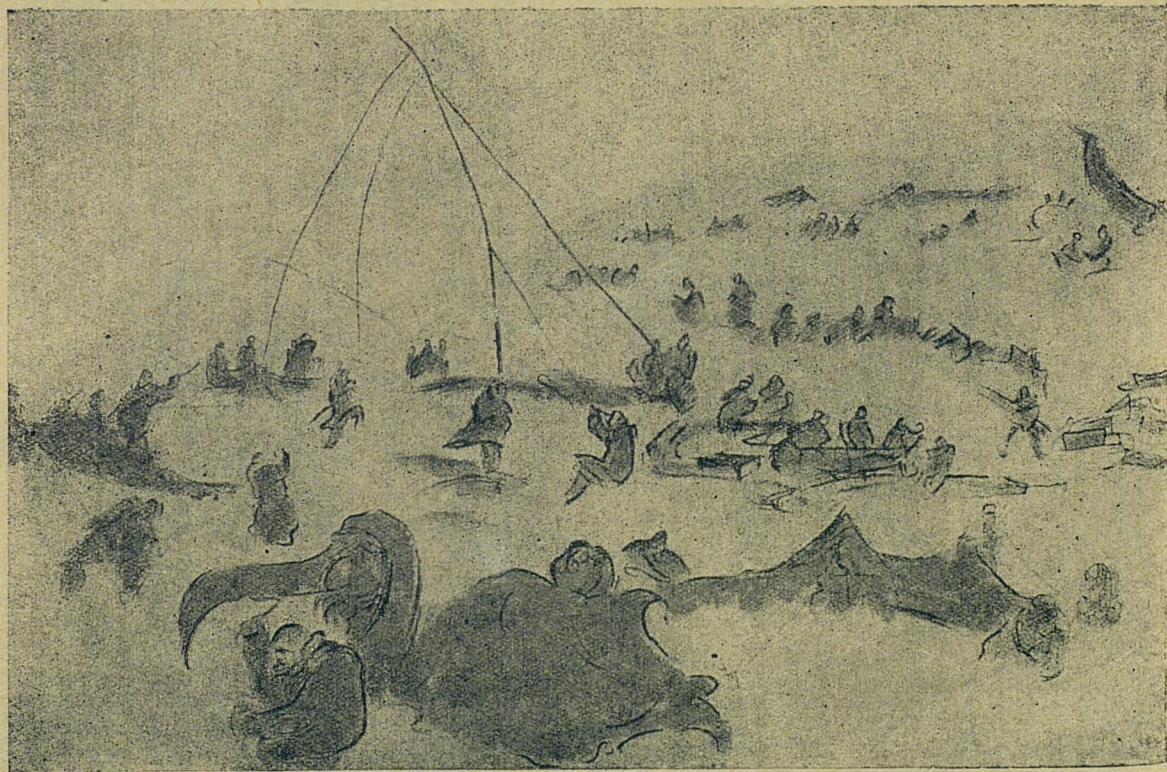
13 февраля в 13 часов 30 минут „Челюскин“ затонул, раздавленный сжатием льдов...“

С этой минуты лагерь стал жить общей жизнью со всем Советским Союзом, тесно связанный с ним маленьким передатчиком нашей радиостанции.

Лагерные будни наступили с первого же дня высадки на лед. Коллективу предстояла сложная работа — превратить лагерь в благоустроенный городок, по возможности создав все необходимые бытовые условия для нормальной жизни.

— Мы не кучка обреченных на гибель,—говорил на коротком совещании Отто Юльевич,—мы — коллектив, за которым стоят свыше ста пятидесяти миллионов трудящихся нашей социалистической родины и величайшая партия в мире, какой является ВКП(б). Нас безусловно спасут: мною получено сообщение из Уэллена об организации там спасательной группы Хворостанского на собаках. Правительство сообщило, что в Москве организована комиссия по оказанию нам помощи под





«Челюскин» погиб, на льду устраивают лагерь

Рис. Ф. Решетникова



председательством тов. Куйбышева. Самолеты в Уэллене и на мысе Северном ждут лишь первых летних дней, чтобы вылететь в лагерь. И это не все, товарищи: я имею пока еще неофициальные сведения о чрезвычайных мерах по нашему спасению, принимаемых правительством. Как только эти сведения подтвердятся, в лагере будет не мало радостных минут. Пока же мы должны терпеливо и организованно ждать. А вы сами понимаете, — ждать лучше в теплой палатке, чем под открытым небом...

Челюскинцы разбились по специальным бригадам. Бригады занялись каждая своим делом.

Новый завхоз — Канцын получил задание бесперебойно снабжать челюскинцев продуктами питания. До позднего вечера работала его бригада, собирая в одно место разбросанное продовольствие. Когда все запасы были собраны в один склад и подсчитаны, мы оказались обеспеченными продуктами на три месяца.

— Жить можно, — резюмировали ребята это сообщение.

Повар врангелевской колонии — беззубый дядя Саша Зверев взял в свои руки „бразды правления“ кулинарией. Укутанный в теплую малицу, он, точно шаман, ворожил у большого костра с подвешенным над ним медным котлом. Деловито покрикивая на своих помощников — повара Сергеева и пекаря Агапитова, он уже к двенадцати часам дня приготовил небывало вкусный суп из консервов.

— Вот за это молодец, дядя Саша, — хвалили мы его, получая горячую пищу, — спасибо.

— Хватит хвалить, как бы не пришлось бить, — отшучивался он. — Стройте скорее камбуз, тогда так кормить буду, что пальчики оближете.

— Дай срок, через пару дней будет тебе мировой камбуз!

Камбуз действительно строился. И не только камбуз: решили построить большой отепленный барак для женщин с детьми, для больных и слабых.

Наши расчеты во время гибели „Челюскина“ оказались правильными: тогда мы перерубили найтовы на бревнах и досках, сгруженных во втором трюме, и все строительные материалы всплыли наверх. Теперь, плотно зажатые льдом, они были рассыпаны на месте гибели корабля. Две бригады наиболее крепких товарищей работали на выколке их из майны.

Обрубив лед вокруг бревна, мы привязывали к верхушке его длинную веревку, и несколько пар дружных рук бралось за конец.

— Раз-два, дружно! — командовал громкоголосый машинист Иван Нестеров. Ребята натягивали конец, бревно поддавалось и медленно выползало на лед.

— Пошел, пош-е-ел! — подбадривал Нестеров. Под громкие крики бревно вылезало из майны и оттаскивалось далеко в сторону.

Запасы строительных материалов и топлива к нашей всеобщей радости быстро росли. Наша „добыча“ не ограничивалась только лесом.





Сбор строительных материалов на месте гибели парохода



— „Челюскин“ и после гибели остался нам другом,— пошутил на этот счет четвертый механик Колесниченко.

Бочки с нефтью, бензином и керосином, спасательные шлюпки, масса необходимых лагерю веревочных концов, ящики со спичками в водонепроницаемой упаковке — все это было в избытке разбросано в серой ледяной каше.

Челюскинцы громкими криками радости встречали находки. Вылавливая лес, мы обнаружили ящик цейлонского чая, две бочки со сливочным маслом, несколько мешков муки и ящик галет.

— Эх, если бы свиные окорока умели всплывать,— с сожалением говорил любитель покушать аэролог Шпаковский.

— Ничего, скажите спасибо и за это,— откликались мы, торжественно доставляя найденные продукты на склад, с легкой руки Феди Решетникова прозванный — Кооператив „Красный ропак“.

Когда склад строительных материалов вырос до внушительных размеров, плотники приступили к постройке барака и камбуза. На бревенчатую основу плотно набивались досчатые стены. Из толстых двухдюймовых досок настлали потолки. Скоро „дворец“ и кухня были готовы. В бараке разместилось 50 человек. На толстом бревенчатом полу, застланном войлоком, устроили из малиц и спальных мешков мягкие и теплые постели.

В середине барака устроили длинный стол. В обоих концах стояли большие печи, сделанные из железных бочек. С потолка свешивалось несколько фонарей „летучая мышь“, освещающая внутренность барака мутным желтоватым светом.

Лагерь принял жилой вид: на северной стороне его, на вершине огромного ледяного вала, стояла большая сигнальная вышка, за ней, поблескивая окнами, остекленными бутылками, высился обложенный глыбами снега барак, а чуть в стороне ровными шеренгами расположились брезентовые палаточки лагеря.

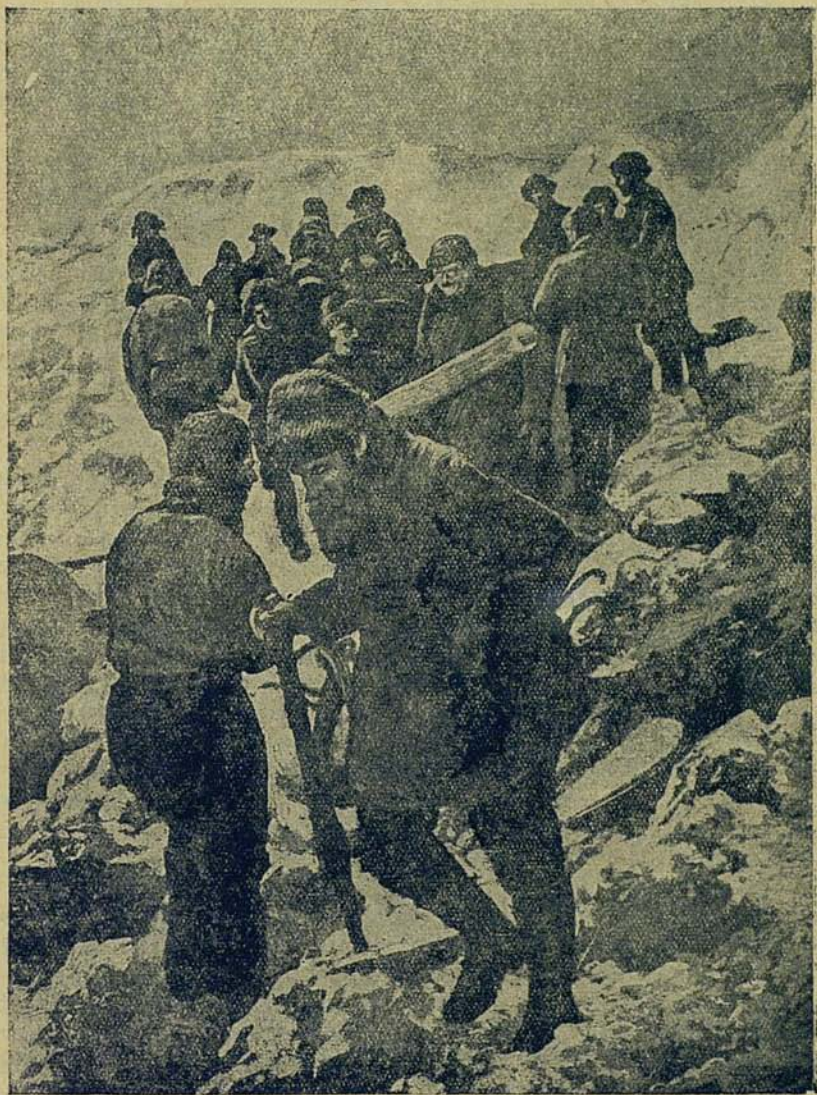
Ярким символом твердой воли и непоколебимого упорства с южной стороны лагеря гордо вздымалась высокая мачта. На ней, треплемый всеми ветрами и пургами, алым полотнищем развевался громадный флаг нашей социалистической родины.

Нас в палатке — восемь человек: механики Колесниченко и Филиппов, машинисты Задоров, Нестеров и Петров, кочегар Румянцев, дневальный Лепихин и восьмой — матрос — я. Мы сошлись под брезентовый кров в пурговый вечер после гибели судна. Холодная ветреная ночь настолько тесно сблизила всю восьмерку, что никто не хотел уходить в другие палатки.

Жизнь проходила весело. Люди самых различных характеров, впервые собравшиеся так тесно вместе, мы имели неисчерпаемый запас рассказов, способных занять долгие вечера. Различные смешные инциденты доставляли нам не мало веселых минут.

Началось с первого вечера жизни в лагере. Мы тесно лежали на полу, устланном войлоком. Кутались в спальные мешки и прижимались друг к другу, чтобы согреться. Курили, разговаривали о возможности быстрого спасения. Вспоминали подробности гибели парохода и искренне жалели Борю Могилевича.





Утром приступили к выкатке бревен из майны



— Ша, — раздался в углу приглушенный голос машиниста Петрова. — Полежали и довольно, нужно итти гулять.

— Куда? — удивились мы. — Замерзнешь.

— Ничего, надо. — Петров выбрался из мешка.

Уже далеко не молодой, он сохранил детски-щуплую фигуру, а с годами приобрел чуть странную привычку крутить отсутствующие усы на верхней губе и мурлыкать неразборчивые мотивы. Петр Иванович Петров — таково его полное прозвище. Но это было слишком длинно и неудобно в лагерной обстановке, и Володя Задоров произвел ловкое сокращение имени Петрова, оставив лишь начальные буквы — инициалы. Получилось красиво и благозвучно — Пип.

Итак, Пип ушел из палатки и... не вернулся обратно.

Утром Пип ошалело ворвался в палатку.

— Дайте погреться, черти! — кричал он.

— Да ты где был?

— Заблудился. Забрался в чью-то палатку и, скорчившись, просидел в ней до утра. Замерз!

Тогда у Пипа прибавилась новая „фамилия“: я высунул голову из своего мешка и, резюмируя ночные скитания маленького машиниста, сказал:

— Пип, ты — неприспособленный. Лучше беги, доставай горячего чая.

Машинист пошел. Он честно спер у соседей чайник, набрал кипятку и до тех пор бежал к палатке, пока не зацепился за оттяжку антенны. Тогда он упал, упал и чайник, а бедного машиниста посыпались увесистые словечки радиста Кренкеля.

В палатку Пип вернулся без чая и чайника: последний забрали хозяева. С этого времени за машинистом крепко осталось прозвище Пип Неприспособленный. Надо отдать справедливость — он честно оправдывал его. Дневальства Петрова были всегда оригинальны и полны неожиданностей: то в каше оказывалась запеченной шахматная фигура; то в супе появлялись явные признаки присутствия керосина; то, возвращаясь с работы, мы вместо дневального заставляли в палатке пустоту и страшный холод. Но на Пипа никто не мог злиться: он так яростно защищался, сваливая все невзгоды на различные причины, что невольно вызывал веселый смех.

Вечерами, поужинав, забирались в мешки и слушали очередного рассказчика. Тут отличался кочегар Румянцев: старый моряк, он мог часами рассказывать диковинные истории, в которых сам обычно играл главную роль. Любимой темой его был Алжир. Он несколько вечеров подряд рассказывал о своих похождениях там, кончив повествование арестом и длительной отсидкой в алжирской тюрьме.

— А, так ты, значит, алжирский узник, — обрадовался Нестеров. — Ну, так и запишем. Отныне у нас нет Румянцева, а есть Алжирский Узник.

Получили свои прозвища и другие обитатели палатки; за большую лысину, украшавшую голову четвертого механика Анатолия Колесниченко, мы прозвали его „Динамой“. Миша





Барак. Спереди — бочки с нефтью



Филиппов получил прозвище „Пекарь Неудачный метеоролог“ за страсть „печь“ погоду по своему выбору. Дневального Лепихина прозвали „Черемисом“.

Весело и незаметно проходили вечера. Часто пели.

Песни были нашим любимым делом. Пели „По долинам, по загорьям“, „Вниз по Волге-реке“ и свои — лагерные:

Сто четыре медвежат в палаточках лежат,  
И ждут они, когда их вывезут со льда...

Позднее палатки начали переоборудоваться: обледенелые и промерзлые, висели они до сих пор на согнувшихся кольях, не давая тепла и защиты от резкого ветра. Мы для своей палатки выбрали новое место и возводили ее аккуратно, тщательно продумывая каждую мелочь. Палатка получилась на славу: в ней свободно мог встать во весь рост даже я, прозванный „Длинным Джеком“. Устроив крепкий пол из толстых досок, мы плотно застлали его войлоком.

У двери отгородили небольшое пространство для камелька и раздевания.

— В обуви на спальное место не ходить, — решили все восемь.

Придя в палатку, ребята снимали валенки и вешали их на специальную решетку у камелька. Так поступали и с гостями: лень разуваться, — сиди у двери на „черном месте“.

Заднюю и переднюю стены сколотили из досок. В заднюю стену вбили ряд гвоздей — по количеству обитателей, и получилась вешалка для верхней одежды. В передней сделали узкую дверь, утепленную войлоком, а над дверью в стену врезали три большие бутылки — „окна“. В палатке стало светло.

Ниже брезента набили фанеру, а внутри палатки покрыли верх одеялами. Камелек перевели на жидкое топливо, отопляя его нефтью и керосином через маленькую форсунку. Соорудили замысловатый бензиновый светильник; он давал света не меньше, чем электрическая лампочка в двадцать пять свечей.

Мы жили вполне культурно: вечерами сидели в одних рубашках, обедали на большом подвесном столе, спали, раздеваясь до нижнего белья. Камелек, накаляемый докрасна, излучал тепло, просушивая валенки, рукавицы, шапки и шарфы.

Так было во всех палатках.

Звездной ночью лагерь погружался в крепкий сон. В глубокой тишине сияла огромная чукотская луна, озаряя призрачным светом бесконечный хаос торосистых ледяных полей и крошечную точку в них — большевистский лагерь Шмидта. Укутанный в теплую малицу, мерно ходил между палаток вахтенный, слушая ночь и тишину, охраняя покой и отдых ста трех товарищей.



По окончании работ на полынье челюскинцы переключились на расчистку аэродромов.

К счастью, аэродромные площадки не пострадали от сжатия 13 февраля. На самой большой из них, в четырех километрах от лагеря, мы построили благоустроенную палатку, в которую





Над лагерем взвился красный флаг



для наблюдения за площадкой переселилась авиобригада — Погосов, Балавин и Гуревич.

Аэродром в несколько дней был тщательно расчищен и приготовлен к приему самолетов. Однако плохая погода и сильные морозы не позволяли Ляпидевскому вылететь к нам. Он совершил несколько попыток, окончившихся безрезультатно.

Руководство экспедиции совместно с секретарем партийной ячейки Задоровым и председателем судового комитета Румянцевым составило твердый список эвакуации челюскинцев. Первыми в списке стояли десять женщин и двое детей.

21 февраля, окончив работу на аэродроме, мы возвращались обратно в лагерь. Утоптанная дорога, проложенная сотнями прошедших по ней товарищей, узкой извилистой ленточкой пролегла среди огромнейших ропаков и торосов. Недалеко от аэродрома она стала часто прерываться черными трещинами, в глубине которых стыла холодная вода. Ближе к лагерю трещины встречались все чаще и чаще. Некоторые из них были очень широки, их приходилось обходить.

Трещины вселяли беспокойство.

— Не развело ли лед в лагере? — слышались тревожные вопросы.

Издали в лагере не было заметно никакого волнения, что нас несколько успокоило. Подойдя ближе, заметили: среди палаток ходят люди, перетаскивая ящики.

— Так и есть, развело, — крикнул кочегар Паршинский, пускаясь бежать. За ним побежали остальные.

— Что у вас тут? — спросили мы у первого встречного.

— Венеция, — спокойно ответил он. — Сейчас гондолы будут, можем покатать... Развело лед под продуктовым складом.

— Утонул? — с ужасом вскричали ребята.

— Зачем? Все перенесли, ничто не успело даже окунуться в воду. У нас тут десять здоровых оставалось да десять больных. Вот и перетаскивали все продукты.

С трудом верилось, что двадцать товарищей, из которых лишь десять были вполне работоспособны, за несколько минут могли с места на место перетаскать весь трехмесячный запас различных грузов продуктового склада.

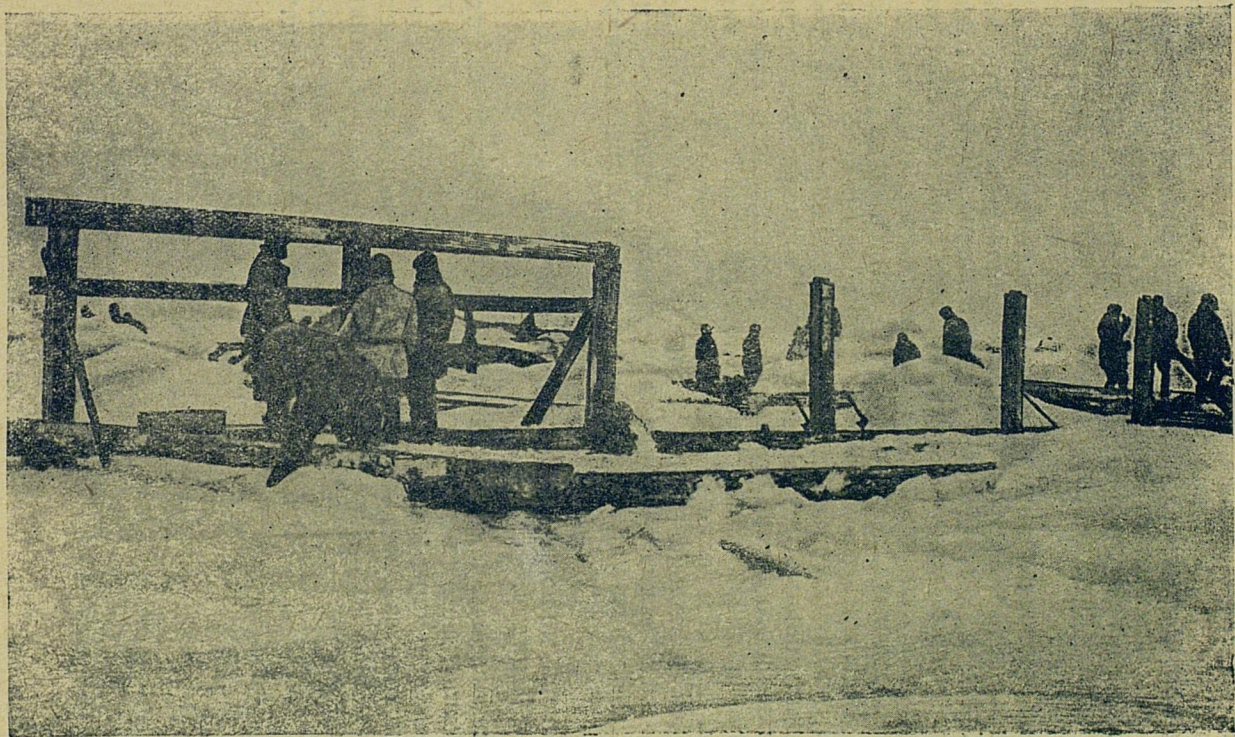
— Ну, ребята, вы — молодцы! — хвалили мы товарищей.

— Да что же тут особенного? — отозвался штурман Марков, руководивший переброской склада на новое место. — Нужно было, вот и сделали.

23 февраля лагерь праздновал день Красной армии. Мы отметили его окончанием большой сигнальной вышки на северной стороне лагеря и субботником по спасению вмерзших в лед вельботов, оставшихся на льду после гибели „Челюскина“. Оба моторных вельбота оказались абсолютно целыми. Мы подняли их на деревянные катки, моторист Иванов проверил и отремонтировал моторы, — вельботы были готовы к спуску на воду в любую минуту.

— Эх, теперь бы по льду отсюда до берега! Живо домчали бы нас моторы к твердой земле, — ласково поглаживая маховик мотора, заметил моторист Иванов.





Первые дни на льдине. Постройка барака



— А что же, если разведет льды, так и сделаем,— ответил механик Колесниченко.— Каждый вельбот может поднять 56 человек. Так и дотопали бы до берега по чистой воде часиков за восемь.

После вкусного праздничного ужина и чая со сгущенным молоком, все челюскинцы собрались в новом бараке. Расселись тесным кольцом на меховых постелях живущих тут товарищей.

С воспоминаниями о днях героических боев за социалистическую родину трудящихся выступали Бобров, Канцын, Баевский и другие участники гражданской войны и красногвардейских отрядов.

Коллектив послал радиogramму на материк. Короткими, горячими словами приветствовали мы дорогую всем трудящимся мира Красную армию, вождя мирового пролетариата товарища Сталина и руководителя Красной армии товарища Ворошилова. А потом, обнажив лохматые заросшие головы, челюскинцы пели гимн пролетариата. Громко, победно лились звуки „Интернационала“. Вырываясь за досчатые стены низенького барака, они бесконечно-далеко разносились в синей тишине звездной чукотской ночи, волнами переливаясь среди торосов. Торжественное пение победного гимна крошечной, по сравнению с бесконечными громадами арктических льдов, группкой людей звучало смелым, дерзким вызовом, клятвой о стойкости и выдержке.

А через несколько дней в бараке, в палатках, на „улицах“ мы крепко жали руки, обнимали друг друга, целовались и повторяли разом врезавшиеся в память слова исторической радиogramмы:

„Лагерь челюскинцев, Полярное море, начальнику экспедиции Шмидту.

Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой и принимаем все меры к оказанию помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы.

*Сталин, Куйбышев, Молотов,  
Орджоникидзе, Ворошилов, Каганович“.*





Окна в бараке сделали из бутылок



## ВЕСТНИК СПАСЕНИЯ

**В**ТОРОГО марта свезли на аэродром самолет Бабушкина. От лагеря до аэродрома примерно четыре километра. Это на первый взгляд пустячное расстояние представляло собой труднейший путь, полный препятствий — ропаков, торосов и разводий. Ропаки на ледяных полях — то же, что пни в лесу, только пни ледяные и гигантских размеров. Протащить через них хотя бы и небольшой самолет на протяжении четырех километров — задача очень трудная.

Как ни мал самолет, на плечах все же его не унесешь. Везти машину тоже не на чем. Люди — вот единственное перевозочное средство, имевшееся в нашем распоряжении. Силу людей и надо было использовать для доставки „шаврушки“ на аэродром.

Разговоры об этом шли уже давно. Перевозка вызвала немало толков и споров. Одни, во главе с бортмехаником Валавиным, утверждали:

— Довезем!

— Нет, — отвечали другие, — до аэродрома доведем не самолет, а осколки.

Споры длились несколько дней, пока не была готова мало-мальски пригодная дорога. Тогда Отто Юльевич и Бабушкин решились:

— Пора везти, — и споры прекратились.

Утро второго марта памятно своей долгожданной ясностью: со времени гибели „Челюскина“, — и еще раньше — с января, — не было такого бездонно-чистого неба надо льдами Чукотского моря. Изломы ропаков и торосов искрились голубыми гранями острых краев, пропускавших сквозь себя ослепительные лучи чукотского солнца. Снег на льду и торосах переливался мириадами ярких искр.

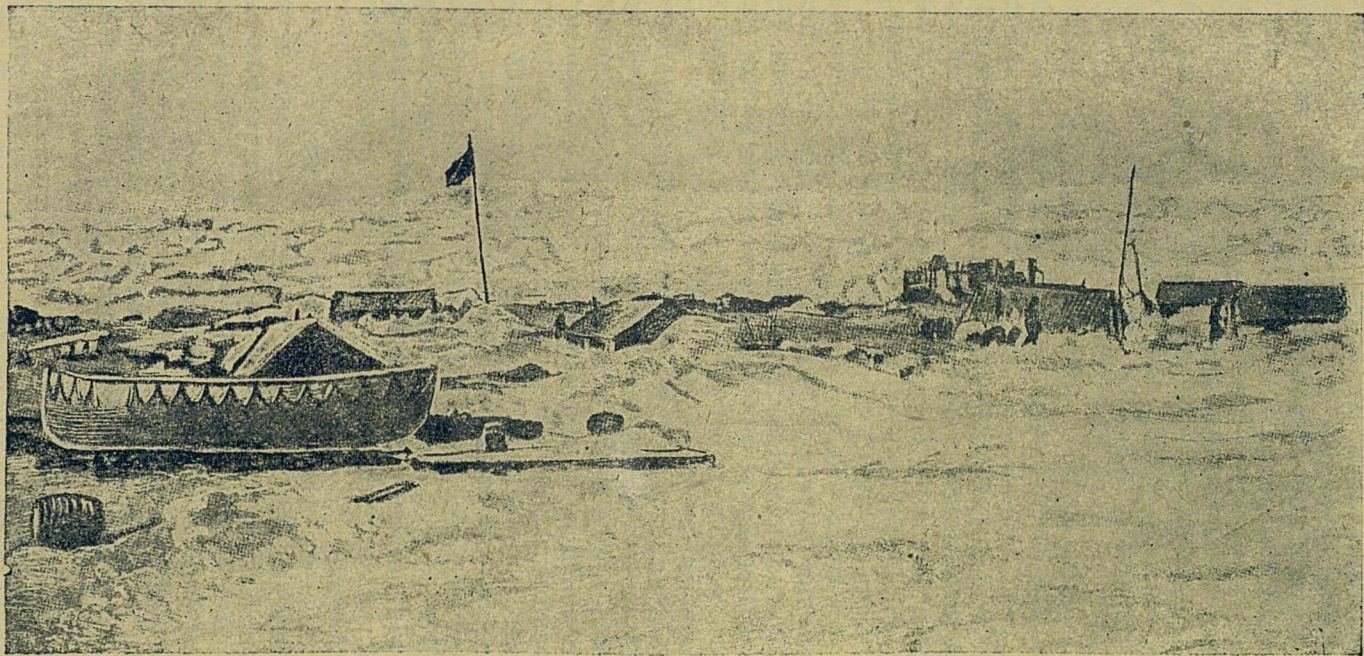
Однако мороз не позволял любоваться первым ясным днем. Ртуть термометра упрямо застряла на  $-36^{\circ}$ , и, казалось, не найти сил заставить ее сдвинуться со столь низкой, но основательно и прочно занятой позиции.

Мы стойко держались вокруг самолета минут по двадцать, помогая плотникам устанавливать „шаврушку“ на широкие сани. Потом, не выдержав натиска мороза, бежали отогреваться в барак.

К часу дня подготовительные работы закончились.

Последний раз отогрев ооченевшие руки и носы (носы особенно мерзли в Арктике), мы гурьбой высыпали из барака и, точно огромные мухи, облепив „стрекозу“, с трудом оторвали примерзшие ко льду полозья саней.





Общий вид лагеря Шмидта



— Пошли, пошли-и!..—суется, кричал бортмеханик Валавин.— Нажимай, ребята!

Переваливаясь с одного ледяного бугра на другой, самолет быстро двигался вперед.

Через два с половиной часа самолет был на аэродроме. Ничего, что люди падали от усталости, ничего, что свитеры покрылись седой порослью инея и заледенели, как панцыри, а на щеках белели пятна обмороженной кожи. Ничего.

Самолет, гордо раскинув зеленые крылья, застучал у палатки аэропункта, ожидая лишь потепления, чтобы, гудя винтом, умчаться к далекому берегу.

На аэродроме работали ежедневно. Мы выходили туда в девять часов утра, предварительно проглотив по кружке горячего чая. Все челюскинцы были разбиты на три рабочих бригады, руководили которыми механик Колесниченко, боцман Загорский и гидробиолог Ширшов. Бригады работали по три часа, соблюдая строгую очередность и ежедневно меняя время работы. Работа заканчивалась в 6 часов вечера.

Обычно вполне готовая к приему самолетов, площадка к утру следующего дня оказывалась либо разорванной на несколько льдин, либо исковерканной чудовищными сжатиями. Приходилось вновь отыскивать годное для расчистки место, размечать его, срубить ропаки и отвозить огромные ледяные глыбы за пределы площадки.

Время работы проходило незаметно. Через каждый час устраивались десятиминутные перекурки в маленькой палатке аэродромщиков. После работы с песнями покидали аэродром. Ходили группами и очень редко по одному человеку, опасаясь трещин: не раз бывало, что пурга заносила предательскую трещину пушистым снегом, и человек с головой проваливался в ледяную воду. Товарищи помогали выбраться из трещины, и в сопровождении одного или двух из нас получивший „полярное крещение“ бежал в лагерь, нередко без остановки покрывая расстояние в два-три километра: остановка была равносильна смерти,— промокший, раз остановившись на сильном морозе, больше не сможет бежать...

Каждый день мы ждали самолетов с материка.

Утрами, когда мы лежали еще, нежась в мягких шкурках спальных мешков, открывалась дверь. В палатку влезал радист Сима Иванов и важно сообщал:

— Которые лошади,—приготовьтесь: заводят моторы.

Мы не выражали бурной радости по поводу его сообщения, ибо заранее знали, что через небольшие промежутки времени Сима Иванов станет обходить палатки и последовательно сообщать:

— Заводят.

— Нормально заводят!

— В порядке: летчики пошли на аэродром!..

В 12 часов он последний раз обойдет палатки и убито объявит:



— Лежите, наращивайте жирок. Машины не будет: опять плохо работает левый мотор.

Все это мы знали и пылали несокрушимой ненавистью к левому мотору самолета АНТ-4 летчика Ляпидевского...

... Так было 18 февраля, когда мы целый день ждали самолет, толкаясь около нагруженной нарты в ожидании приказа выступить на аэродром. Женщины — первые из отлетающих — не рисковали снимать с себя малицы, боясь опоздать к самолету. После полудня нам сообщили, что левый мотор „закапризничал“.

Через день — 20 февраля — АНТ-4 все же вылетел из Уэллена. Он прошел весь путь до ближайшей от лагеря точки материка — мыса Онман и, повернув в море, взял курс на лагерь.

Мы подхватили лямки нарты и в сопровождении назначенных к отлету вышли на аэродром.

Самолета не было. К вечеру, утомленные напряженным ожиданием, мы возвратились в лагерь. Товарищи шутками встретили женщин:

— А, сколько лет, сколько зим! Ну, как на берегу, понравилось?

— Очень, — отшучивались те. — Вам привет от острова Колючина. Скажите лучше, почему не прилетел самолет?

— Зачем он вам? — притворно удивлялись челюскинцы. — Живите у нас, поправляйтесь. А самолет вернулся в Уэллен: он отлетел от берега пятнадцать километров, встретил пургу и вернулся. Не везет вам!

— Ладно, улетим, — смеялись женщины. — Потом сами пожалеете: скучно будет, да и рукавицы кто вам шить станет?

На следующий день была опять на редкость ясная, безветренная погода. Утром радист Иванов обежал палатки:

— Живее отправляйтесь на аэродром. Самолет уже вылетел на лагерь.

Путь до аэродрома промелькнул незаметно.

Но час за часом проходил прекрасный летний день, а самолета не было. Напрасно в лагере вздымались к небу черные клубы сигнального дыма, напрасно мы чутко прислушивались, пытаясь уловить желанную музыку авиационного мотора, — самолет не летел.

Отсутствие самолета внушало тревогу: на вышке в лагере ясно был виден сигнал „самолет в воздухе“. Что-то случилось. Вынужденная посадка на берегу, или заблудился, или...

Частые переходы из лагеря на аэродром и обратно бесконечно утомили женщин. На обратном пути уборщица Нюра Рудас устало присела на придорожный ропак, не в силах больше двигать больными ногами.

— Ты чего села?

— Так, идите... догоню, — смущаясь своей слабостью, отговаривалась Рудас.

— Устала? — отсекр партийной ячейки Задоров помог ей подняться. — Садись на нарту.

Нюра села. Мы привезли ее к самому барaku.

Настроение лагеря было тревожным. Где самолет?



Лишь поздно вечером, когда все с самыми мрачными мыслями готовились залезать в спальные мешки, радист Иванов сообщил:

— Ляпидевский летал больше семи часов, не нашел лагеря и недавно вернулся в Уэллен. Он совершил посадку почти в темноте и немного повредил шасси самолета. Все люди живы.

— Авария?

— Да, небольшая. Но в первый же летный день к нам вылетит другая машина Ляпидевского. У него ведь два самолета. Завтра на мысы Онман и Ванкарем вылетит самолет У-2 для поисков аэродрома: спасательную базу переносят на один из этих мысов,—ближайшую точку материка от лагеря. А с мыса Северного собирается лететь к нам Куканов на своем И-4,—помните, на котором Шмидт и Буйко летали на остров Врангеля.

— В общем все обстоит благополучно,—закончил радист.— Спокойной ночи!

5 марта утром наш „неудачный метеоролог“—четвертый механик Миша Филиппов вышел из палатки. Против обыкновения, он вернулся обратно очень быстро.

— Бр-р!—сказал Миша.—Жуть!

— Что ты?—притворно удивились мы.—Жарко?

— Век бы вам жариться так,—рассердился Филиппов.—Знаете, сколько сегодня?

— Ну?

— Тридцать восемь и пять десятых градусов мороза. Сам смотрел на термометр,—поспешил он добавить.—И ветер сильный. День совсем не летный.

— Мы не верили в филипповские „предсказания“ погоды, но верили термометру:—38,5° да еще с ветром—это значит день, свободный от работ, отданный в полное наше распоряжение.

Предвкушая приятный отдых, мы нежились в мешках, ожидая чай и утреннюю порцию галет. Покуривая „Блюминг“, мы миролюбиво покрикивали на дневального Румянцева, торопя его. Вдруг дверь палатки широко растворилась, и в нее, вместе с клубом пара, вошел радист Сима Иванов.

— Которые лошади,—взволнованно сказал Сима,—поторавливайтесь: нарты и отлетающие готовы, а самолет уже полчаса в воздухе.

Приятные планы об отдыхе разом рухнули. Мы быстро оделись, проглотили по кружке горячего чаю и выскочили из палатки.

Мороз цепкими лапами охватил каждого, спазмой сдавил горло и острыми клещами—носы. Однако, не замечая мороза, мы впряглись в лямки и дружно тронули нарты по дороге к аэродрому. Впереди и сзади цепочкой растянулись улетающие—первые по списку—женщины. Буйко и Васильев везли на маленьких саночках самых юных полярниц—Аллочку и Карину. Немного отстав, шагали провожающие и сменные „упряжки“.

Нарта легко скользила по промерзлой, накатанной дороге. Километры пути быстро откатывались за спины. На третьем километре дорога вдруг резко оборвалась широкой полыньей.



Она дымилась паром, уходя далеко вправо и влево. Путь к аэродрому был отрезан.

Мы свернули с дороги. Увязая по-колени в снегу, побрели вдоль полыньи, выискивая удобное для переправы место.

Сзади, в лагере, к бирюзовому небу взметнулся столб сигнального дыма.

— Самолет близко,— взволновались мы, прибавляя ходу.

О морозе забыли: все промокли от обильного пота. Тяжело дыша, из последних сил тащили мы тяжелые нарты.

И вдруг сзади, из группы отставших, раздался дикий вопль:

— Само-о-лет, ур-р-ра!..

Мы приостановились, услышали мощный гул мотора и, забыв все на свете, заорали дикое, до боли радостное „ура“.

... Многие целовались. Некоторые плакали. Вверх летели мокрые от пота меховые шапки...

— Самолет! Мы найдены, мы открыты!

— Мы открыты!..

А самолет, мощно гудя двумя моторами, низко прошел над нами, описал несколько кругов над аэродромом и... сел.

Мы побежали. Забыли о глубоком снеге, о тяжести нарты. С каждым шагом приближался аэродром. На фоне бело-голубого льда четко вырисовывался огромный корпус мощного вестника спасения, с двумя плавно работающими моторами. Когда до аэродрома оставалось не более двухсот метров, путь окончательно перерезала сорокаметровая полынья. Мы устало остановились у ее кромки. Всем сразу стало холодно и... обидно.

— Зря, не успеем, самолет уйдет...

— Товарищи, надо строить ледяной мост,— крикнул, подходя, капитан.

Вы взялись за ломы, кирки (их, по обыкновению, захватили из лагеря — на всякий случай), скалывали большие куски льда, сбрасывали их в полынью. Но сорок метров черной воды были непобедимы.

Разочарование, усталость людей граничили с отчаянием. Только дикая злоба на препятствие и спокойные, глубоко обдуманные распоряжения Отто Юльевича заставляли работать, забыв обо всем.

Разгрузив нарту, мы сняли с нее длинную доску, на всякий случай захваченную с собой из лагеря. Соединив ее с нартой, попытались соорудить некое подобие утлого мостика. С трудом конец доски был просунут на осколок льда, плававший посредине полыньи. Машинист Петров обвязался веревкой и попытался пробежать по доске на маленькую льдинку. Почти у цели Петров сорвался с доски и окнулся по грудь в ледяную воду...

... А из лагеря, с сигнальной вышки, штурман Марков заметил нашу неудачу. Он отобрал из оставшихся в лагере товарищей тридцать наиболее сильных и отправил нам на помощь шлюпку-ледянку. Ее доставили из лагеря по свежему глубокому снегу за двадцать пять минут. Прodelав путь в три километра, люди с рук на руки передали нам шлюпку и, тяжело дыша, упали на лед.



Быстро пошла переправа. В сутолоке ее окунулся по пояс в ледяную воду подрывник Вася Гордеев.

Через четверть часа мы были на аэродроме.

Памятной на всю жизнь, неизгладимой останется встреча с Ляпидевским, летнабом Петровым, вторым пилотом АНТ-4 Конкиным и бортмехаником Руковским. Помню — выкрикивали бессвязные приветственные слова, крепко жали руки, обменивались поздравлениями. Завхоз Канцын вскрикнул и бросился на шею к укутанному в теплый синий комбинезон медведеподобному летчику Конкину.

— Женя, — повторял он. — Женька, ты ли это?

— Канцын? — откликнулся тот. — Это ты, Сашка? Не может быть!

Два участника гражданской войны обменялись горячим поцелуем.

Экипаж самолета и наше командование ушли в палатку на совещание. Ляпидевский, уже успевший ознакомиться с аэродромом, решил для безопасности взлета взять на первый раз двенадцать человек — всех женщин и обоих ребятшек.

Отдали приказ приготовиться к отлету. В это время мы разгружали самолет: достали две оленьих туши, заряженные аккумуляторы, так необходимые нашей радиостанции, кирку и два лома.

— Вот молодцы! — восхищались мы. — Ценные подарочки привезли.

Некоторые челюскинцы получили письма из дому. Правда, письма были за очень давние месяцы, но все с завистью смотрели на счастливцев.

В самолет погрузили наши аккумуляторы для зарядки их в Уэллене, часть ненужных в лагере научных приборов и женщин с детьми. Пассажиров именно „грузили“: укутанные в теплые меховые одежды и малицы, они были неповоротливы, как тюки, и мы живым конвейером втаскивали их в кабину самолета.

Погрузка закончена. Экипаж самолета занял места. Винты начали бешеное вращение, взметая вихрь колючего снега.

Самолету помогли развернуться, встать на старт. И вдруг раздалась песня:

Счастливый путь, до скорого свиданья, —

запело несколько голосов робко и неуверенно,

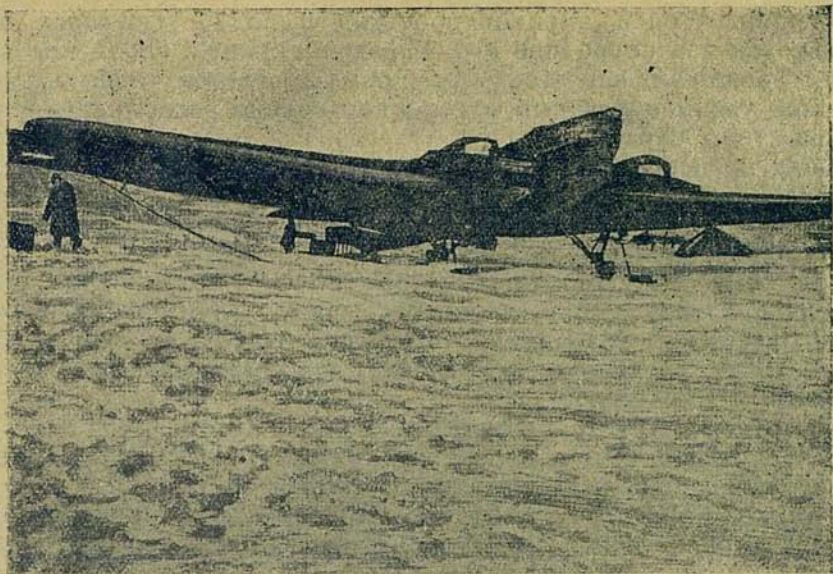
Счастливый путь, счастливый путь, друзья, —

присоединялись голоса, и вскоре пели почти все челюскинцы:

Сегодня здесь, на льдине, — до свиданья,  
А завтра буду вместе с вами я...

Громко и радостно звенела песня-импровизация, отныне ставшая гимном проводов улетающих товарищей. Самолет прибавил газ. Взревели моторы и заглушили звуки песни.





Самолет Ляпидевского на аэродроме челюскинцев

Самолет оторвался, скользнув в голубую высоту.

... А завтра буду вместе с вами я,—

с новой силой грянула напутственная песня.

Самолет, победно гудя, быстро удалялся от нас.

— Да здравствует советская авиация! — кричал раскрасневшийся капитан, размахивая пыжиковой шапкой.

Начальник аэродрома Саша Погосов хлопнул об лед красноармейский шлем и пошел выделывать замысловатые коленца лезгинки.

— Асса! — пели ребята. — Ас-с-са!..

... В лагере нас встретили всеобщее ликование, радостные лица товарищей, веселый смех. Все получили праздничную награду — по половине плитки шоколаду на человека и банку сгущенного молока на двоих.

А через два часа и десять минут рация Уэллена сообщила:

„На уэлленский аэродром прекрасно сел самолет АНТ-4 летчика Ляпидевского, доставив десять женщин и двоих детей“.

Лагерь Шмидта ликовал: нас осталось девяносто два.



Ночью Арктика решила дать нам реванш за одержанную над ней победу. Она выбрала наиболее слабый и ценный участок лагеря — барак. Треск лопнувшей льдины был почти неслышен, но сопровождался резким толчком.

— Мне точно кто под коленки ударил, — рассказывал поздней вахтенный Лепихин. — Я так и сел на снег. А потом слышу, как затрещало в стороне барака.



Трещина черной змейкой побежала по льду и нырнула под барак, как раз посередине его. Барак заскрипел. Люди проснулись. Трещину обнаружили сразу: она колебалась, точно льдина дышала узким и длинным ртом, и постепенно расходилась, разрывая стены барака.

Люди поспешно одевались, через запасные двери выходя из барака. Вскоре барак был пуст. Трещина настолько расширилась, что в нее провалился Буйко. Впрочем, он быстро выскочил из воды и переоделся в теплый меховой костюм.

Все это произошло очень быстро и почти бесшумно: мы, обитатели палаток, ничего не слышали, так организованно и спокойно встретили „барачники“ очередную каверзу стихии. Узнали лишь тогда, когда в нашу палатку вошли бывшие сожители Задоров и Румянцев.

— Братцы, пустите погреться,— попросили они,

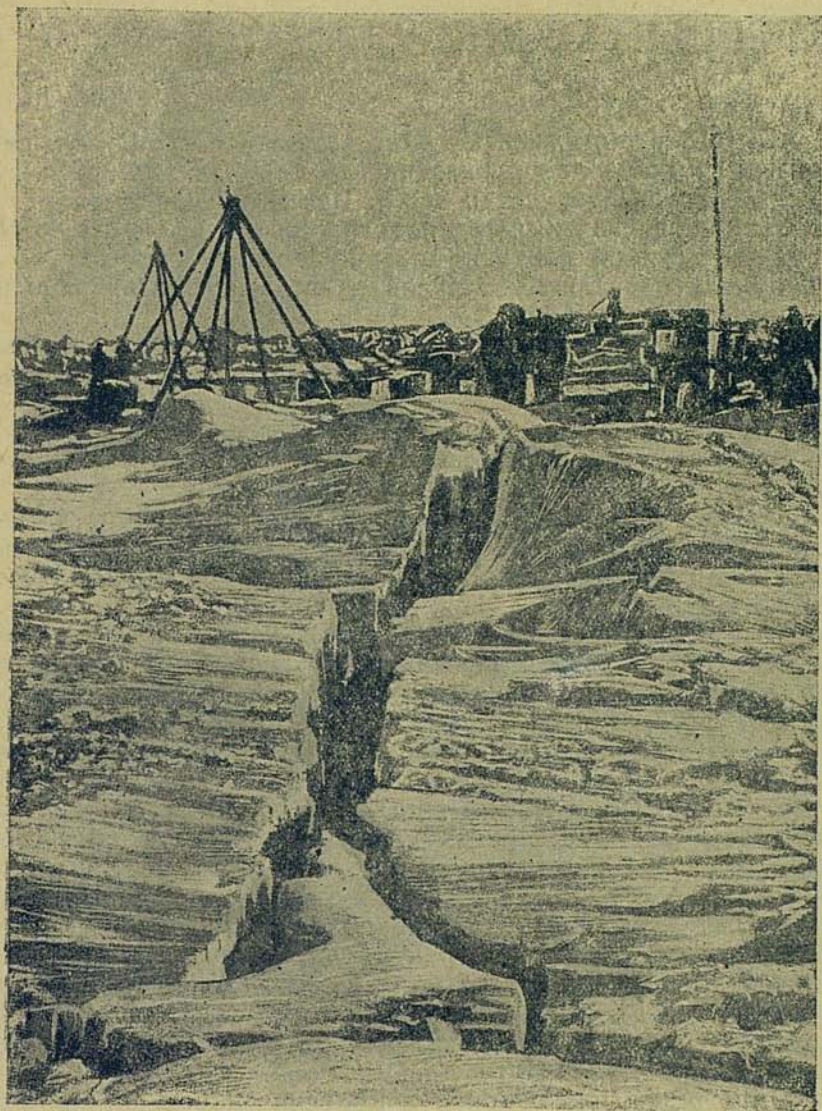
— Долой дворцы, да здравствуют хижины! — шутил Задоров.

Ребята расположились на своих старых местах.

Утром одну часть барака отремонтировали: восстановили стену, устроили окно. Там разместилось четырнадцать человек, в том числе капитан Воронин.

Вторую половину барака, сильно пострадавшую от аварии, пришлось разобрать на дрова.





Лед треснул. Трещина прошла через лагерь



## ЛАГЕРНЫЕ БУДНИ

**КА**ЖДОЕ утро, в шесть часов, вахтенный будил челюскинцев стуком в двери палатки:

— Вставайте, шесть часов. Чай пить!

Очередной дневальный затапливал камелек, разжигал примус. Тепло от чугунной печурки приятно распространялось по палатке. Люди одевались, спускали подвесной стол и чинно рассаживались вокруг него.

Дневальный делил полученный у завхоза сахар на равное количество частей. Кто-либо из нас отворачивался, и начиналось распределение порций.

— Кому?— кричал дневальный.

— Румянцеву! Пипу! Пекарю!— каждый без обиды получал свою порцию.

После чая все опять на полчаса укладывались по своим местам. Коменданты палаток в это время отправлялись к штабу—радиопалатке, получить наряды на работу и узнать новости дня.

— Знаете, каковы силы спасательной экспедиции?— однажды спросил наш комендант Колесниченко.— Два АНТ-4—в Уэллене, пять Р-5 группы Каманина с парохода „Смоленск“ выгружаются на мыс Олюторский; два дирижабля, два Ш-2 и один Савойя-65 на пароходе „Сталинград“ пробираются к берегу; два американских самолета Слепнева и Леваневского во главе с Ушаковым—в Номе на Аляске. А кроме того—те машины, которые в ближайшее время будут отремонтированы и тоже вступят в строй: Н-4 на мысе Северном, наш Ш-2, и У-2—в Уэллене.

— Постой, как же так?— разводил руками шутник Нестеров.— Идут самолеты, дирижабли, пароходы, ледокол „Красин“. „Литке“ отправлен на ремонт в Японию. Идут аэросани, тракторы, собаки. Как же так? Нет, я не согласен! Вы себе летите, кто на чем хочет, а я буду ждать, когда к лагерю проложат железную дорогу. Я поеду отсюда только в экспрессе „Чукотская стрела“.

— Я на дирижабле!— крикнул Колесниченко.

— Я на самолете!

В половине девятого все покидали палатку, оставляя там одного дневального. Мы впрягались в лямки нарты, тяжело нагруженной инструментами и припасами для аэродромщиков, и дружно тащили ее по ухабистой дороге к аэродрому.

Путь от лагеря до аэродрома по количеству смен „упряжных“ был разделен на четыре равных участка.





Футбол в лагере



Отдохнув в палатке аэропункта, с незатейливым инструментом в руках, мы разбредались по площадке аэродрома.

— Площадка должна быть гладка, как стол,— инструктировал Бабушкин.

Мы добросовестно выполняли его инструкции. Недаром пилот Ляпидевский так характеризовал ее после посадки АНТ-4 и осмотра площадки:

— Маленькая, но хорошая: ровнее, чем даже в Уэллене. Видна упорная работа.

Однажды, устав на работе, машинист Нестеров шел с аэродрома, понурая голову. Лямка его свободно болталась. Кочегар Ляня Марков, таинственно подмигнув нам, отвязал от нарты лямку машиниста и подвязал к ней коробок спичек. Погруженный в свои мысли, Нестеров не замечал проделанной над ним шутки. Вдруг Нестеров споткнулся и упал. Он очень удивился, что лямка против обыкновения не сдержала его.

— Чего ржете? — обижаясь, спросил он.

— Да ты посмотри, чудило, что вез-то,— смеялись „упряжные...“

Дневальный по палатке за наше отсутствие аккуратно складывал постели, получал в складе галеты, масло, сахар, изредка — сгущенное молоко и муку.

Приходя с работы, мы рассаживались вокруг подвесного стола. Дневальный по громкому звонку — сигналу бежал к кухне. Там уже стояла длинная очередь дневальных с ведрами, кастрюлями и мисками в руках.

Пищу мы получали жестоко нормированными порциями. Многим любителям поесть явно нехватало. Но никто не роптал: все знали, что при этой норме у нас хватит продуктов на три месяца.

Продукты незапертыми лежали на складе, они не охранялись, но ни разу не было случая даже попытки похитить пищу.

Отдохнув после обеда, молодежь играла около палаток в мяч, городки, лапту.

Игре часто мешал экспедиционный фотограф П. К. Новицкий. Участник всех полярных экспедиций О. Ю. Шмидта, этот маленький толстяк любил север и понимал его. В течение каждой экспедиции он делал по несколько тысяч ценнейших снимков.

— Футбол — это замечательный кадр, как замечательным кадром является гибель „Челюскина“. — И Новицкий бегал за игроками.

— Повторите, повторите! — кричал он, усиленно щелкая затвором миниатюрного аппарата „лейки“. — Ну, разве это игра? Больше жизни!

Футбол, городки не были играми только молодежи: непрочь были поиграть в них и помполит, капитан, штурманы, научные работники, строители.

Недалеко от нашего „стадиона“, по „Улице трещин“ — центральной „улице“ лагеря — частенько прогуливался О. Ю. Шмидт. Чуть сутулый и длинноногий, он ходил, опустив умную бородатую голову.



И вот однажды мяч от удара крепкой ноги Паршинского полетел к ногам начальника. Профессор ласково улыбнулся и с силой пнул мяч обратно.

— Каков мяч, Отто Юльевич?

— Нормальный, — засмеялся Шмидт...

Незадолго до сна начинались „гастроли“: либо к нам в палатку приходил со своим патефоном Борис Громов, либо Нестеров, Федя Решетников и я отправлялись по палаткам.

Мы держали здесь один. Ах, здрасте!  
Музыкальный магазин. Ах, здрасте!

запевали мы, входя в чью-нибудь палатку.

В палатке наступало веселье. Запевали песни собственного сочинения:

Шерстью дышим, в шерсти спим,  
Шерстью укрываемся,  
С шерстью кашу мы едим,  
Не заболеваемся.

Песен было много: „Гимн бригады лысых“, „Ледовое яблочко“, „Медвежата“.

„Гимн бригады лысых“ — песня про лысых челюскинцев — был любимой песней палаток:

Ну-ка, братцы, песню грянем,  
Песенку единую,  
Как плывет бригада лысых  
По морю со льдиною.  
На передней лысый доктор  
Вахту дерзостно несет,  
Он стругат из весел ложки,  
Топит лысиною лед.  
Мех четвертый — Анатолий  
На все руки тароват,  
Плешь он носит все с собою,  
Плешь — на тыщу киловатт...



Политико-воспитательная работа началась на льдине на следующий день после гибели „Челюскина“. Начало это памятно всем коротким — лишь семь минут — митингом под открытым небом. Были мороз, ветер, пурга. Трибуной Отто Юльевичу служил ропак. Шмидт говорил о чести и достоинстве родины, о том, что родина нас не забудет и сделает все для спасения сотни граждан Советской страны.

— Но мы, кучка большевиков на льду Чукотского моря, не имеем права забывать и не забудем своих обязанностей по отношению к родине, — так закончил Отто Юльевич подробную информацию о мерах по нашему спасению, принимаемых на берегу.

И лагерь жил. И на льду люди умели жить и работать. Как и многое другое, в лагере родилась вдруг стенная газета.



Великолепная идея организации ее возникла неожиданно. Мы впоследствии так и не могли разобраться, кто же высказал эту прекрасную мысль.

Редколлегия делала первый номер стенгазеты „секретно“. Но газета с боевым заголовком „Не сдадимся!“ встречена была без особого удивления.

— Стенгазета,— подходили товарищи к щиту,— вот это нормально.

В передовице О. Ю. Шмидт писал:

„Мы на льду, но и здесь мы — граждане великого Советского Союза, мы и здесь высоко держим знамя республики Советов. Весь мир следит за нами. Покажем же, как даже в такой исключительной обстановке работают советские граждане под руководством своего правительства и коммунистической партии“.

Газета являлась мощным средством сплочения коллектива, она вливала в нас бодрость и уверенность, что наше положение — лишь временное затруднение.

В ней были: политические и научные статьи, остроумные карикатуры художника Решетникова на жизнь лагеря, разделы — „Последние часы „Челюскина“, „Где мы находимся“, информация и хроника лагеря, вести с материка, быт палаток, фельетоны и стихи.

В ней же было помещено приветствие Политбюро ЦК ВКП(б), а в третьем — последнем номере газеты — ответ:

„Мы спокойны за свою судьбу. Мы не сидим без дела. Насколько возможно, продолжается научная работа. В лагере челюскинцев на льду даже те, кто впервые оказался в Арктике, закрепляются за арктической работой. Мы знаем, что вся наша дальнейшая жизнь и работа должны быть ответом на ваше приветствие и вашу помощь. Под вашим руководством наш отряд готов к дальнейшей борьбе за выполнение поставленных задач“.

В лагере вышло три номера газеты. В третьем номере были статьи о дне Парижской коммуны, международном женском дне и годовщине свержения самодержавия. Последний — четвертый номер — вышел уже на берегу. Он назывался: „Не сдались“!

Изменение обстановки не повлияло на работу партийной и комсомольской ячеек. Наоборот, жизнь на льду предъявила коммунистам и комсомольцам счет проверки их как членов организации.

Тут было проведено несколько заседаний бюро ячейки ВКП(б) совместно с партийным и комсомольским активом. „Текущих дел“ и „разного“ в повестках бюро не значилось, там стоял обычно один вопрос. Так, 18 февраля в повестке первого бюро значилось:

„Сообщение О. Ю. Шмидта“.





Первый номер газеты «Не сдадимся»



Отто Юльевич с большой гордостью отметил величайшую организованность, дисциплину, выдержку и мужество, проявленные коллективом во время гибели „Челюскина“.

Шмидт так охарактеризовал роль коммуниста в условиях лагеря:

— Каждое слово коммуниста в любом разговоре с беспартийным товарищем — в палатке во время отдыха, на льду во время работ, в случайной беседе — должно быть непрерывной политической работой, которая здесь, в новых, трудных условиях, с успехом заменит нам массовую работу прежнего типа. В любую минуту, в любых условиях коммунист обязан возбуждать мужество беспартийных товарищей. Встречаясь с упадническими настроениями, он обязан сейчас же ликвидировать их.

На этом же бюро коммунисты обрисовали картину состояния атмосферы в своих палатках. Один за другим рассказывали товарищи о своих сожителях, об их положительных и отрицательных сторонах. В протоколе бюро записали:

„... выяснилась полная картина настроения лагеря. В целом это настроение можно смело охарактеризовать, как очень уверенное“.

Бюро решило равномерно распределить коммунистов по общежитиям. Из нашей палатки, со своими спальными мешками и малицами, ушли в барак ответственный секретарь ячейки Володи Задоров и председатель судебного комитета Румянцев.

Коммунист стал образцом для беспартийных челюскинцев. Партийцы повели упорное наступление на все, правда, очень немногие, случаи упадничества.

Например, товарищеский суд на льду. В первое время лагерной жизни за тремя челюскинцами были замечены случаи недисциплинированности, нетоварищеского, антиобщественного поведения. Эти товарищи — не члены партии, административное взыскание к ним — метод, далеко не удовлетворяющий требованиям лагерной жизни. По решению партийной ячейки над ними был устроен товарищеский суд. Суд на дрейфующей льдине!

Суд прошел великолепно. Вскоре после суда подсудимых трудно было узнать: они стали лучшими работниками и общественниками лагеря.

На суде весь барак требовал у Шмидта:

— С первым же самолетом отправить виновных на берег!

Отправить на берег в первую очередь (суд происходил еще до прилета в лагерь Ляпидевского) — наибольшее взыскание! Это решение говорит само за себя.

Коммунисты и комсомольцы были на самых ответственных участках работы. Они первыми шли в опасную борьбу со сжатыми льда в лагере. Их фамилии последними значились в списках эвакуации лагеря.

И не даром еще в лагере ряд челюскинцев — Факидов, Широшов, Погосов, Дурасов — затевали с партийцами разговор о желании вступить в ряды ВКП(б)...





Заседание бюро ячейки ВКП(б) в лагере

Рис. Ф. Решетникова



... Центр общественной работы лагеря был сосредоточен в бараке и палатках.

В бараке раз в шестидневку О. Ю. Шмидт читал лекции по диалектике. Устраивались громкие читки стихотворений Пушкина. Б. Громов читал очерки о походах „Сибирякова“ и Челюскина“. В бараке же устраивались ежевечерние информации О. Ю. Шмидта о мерах по нашему спасению и о жизни Советского Союза.

В палатках детально прорабатывался доклад тов. Сталина на XVII партсъезде, велись долгие споры по любым вопросам жизни, политики, строительства и т. д.



Трудной бытовой проблемой лагеря были предметы ширпотреба и рукавицы. Вопрос о рукавицах вскоре разрешился вполне благополучно: женщины обеспечили всех не только брезентовыми, но и меховыми рукавицами, сшитыми из старых полушубков и мехового белья.

Хуже было с ширпотребом: в период подготовки к эвакуации на лед он почти выпал из поля зрения хозяйственников. Мы имели на льду лишь несколько кружек, ложек и мисок.

За ширпотреб взялись в первую очередь коммунисты и комсомольцы — Мартисов, Фетин и Вася Громов.

Что только не пошло в дело!

По их инициативе многие челюскинцы занялись вырезкой из весел деревянных ложек, из случайно оказавшихся на льду кусков железа выделялись сковородки. „Мастерская ширпотреба“ делала дверцы, конфорки, поддувала для камельков. Спасательные шлюпки, оставшиеся на льду, были снабжены медными воздушными баками, предохраняющими их от затопления. Эти баки решено было использовать: из них бригада делала дымоходные трубы для камельков, миски, кастрюли и ведра.

Вскоре каждая палатка имела достаточное количество посуды.

Вопрос с питанием тоже был животрепещущим и актуальным. Обеденной порции — трех чайных кружек супа и двух галет — хватало лишь на то, чтобы заморить аппетит.

По мере отправки товарищей на берег порции увеличивались: чаще и больше давали из склада сливочного масла, в палатках пекли лепешки, а оленина, привезенная Ляпидевским, была вкуснейшим кушаньем, которое я ел когда-либо.

Особенно нехватало хлебной и мясной пищи. Хлеба мы не имели совершенно, заменяя его сухими галетами. Позднее пекарь Агапитов и повар Юра Морозов стали печь лепешки из спасенной муки, и вопрос с хлебом был разрешен. Но мясо оставалось неразрешимой проблемой. Мясные консервы не удовлетворяли: на морозе хотелось свежего мяса.

Выручил Погосов — он убил двух медведей. При охоте на медведей он показал сверхметкость, обоих зверей уложив тремя пулями.

Ничего, что мясо медведей пахло ворванью и было порядком жестко. Мы ели его, хваля Погосова и искусство повара Зверева





Ольга Комова и Зинаида Рыцк шьют рукавицы



Охотовед Белополюский, в течение всего похода и зимовки тщетно искавший хотя бы медвежьих следов, с жадностью накинудся на добычу, вознаграждая себя за долгое научное безделье. Он измерял, взвешивал и даже пробовал на вкус части медвежьей туши.

Комсомольская палатка была одной из лучших в лагере: она велика — целый дом. Двенадцать обитателей ее — кочегары, машинисты и пекарь — веселы, полны здорового оптимизма и желания жить. В комсомольской палатке (имя ее „Бич-Бар“) никогда не скучали.

В комсомольскую палатку нередко заходил Отто Юльевич. Он присаживался на деревянную колоду — „стул“, рассказывал и слушал рассказы молодежи. А когда уходил, тепло пожелав ребятам спокойной ночи, казалось — веселость комсомольцев яркими кусочками застывала в его холодных, ледяных глазах.

В палатке вместе с И. Л. Баевским жили комсомольцы Костя Кожин и на „Челюскине“ вступивший в организацию Юра Морозов. Морозов молод, — он не проходил суровой школы комсомольской дисциплины. На льду неорганизованность его проявлялась в грубости, спорах и ругани в палатке.

В оперативный штаб ячейки, который ведал непосредственно руководством всей работой комсомольцев, поступило заявление на Морозова.

В тот же день штаб вызвал Юру к себе.

После товарищеских разговоров в штабе Морозов стал спокоен и выдержан.

— Прямо другой человек стал, — удивлялся Баевский.



Матрос Л. заболел еще на „Челюскине“: результатом одного из купаний в полынье была невралгия. Больным он сошел на лед. В матросской палатке товарищи окружили его постоянной заботой, освободили от физической работы.

... Пурга продолжалась три дня подряд. Хлопья пурги громадными сугробами оседали вокруг палаток, и утрами дневальным приходилось подолгу возиться, прежде чем освобождался выход наружу. Серое небо хмуро и низко провисало над безграничными полями льда.

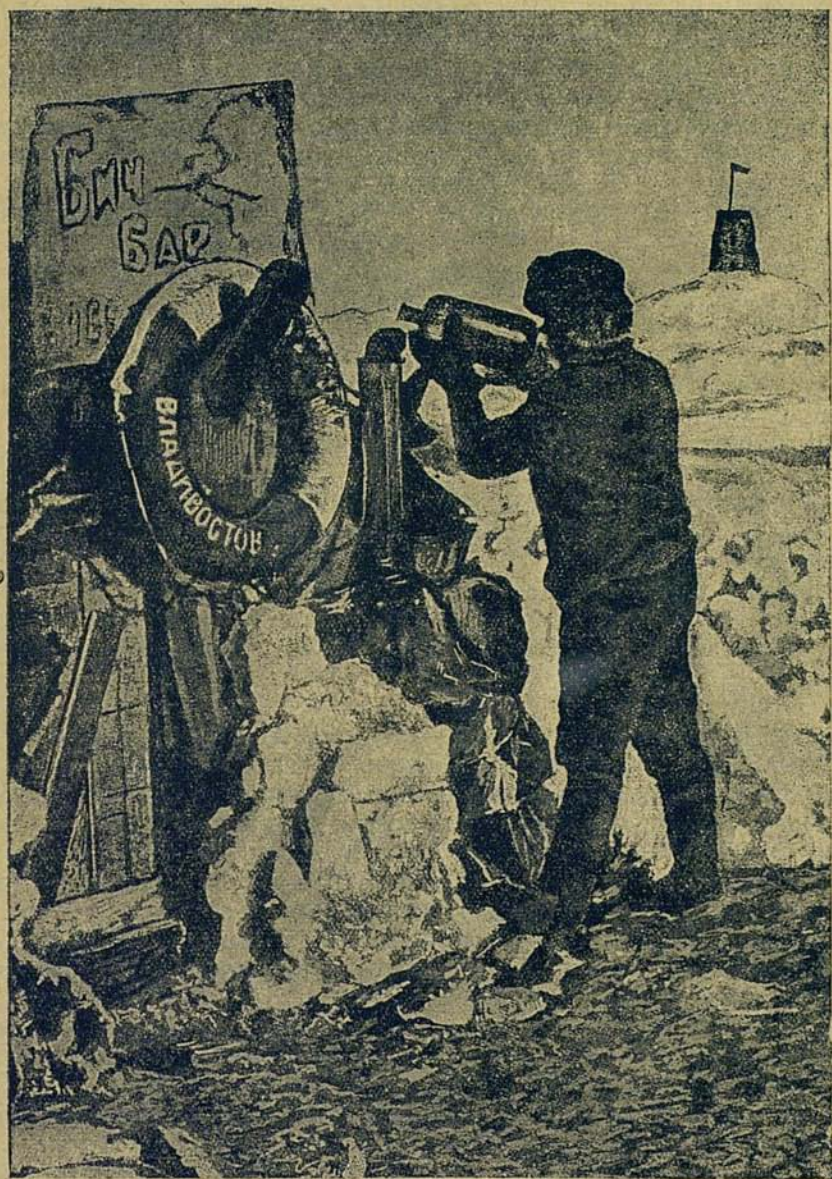
Люди сидели в палатках, каждый по-своему коротая нудные пурговые дни.

Однажды в палатке матросов из-за длительной пурги было невесело. В углу, посапывая в спокойном сне, раскинулся Баранов. Возле камелька, внимательно наклонившись над миской, размешивал тесто для лепешек водолаз Харкевич. У стен, занятый каждый своим делом, лежали Синцов, Ткач, Дурасов, Сергеев и пожилой водолаз Мосолов.

Ближе к камельку, насупясь, о чем-то думал матрос Л. В палатке висела густая тишина. Она подавляла, и невольно у слабых зарождались неприятные мысли, расстраивались нервы.

— Нет самолетов, — тяжело вздохнул Л. — Видимо, их и не будет. Слишком трудно работать в такую погоду.





«Бич-Бар» — палатка комсомольцев



— А разве машина Ляпидевского — не самолет? — отозвался Дурасов. — Он скоро опять прилетит к нам.

— Где там прилетит, когда наступила такая проклятая погода.

— Ничего, летные дни скоро опять будут.

— А по-моему летных дней не будет! — зло вспыхнул Л., приподнимаясь на локте. — Мы сидим тут, а на дворе уже март, близится весна...

Все умолкли, не считая нужным продолжать бесполезный спор.

Все знали, что весна близко, но знали и то, что самолеты — много самолетов — находятся вблизи от Ванкарема и лагеря.

Унылые рассуждения Л. были вызваны болезненным состоянием.

Вечером пурга не прекратилась. И, удрученный ею, вновь заговорил Л.:

— Чем ждать самолетов, пошли бы пешком. Считай: до берега 130 километров. Даже если проходить по 10 километров в сутки, мы через две недели будем на земле. И средств на спасение тратить не нужно было бы, и спаслись бы скорее. А так...

— А так ты просто балбес, — не выдержал нытья матроса водолаз Мосолов.

Коммунист, он высоко расценивал свою партийность, а наказ бюро заставил его принять спор:

— Пешком... Подумаешь, какой ходок! Ты в лагере едва можешь пройти на камбуз за обедом, а берешься проходить десять километров в сутки.

— А что же, не пройду? Ясно, пройду!

— Ну, допустим, пройдешь. Ты пройдешь, я пройду, и еще сорок человек пройдут этот путь. А вот остальные пройдут или нет?

— А почему бы нет?

— Ты рассуждай логично: нужно пройти сто тридцать километров. Этот путь нужно проделать по глубокому — по пояс — снегу, тянуть за собою нарты с большими, слабыми и ослабевшими в пути, с теплой одеждой, примусами, керосином, едой и палатками. Одна такая нарта будет весить пудов пятнадцать. Нарт потребуются минимум четыре, потому что дорога ведь предстоит в сто тридцать километров. Пройдем или нет?

— Для чего так много грузов? — презрительно поджал губы Л. — Можно продукты погрузить на себя, а на нарты взять лишь по одному спальному мешку.

— Коля, не говори глупостей. Ты пройдешь 10 километров и будешь мокрый. Не сможешь ты переночевать при тридцатиградусном морозе в одном только спальном мешке!..

Л. умолк. В помощь водолазу выступили остальные обитатели палатки.

... Утро, голубое и радостное, полным штилем распростерлось над лагерем. Радист Ванкарема возбужденно сообщил Кренкелю:

„Ванкареме хорошая летная погода. Через двадцать минут лагерь вылетают самолеты. Приготовьте отлетающих, обеспечьте прием самолетов“.



... Весело гудели моторы на рвущихся в высь самолетах. Отлетающие горячо пожимали руки остающимся в лагере товарищам.

Л. подошел к водолазу Мосолову. Лицо его сияло счастьем и вместе с тем было немного смущенным.

— Ну, Гаврюша, всего,—протянул он руку.— Не вспоминай лихом, скоро встретимся на берегу.

— А, может быть, ты подождешь лететь? Может, пешком пойдешь?—иронически спросил водолаз.

Л. покраснел. Он широко обнял Мосолова.

— Не сердись, Мосолов,—голос Л. немного дрожал,— не сердись, понимаешь ли, я...

— Тебе надо лечиться, Николай,—перебил Мосолов.— Счастливого лететь на берег!

Л. пошел к самолету...

Счастливого пути! Вы, покидая лагерь,  
Летите снова в радостную жизнь...

вслед самолету неслась со льда прощальная песня.



## ПОСЛЕДНИЕ ДНИ

**Ш**АВРУШКА Бабушкина доставляла немало хлопот. Авиабригада — Валавин, Погосов и Гуревич — выбивалась из сил, стараясь запустить мотор самолета: большие морозы и изношенность мотора не позволяли сделать это. Неотепленный мотор был подвержен действию мороза каждой своей частичкой. Не помогали ни примусы, ни керосинка, ни жаровня, — М-11 (марка мотора) не давал и десятка оборотов.

Каждое ясное утро Бабушкин ходил на аэродром, надеясь улететь со льдины. Через два-три часа он возвращался в лагерь, спокойно (злиться он не умел) поругивая жестокий мороз:

— Морозище чортов! Клещами схватил мотор и держит его. Сегодня не улететь, буду ждать повышения температуры.

Вместе с Бабушкиным ждал потепления и весь лагерь. Мы сочувствовали пилоту в его неудаче: делом чести для него было доставить полуразбитый самолет на берег.

Потепление наступило 31 марта. В это утро мотор самолета работал четко и бесперебойно.

День был немного пасмурный, с берега сообщили о плохой видимости в Ванкареме, но небывалая теплота воздуха — лишь восемь градусов мороза — позволяла попробовать „шаврушку“ в полете...

... Послушно пошел самолет вверх. Избитый и изломанный осенними падениями и авариями, он прекрасным полетом доказал свою неприхотливость, крепость и пригодность в арктических походах.

Бабушкин взял с собой Валавина. Самолет улетел далеко от аэродрома, выискивая новые посадочные площадки.

На второй круг самолет пошел со Шмидтом. Начальник приветливо махал нам рукой из кабины.

Самолет совершил несколько плавных кругов над лагерем и аэродромом и быстро пошел на снижение.

Когда лыжи его коснулись аэродрома, и самолет, подпрыгивая на неровностях, понесся к месту своей стоянки, челюскинцы не выдержали: до того грациозен и красив был маленький воздушный корабль, так четко слушался он малейших приказов своего водителя, что у зрителей невольно вырвалось громкое, победное „ура“.

— Сегодня лететь нельзя, — вылезая из кабины, произнес Бабушкин. — В стороне берега серое небо, там пурга.

Через день, — 2 апреля — Бабушкин и Валавин решили лететь на берег. Ничто не выдавало волнения ледового авиатора. Но



резкие, отрывистые фразы, которыми обменивался с ним борт-механик, говорили, что с самолетом не все благополучно. Действительно: вместо необходимых для полетов 1500 оборотов винта, мотор давал только 1300, на доске приборов не работал показатель температуры масла, подозрительно устойчиво держалась стрелка компаса, а лыжи и часть хвостового оперения машины были привязаны... простыми веревками.

Бабушкин все же вылетел. Он на половине оборвал прощальный круг над лагерем и, резко, выведя машину на прямую, пошел к берегу, в Ванкарем.

В лагере, несмотря на ясный и теплый день (было всего лишь 12° мороза), мы забрались в палатки. Молчали. Минуты проходили напряженно.

В палатку вошел радист Иванов.

— Саша,— обратился он ко мне,— иди к Отто Юльевичу.

Я бросился к радиопалатке. Тревожно билось сердце.

В палатке начальника стоял рассеянный полумрак.

— Александр Евгеньевич,— Шмидт пододвинулся на меховой постели, освобождая место рядом с собой; он говорил шопотом, чтобы не мешать работе Кренкеля,— садитесь.

Я сел. Шмидт что-то быстро писал в радиожурнале. Потом наклонился ко мне, и мне стало необычайно легко от сияющей счастьем глубины его глаз.

— Вы лучший ходок лагеря,— сказал он,— идите к аэродрому, скажите Погосову и Гуревичу, что в 1 час 12 минут Бабушкин благополучно сел на ванкаремский аэродром и сейчас рулит к зданию рации. Бабушкин первым сел на ванкаремский аэродром.

... Я бежал сквозь ликующий лагерь. Бежал, несказанно ликуя сам.



Сведения о развертывании спасательных работ поступали в лагерь, как короткие сводки и рапорты в штаб на фронте: мы сэкономили запасы энергии в аккумуляторах радиостанции, принимая и передавая лишь лаконичные сводки. Только для информации ТАСС, специально для нас составлявшейся в Москве заместителем Отто Юльевича — товарищем Иоффе, было исключение.

Культурно-политическая и хозяйственная информация поддерживала крепкое моральное состояние челюскинцев, крепко спаивала нас со страной, с миром. Сводки ТАСС всегда были подробно и разносторонни.

Для выслушивания информации мы собирались в барак.

— Мир следит за нами с напряженным вниманием,— начинал Шмидт. — Газеты восхищаются мужеством и настойчивостью челюскинцев и летчиков. Газета „Чешско слово“ поместила подробный отчет о лагере и в заключение говорит, что челюскинцы являются аванпостом цивилизации, передовиками науки и лучшими людьми мира. В Испании прокатилась широкая волна стачек и забастовок. В Австрии произошел фашистский переворот, во



многих городах шли баррикадные бои между фашистами и рабочей организацией — шуцбундовцами. В Советском Союзе приступили к посевам с самолетов на совхозных полях. Уже засеяно самолетами девятнадцать тысяч га, всего будет засеяно в этом году шестьдесят тысяч га. В низовьях Днепра открылась навигация...

... В бараке было тихо. Барак дрейфовал по Чукотскому морю на льдине, а вместе с баракком дрейфовали слушатели необыкновенной информации.

— А теперь, товарищи,— продолжал начальник,— я прочту вести, касающиеся нас: 14 марта летчик Ляпидевский попытался перелететь из Уэллена в Ванкарем, но в районе Колючина левый мотор самолета отказался работать. Самолет сел в торосы. Вот что сообщают по этому поводу из Ванкарема:

„Не долетая десяти минут до Ванкарема, самолет Ляпидевского АНТ-4 из-за порчи левого мотора сел в Колючинской губе, в шести милях к юго-востоку от острова Колючина. Летчики невредимы и к 15 марта пешком прибыли в Ванкарем. Самолет отделался незначительной поломкой шасси и временно выбыл из строя“.

Из ежевечерних информации мы знали о перелете группы Галышева, Доронина и Водопьянова. Знали о продвижении „Красина“, „Смоленска“ и „Сталинграда“; о трудной работе звена Каманина, о подготовке к перелету Леваневского и Слепнева.

— Мы должны быть в любую минуту готовы к приемке самолетов,— говорил Отто Юльевич,— нужно постоянно иметь хороший аэродром.

Аэродром всегда был. Если ломало один, мы строили другой. В последнее время у нас было даже две площадки.

Стальное полукольцо воздушной конницы все крепче и крепче стягивалось вокруг лагеря. Информации Отто Юльевича держали всех челюскинцев в курсе спасательных работ.

27 марта мы, например, узнали, что на берегу, как и у нас, уже несколько дней стоит нелетная погода. Несмотря на это, в Ном (Аляска) прибыло два самолета — Леваневского и Слепнева, в Ногаево — три, в Анадырь — три и в Наварин — два.

— На лагерь готовится налет эскадрилий,— шутили челюскинцы.

30 марта и у нас и на берегу была плохая погода — видимость от двухсот метров до двух километров.

— Ну, сегодня самолетов не будет,— решили мы.

Но днем из Уэллена сообщили:

„В три часа дня с американской стороны к Уэллену со страшной быстротой приблизился неизвестный самолет и, пролетев в тумане Уэллен, скрылся в западном направлении. Чей самолет, выяснить не удалось“.

— Чей самолет? — недоумевал лагерь.



Строились десятки предположений, но ни в лагере, ни на берегу ничего определенного не было известно.

Загадка не была разрешена и на следующий день: из Уэллена и из Ванкарема сообщили, что на розыски неизвестного самолета отправились поисковые партии, однако до вечера ни одна из них не вернулась.

Лишь 1 апреля загадка была разгадана. Оказывается, над Уэлленом пролетел наш, купленный в Америке, самолет „Райт-Циклон“ летчика Леваневского. На борту его находились: Леваневский, механик американец Клайд Армистед и руководитель спасательной работы на Чукотке Г. А. Ушаков. Шли в пурге и в тумане, на высоте 2000 метров. Самолет обледенел и упал в Колючинской губе. Машина выбыла из строя — снесено шасси. Лишь благодаря исключительному мужеству и самообладанию летчика люди остались невредимы.

3 апреля была пурга, — „циклон в циклоне“, как определил Комов, а Слепнев вполне благополучно перелетел из Нома в Уэллен. В нашем районе уже были две действующие машины — Слепнева и Бабушкина.

5 апреля также стояла пурговая погода, и самолеты не могли вылететь в лагерь.

В этот день сжатием поломало второй аэродром в лагере, но это не страшило челюскинцев, — мы имели уже четыре вполне пригодных аэродрома. Вечером — новость:

— В Уэллен пришли два Р-5 группы Каманина. Последний доносит Шмидту:

„29 марта звено вылетело из Анадыря в Ванкарем в составе четырех самолетов. Прошли сто километров, попали в пургу, вынуждены были сесть. Сели три самолета, четвертый — летчика Демидова — повернул обратно. Переждав пургу втроем, Каманин (нач. звена), Молоков и Пивенштейн продолжали полет на Ванкарем. Не доходя ста километров до Ванкарема, встретили стену тумана и опять вынуждены были сесть. Когда туман рассеялся, продолжали полет, изменив направление вместо Ванкарема на Уэллен. Через полчаса опять встретили полосу пурги и вынуждены были в третий раз произвести посадку. Переждав пургу, пошли дальше на Уэллен. У мыса Беринга один самолет сигнализировал: „Бензину осталось на пятнадцать минут“. Пришлось произвести четвертую посадку. Разделив весь запас бензина на два самолета, вылетели вдвоем с Молоковым дальше, оставив летчика Пивенштейна с самолетом в чукотском селении у мыса Беринга. Перелет занял пять суток. Сегодня благополучно совершили посадку на аэродроме в Уэллене“.

Без аэродромов, в „белых пятнах“ звено Каманина садилось четыре раза, и все обошлось хорошо — без единой поломки. Только высокая квалификация водителей „воздушной конницы“, мужество и самообладание могли обеспечить такую блестящую работу.



В тот же день поступило известие из Анадыря: там пурга, в пурге к городу примчался неизвестный самолет, сделал несколько кругов и ушел на юго-запад. А через два часа пришли самолеты бригады Водопьянова. Оказалось — отчаянный бригадир прилетал на разведку.

6 апреля днем заравнивали небольшую трещину на аэродроме № 1. С утра было ясно, но летать невозможно.

Аэродром № 3 изломало сжатием. На четвертом аэродроме прошло несколько широких трещин, оторвав от него почти четверть всей площади. С утра, обнаружив поломки, мы сразу же приступили к расчистке дополнительных площадок у обоих аэродромов.

Вечером в бараке Отто Юльевич опять читал информацию. Начальник экспедиции на пароходе „Сталинград“, заслуженный полярник Красинский, сообщал нам, что на пароходе находятся два полужестких дирижабля. Каждый из них может поднять до двадцати человек и требует на сборку десяти дней. Там же самолеты Т-4, Савойя-62, четверо аэросаней, два гусеничных трактора „Клетрак“ и один трактор „Коммунар“.

Закончив погрузку в Петропавловске на Камчатке, пароход вышел курсом на бухту Провидения.

Ледокол „Красин“ у Азорских островов попал в девятибалльный шторм...

И все это партия и правительство бросили на наше спасение!



Утро 7 апреля ничем не отличалось от десятков подобных лагерных утр: небо увешано хлопьями снежнобелых облаков, термометр показывал —12°. По определению Н. Н. Комова, дул северный ветер силой до двух баллов.

— Вряд ли самолеты будут, — высказал предположение Миша Филиппов. — День, по-моему, не летный.

С утра на аэродром вышла первая бригада. Остальные, в ожидании своей очереди, валялись в палатках. И вдруг в девять часов радисты приняли сообщение о том, что на ванкаремский аэродром сели... самолеты Слепнева, Молокова, Каманина. В радиограмме сообщалось:

„... Летчики знакомятся с аэродромом, после чего отдохнут и вылетят в лагерь. Приготовьте очередную партию улетающих“.

К радиограмме летчик Слепнев добавил от себя одну фразу:

— „Буду в лагере через 36 минут с момента вылета из Ванкарема“.

Мы занялись подготовкой улетающих, но при всей тщательности „подготовка“ заняла не более десяти минут, включая сборы разрешенного к вывозу из лагеря личного груза и крепких, горячих рукопожатий.



В 9 часов 30 минут из Ванкарема коротко сообщили:

„Десять минут самолеты Слепнева Молокова Каманина находятся в воздухе тчк Курс лагерь“.

Три самолета! Небывалый в жизни лагеря факт!

Все свободные от лагерных работ, от дневальства и недомаганий потянулись к аэродрому. Впереди, возглавляя их, очередная пятерка „упряжных“ тащила тяжело загруженные вещами улетающих нарты.

Утро, чуть ветреное и теплое, беспокоило нас облачным небом. Правда, облака были не густы, но мы великолепно знали свойство погоды этих широт в течение суток изменяться несколько раз. По пути к аэродрому часто оглядывались на сигнальную вышку. На вышке спокойно плескались полотнища двух флагов — сигнал:

— Самолеты в воздухе.

Гул мотора самолета стал ясно слышен, когда мы были не далее километра от аэродрома. Он нарастал с молниеносной быстротой, и вскоре над лагерем в широком размахе разбросила свои крылья прекрасная машина.

Поблескивая оранжево-красными плоскостями и полировкой синей гондолы, она описала быстрый круг над лагерем и, выровнявшись на прямую, пошла к аэродрому.

Мы стояли, очарованные красотой „воздушного коня“.

— Слепнев, — нарушил очарование пекарь Агапитов, — „американка“.

Нарта стала легкой, почти невесомой. Мы бежали, не чувствуя тяжелого груза, и были на аэродроме, когда „американка“ пошла на второй круг, знакомясь с посадочной площадкой.

Возле палатки аэропункта собралось почти все население лагеря.

Сделав три круга, самолет убавил газ. Беспомощно и неслышно вертелся винт. Самолет очень быстро шел ко льду, стремясь коснуться его возле посадочного знака „Т“. Но боковой ветер снес самолет с прямой линии посадки, чуть приподняв вверх. „Американка“ первый раз коснулась лыжами льда на середине аэродрома, садясь по диагонали.

Самолет пробежал ровную площадку, запрыгал, переваливаясь, точно утка, по мелким неровностям окружающих аэродром ропаков, и... врезался в громадные торосы далеко за аэродромом. Конвульсивно приподняв ступни лыж, самолет перепрыгнул ближайший двухметровый торос и лишь тогда остановился, припав на левое крыло.

— Все! — тяжело вздохнул кто-то рядом.

Мы бросились к машине, глубоко увязая в снегу.

Быстро, но очень спокойно шел Шмидт.

В сигаре кабины открылась дверца, и на лед легко выпрыгнул Г. А. Ушаков. Лицо его было спокойно, он улыбался. Одет он в теплую меховую шубу, но без шапки. За ним выпрыгнул Слепнев, шеголевато оправляя на голове новенькую пилотскую фуражку.



— Отто Юльевич,—протягивая для пожатия руку, шел на встречу к Шмидту Слепнев,—я сделал все, что только мог...

— Даже больше, чем следовало. Здравствуйте!

Слепнев смущенно пожал плечами и принялся выгружать из кабины „пассажиров“. Восемь кудлатых чукотских псов были встречены нами с великой радостью,—отныне мы больше не будем ходить в „упряжке“!

Машина глубоко врезалась лыжами в хрустальный ропак. Между шасси лопнула пружинная стяжка, а левая станина шасси, чуть сорванная с креплений у гондолы, отошла в сторону. Немного было повреждено хвостовое оперение.

— Ну, ловко же ты посадил самолет в ропаки,—восхищенно хлопнул по плечу Слепнева машинист Нестеров.

— Не привыкать,—буркнул летчик, тряхнув головой.—А с самолетом ничего, легко починим.

Из лагеря в Ванкарем, бортмеханику Слепнева — американцу Уильяму Левари, сообщили об аварии самолета и передали распоряжение летчика — выслать части хвостового оперения с разбитой однотипной машины Леваневского.

Вскоре бортмеханик ответил:

„Поздравляю. Выезжаю исполнить приказание. Не забудьте слить масло. Ваш Уильям Левари“.

Масло было слито сразу после посадки самолета, а заодно слили и бензин.

Разгрузив кабину самолета от авиационных принадлежностей, облегчив его, мы принялись за ремонт поврежденных частей. Энергичный, ловкий, сухощавый и чуть надменный Слепнев умело руководил работой машинистов Мартисова, Бармина и Фетина. Мы приподняли самолет. Машинисты поставили на место оторванную станину шасси, привинтили ее болтами и скрепили разорванную стяжку. „Американка“ крепко встала на ноги — лыжи.

— Теперь надо вытащить машину на аэродром,—распорядился Слепнев.—А я сдержал свое „радиослово“: над лагерем был на тридцать седьмой минуте полета. Сигнальный дым очень хорошо виден издалека.

Ломами и пешнями мы расчистили дорогу от самолета до аэродрома.

Отто Юльевич и Ушаков забрались в палатку аэродромщиков, о чем-то совещаясь.

— Почему не летят Молоков и Каманин?—вспомнил вдруг кто-то.

— Они повернули обратно,—объяснил Слепнев.—Мы вместе вылетели из Ванкарема и вскоре встретили туман. Я решил пробиться, а они вернулись.

Когда „американку“ почти дотащили до аэродрома, мы заметили в воздухе два самолета.

Они шли к аэродрому, держась в кильватер друг другу. Описав три низких ориентировочных круга над посадочной площадкой,



они один за другим сели, выполнив посадку четко, как на ученье.

Из кабин самолетов вылезли трое, одетые в синие зимние комбинезоны. Они представились:

— Молоков.

— Каманин.

— Штурман Шелыганов...

Молоков и Каманин в нашем представлении были крепко спаяны в одно целое. Мы с восхищением следили за их героическим перелетом с мыса Олюторского в Ванкарем, каждый по-своему рисуя образы этих легендарных пилотов.

И многие были разочарованы. Молоков — молчаливый и скромный „старик“ в огромных валенках — казался отцом своего командира — румяного и сдержанного юнца, комсомольца Николая Каманина.

Подошел Шмидт. Поздоровался.

— Удовлетворяет вас аэродром? — спросил он.

— Аэродром очень хорош, — чуть улыбнулся Каманин.

Надвигался серый апрельский вечер. Летчики заторопились. В самолеты село пять очередных по списку эвакуации челюскинцев. Машины зарулили на старт. По сигналу Погосова они взлетели в голубую высь.



Этот день — 7 апреля — по праву может считаться самым радостным днем лагеря Шмидта: во-первых, он открыл „регулярную авиалинию“ Ванкарем — лагерь Шмидта — Ванкарем; во-вторых, авария самолета Слепнева окончилась благополучно, и „американка“ лишь из-за позднего времени не могла вылететь из лагеря.

Не закончилось торжество и вечером: мы полгода не видали в своей среде ни одного нового человека, а тут в наше распоряжение попали целых два — Ушаков и Слепнев.

Вечером в бараке была встреча с новыми товарищами. Челюскинцы вплотную набились в помещение, заполнив нары, скамейки, столы. Многие товарищи разместились на полу.

Вечер открыл председатель судового комитета Румянцев, предоставив слово Г. А. Ушакову.

— Раньше всего, товарищи, — начали Георгий Алексеевич, — разрешите поздороваться со всеми присутствующими здесь: днем для этого не было времени. В тот день, когда в Москве стало известно о гибели „Челюскина“...

... Долго и многое рассказывал Ушаков. Тускло горели на столе три самодельных „ширпотребовских“ светильника, бросая расплывчатые блики на лица Слепнева, Факидова и Румянцева, сидевших на полу, у ног рассказчика. Остальные челюскинцы были погружены в беспросветную темноту.

— В Номе, например, — рассказывал Георгий Алексеевич Ушаков, — приготовлен для вас великолепный госпиталь, продукты и одежда. Американцы думали, что их попросят принять участие в спасении челюскинцев. Ряд видных авиаторов Америки, во



главе с полярным летчиком Гарри Брунс, уже давно готовы вылететь в лагерь и очень удивлены, что их до сих пор не приглашают...

Посыпались вопросы. Барак ожил. Ушаков сблизил нас, в течение года оторванных от материка, с жизнью любимой родины.

Беседа окончилась очень поздно. Палаточники покинули барак, усеяв лед лагеря, синий от ночного неба.

В небе пылала беззвучная симфония полярного сияния. Сполохи всевозможных цветов и оттенков мелькали на синем бархате неба, приковывая к себе взоры челюскинцев. Полярное сияние было похоже на могучую, победную и вместе с тем нежную песню. И, вторя ей, этой беззвучной песне природы, со льдины раздался глубокий и звонкий голос Феди Решетникова:

Вставай, проклятьем заклейменный,  
Весь мир, голодных и рабов...

... Сильные голоса челюскинцев подхватили победный гимн пролетариата, пение росло, ширилось, поднималось в ночную высь, замирая далеко-далеко в молчаливых ропаках, розовых от отблесков полярного сияния:

Это есть наш последний  
И решительный бой,  
С Интернационалом  
Воспрянет род людской...



## НОЧНОЙ БОЙ

**В**ОСЬМОГО апреля погода испортилась: на небе появилось много беловато-серых облаков, они непрерывными вереницами плыли над лагерем.

В девять часов утра из Ванкарема сообщили, что Молоков вылетел в лагерь. В течение двух часов о судьбе самолета не было известий, а потом радист Ванкарема сообщил Кренкелю, что Молоков, не найдя лагеря, вернулся обратно.

Весь день прошел в работе на аэродроме: изменившийся дрейф угрожал поломкой аэродрома. С одной стороны площадки начал тороситься лед, и все силы были брошены на расчистку новой площадки. К вечеру аэродром построили.

Вечером, придя в лагерь, мы узнали тревожную весть: Отто Юльевич тяжело заболел. Накануне он весь день в одних ботинках пробыл на аэродроме и простудился. Температура поднялась до 39°, он слег и больше не вставал.

Все очень тяжело переносили болезнь Отто Юльевича.

Челюскинцы горячо любили своего вождя, они оберегали его от всех неприятностей; каждый из нас, не задумываясь, согласился бы, если бы это было возможно, взять на себя болезнь начальника и перенести ее в какой угодно форме. Болезнь начальника пугала и удручала.

Шмидту становилось все хуже. Следя за жизнью коллектива и работой самолетов, он продолжал твердо руководить лагерем. Он лично отдавал все распоряжения, ежеминутно требуя донесений от своих помощников. Но в то же время таял, слабел с каждым часом.

— Нужно как можно скорее отправить его на берег в больницу, — волновались челюскинцы. — Лагерь доживает последние дни, руководить нами сможет Бобров.

Но начальник и слышать не хотел об этом: еще в начале зимовки он сказал: — „Я остаюсь на судне до конца“, — и теперь не хотел покидать лагеря.

Ночь, по обыкновению, проходила спокойно. По лагерю шагал вахтенный, вслушиваясь в тишину и доносящийся из палаток храп. В нашей палатке спали я и Колесниченко. Остальные товарищи ушли на аэродром охранять машину Слепнева.

Я проснулся, когда под ухом гулко треснул лед. Полутемную палатку тускло освещал закоптелый фонарь „летучая мышь“. Лед под палаткой поскрипывал.



Сон разом пропал. Я выскочил из мешка и начал одеваться. В это время возле двери палатки резко лопнул лед. Палатка вздрогнула. От толчка потеряв равновесие, я упал на спящего механика Колесниченко.

— Лед трещит. Надевай штаны и двигай на воздух,— будил я его.

— Чего тебе?

— Трещит лед, понял? Видимо, в лагере будет сжатие.

Мы быстро оделись и выскочили из палатки. Ветреная серая ночь. Серое небо, серый воздух и серый лед. Норд-остовый ветер громко хлопал концами флага, точно аплодируя. Из соседних палаток выползали темные силуэты сонных бородатых людей.

— У камбуза трещина, там торосит,— крикнул вахтенный.

Мы бросились к камбузу. Беспокоила судьба вельботов, шлюпок и бочек с горючим, сложенных между камбузом и баракком. Тут уже образовался небольшой ледяной вал. Он быстро увеличивался в высоту, льдины со скрежетом и визгом налезали одна на другую. Недавней трещины между камбузом и баракком не было, на ее месте торосился лед.

Руководитель всеми работами Колесниченко быстро расставив людей. Он отправил часть к складу продуктов, наиболее слабых — в палатки, приготовить к выгрузке вещи. У ледяного вала были оставлены наиболее сильные и решительные товарищи.

Льдина, на которой был расположен лагерь, покрылась сетью трещин. Ледяной вал, все более увеличиваясь в размере, быстро катился к палаткам. Он отрезал от лагеря барак, вельботы, шлюпки, бочки с горючим. Возле барака в серой мути зарождающегося рассвета виднелась фигура капитана. Он что-то кричал, размахивая руками.

— Что там у вас?— крикнул Колесниченко.— Что случилось?

— Анатолий Семенович, давайте сюда людей!— донесся крик капитана.

Огромная льдина, тяжело вздохнув, встала на ребро. За ней со скрежетом поднялись другая, третья, десятая. Грохоча, налезали все новые и новые льдины. Угрожающе двигался на лагерь чудовищный вал, восьмиметровым гребнем возвышаясь над людьми. Люди медленно отступали перед его натиском, с болью уступая каждую пядь льда.

С грохотом обрушился гребень вала, и пена его — многотонные обломки льда — посыпалась вниз.

— Пошли!— крикнул боцман Загорский, бросаясь к движущейся громаде.

За ним побежало несколько человек. Темные фигуры, прыгая с ропака на ропок, быстро перебирались на другую сторону вала.

Наконец, высокая гряда — позади. Нас встретил капитан, орудующий у имевшихся в лагере двух вельботов. Вельботы вздрагивали, подпрыгивали и наступали на барак.

— Давайте сюда, товарищи,— приказал капитан,— нужно спасти вельбот!



Мы двинули вельбот в сторону от страшного крошева льда. Второй вельбот уже был обречен: он приблизился к барaku, встал на ребро и, точно устав, прислонился к стене. Барак затрещал, зашатался и обрушился на лед, обломками засыпая вельбот. Вельбот и остатки барака попали в ледяные тиски. Их засыпало льдом.

— Одному капут,— произнес кочегар Малаховский.— Второго не дадим. Дудки!

И вдруг наступила резкая, чудовищная по контрасту со скрежетом льда, тишина: движение льда приостановилось. Громко зазвучали человеческие голоса, неслышные во время сжатия.

— Товарищи,— крикнул капитан,— здесь льдина в трещинах, нужно перетащить вельбот на ту сторону вала, за лагерь. Там крепче лед.

Это была трудная задача: высокий— до двенадцати метров— вал вздымался почти отвесными стенами. Движение его временно приостановилось, но ежеминутно могло возобновиться.

Бешено закипела работа по расчистке прохода посредине вала. Инструмента на всех нехватило, товарищи работали голыми руками.

Проход быстро рос.

— Скорее двигайтесь, скорее! Нужно спасти вельбот и горючее.

Мы работали напряженно, нервно, прислушиваясь к предательской тишине. На лед выступила вода. Многие насквозь промочили валенки, рукавицы, брюки. Все вымокли от пота и снега.

Сколько прошло времени,—этого не знал никто. Когда над ледяными полями распростерлось белое туманное утро, проход был готов.

— На вельбот! — командовал штурман Марков.— Р-раз,— два, взяли!

Вельбот заскользил по льду к проходу, дошел до середины его и... застрял.

— Взяли! — командовал Марков.— Еще раз наж-жмем!

Неожиданно вал опять тронулся. Во льду от трения вспыхнул зажатый ящик спичек, освещая весь ледяной вал голубым фантастическим огнем.

— Дае-ешь! А-а-а... — иступленно, дико закричали все, из последних сил налегая на тяжелый вельбот.

Вельбот двинулся. Мы оттащили его далеко за лагерь. За ним, не обращая внимания на движущийся вал, мы выкатили шлюпки, бочки с горючим, вытащили оставшиеся от барака бревна.

... Опомнились уже почти днем. В стороне стоял Г. А. Ушаков, с восхищением наблюдая героическую работу дружного, слаженного в борьбе коллектива.



День 9 апреля опять был нелетным: норд-ост достигал силы семи баллов, небо закрыли густые серые облака, в воздухе мелькали крупинки снега.



Ночное сжатие изломало всю лагерную льдину, покрыв ее узорчатой сеткой трещин. Ледяной вал угрожающе надвинулся на лагерь, остановившись лишь в нескольких метрах от крайних палаток.

Ночь тревожно прошла и на аэродроме. Сжатием сторосило посадочную площадку. Только место, где стояла „американка“ Слепнева, осталось целым. Аэродром был испорчен. Нам предстояло перетянуть „американку“ на километр ближе к лагерю, где уже раньше была расчищена и обнесена флажками площадка, уцелевшая от сжатия.

К полудню разыгралась пурга. Казалось,— вернулась полярная зима: ветер жестоко сек лица и руки людей.

Мы быстро расчистили дорогу от старого аэродрома к новому. В одном месте через трещину построили ледяной мост. Спустя два часа самолет был доставлен к северному краю нового аэродрома.

Днем в лагере ледяной вал пришел в движение. И без того близкий к крайним палаткам, он теперь, шурша и повизгивая, быстро шел на палатку штурманов. Из палатки вытащили теплую одежду и все ценное.

Но до палатки вал не дошел, остановившись в полуметре от нее. Радиоантенну три раза переносили с места на место — все дальше и дальше от вала.

После обеда мне поручили сходить на аэродром за инструментом для окончания ремонта некоторых деталей хвостового оперения „американки“.

— Возьми с собой кого-нибудь,—предложил Бобров.

— Нет, Алексей Николаевич, я один схожу.

Вне лагеря еще сильнее рвал и душил ветер. От него приходилось прятать перемерзшее лицо, плотнее кутаться в одежду. Дороги к аэродрому не было: вся она оказалась в торосах и разводьях.

Шел на-авось, ориентируясь на видимую издалека вышку в лагере.

Долго не мог я найти аэродрома. Глубокий — выше колен — снег быстро утомил, спина взмокла от пота, в голове шумело. Перед глазамиплыли оранжевые и синие круги. Кругом ничего не было видно, кроме бесконечных торосов.

— „Никак, заблудился“, — мелькнула в утомленной голове тревожная мысль. Хотелось спать: сказывалась бессонная ночь, полная горячей работы.

Неожиданно рыхлый снег под ногами разом ушел вниз. Инстинктивно раскинув в стороны руки, я... остался висеть над трещиной: отвесными синими стенами льда ниспадала она в черную мрачную воду, а от воды ощутимо веяло смертью.

Выбравшись, ругая небо и лед, я пошел дальше...

Не помню, как вышел к аэродрому. Лишь когда почти вплотную подошел к „американке“, — понял, где нахожусь.

Еще через два часа я доставил инструмент в лагерь.

— А я думал, тебе капут,—встретил меня Слепнев,— все принес?



— Все,—я передал ему связку инструментов, ушел в палатку и лег спать.

К вечеру прояснело. На синем куполе неба сверкали мириады ярких звезд. Языки поземки лизали крыши палаток и ропаки.

В палатках, по обыкновению, шутили, пели, смеялись. Но часто шутки прерывались нескрываемыми нотками грусти:

— Эх, Отто Юльевич болен. И как сделать, чтобы он согласился отправиться на берег?

— Нет, из этого ничего не выйдет. Он и слушать об этом не захочет!

У Шмидта температура поднялась до сорока градусов. Борясь с беспамятством, он лежал в штабной палатке, выслушивая все донесения помощников и сообщения Кренкеля о радиограммах с материка.

К вечеру руководство решило: с первым же самолетом Ушаков вылетит на берег и оттуда сообщит в Москву, правительственной комиссии по оказанию нам помощи, о состоянии здоровья Отто Юльевича. Комиссия решит, как поступить дальше.



## ШТУРМ ЛАГЕРЯ

**У**ТРО 10 апреля было нежноголубое. Ярко светило солнце и ветер почти забыл о любимой игре с флагом.

Ровно в девять часов сообщили из Ванкарема, что Молоков и Каманин вылетели в лагерь.

Мы зажгли сигнальный огонь с густым черным дымом, а на аэродром отправились очередные по списку эвакуации — моторист Иванов, механик Пионтковский, старший механик Матусевич, печник Николаев, плотник Баранов, матрос Сергеев и Г. А. Ушаков. Их вещи на аэродром везли собаки: боцман Загорский, бывалый в Арктике человек, оказался великолепным каюром. Он еще 7 апреля собрал привезенных Ушаковым собак и быстро овладел искусством управления ими. Собаки легко таскали полностью загруженные нарты от лагеря до аэродрома и лихо мчали обратно своего каюра — Загорского.

— Подь-подь,\* — покрикивал тот. — А-а!..

Самолеты пришли через пятьдесят пять минут после вылета из Ванкарема. Оба они прекрасно сели на аэродром, подрулив к палатке.

Накануне Молоков предложил нам летать в парашютных ящиках, подвязанных под нижними плоскостями самолета.

— Мой самолет двухместный, — радировал он, но сила мотора позволяет поднять вес семи человек. Предлагаю брать четырех в заднюю кабину и двух в парашютные бочки. Всего шесть пассажиров, я седьмой.

Лагерь дружно ответил:

— Согласны лететь в чем и как угодно!

Первая очередь лететь в парашютном ящике выпала на долю механика Пионтковского. Бедняга долго упрасивал не сажать его в это, не совсем безопасное, помещение, но энергичные доводы товарищей подействовали, и он, точно мина Уайтхеда, головой вперед был засунут в узкую цилиндрическую бочку.

Классически поднялись самолеты в воздух. Летчики мастерски проделали это на небольшом аэродроме.

Под руководством Слепнева, машинисты быстро заканчивали ремонт „американки“, подготавливая ее к перелету на берег: собрали хвостовое оперение, заправили бензином и маслом мотор и прогрели его.

Для многих из нас неожиданно в лагерь вторично прилетел Молоков.

\* Подь-подь — направо. А-а — прямо.





Ждут самолет... Дымовой сигнал



Теперь он один взял уже пять человек, двоих посадив в парашютные ящики.

— Ну, как Пионтковский, жив? — спрашивали мы его.

— А чего делается? Ясно, жив ваш старик: боялся, а долетел хорошо.

— А как Каманин?

— У него шалит мотор. Отремонтирует и вылетит.

Молокова мы все быстро полюбили. Этот скромный, застенчивый летчик так умело управлял машиной, он так прекрасно садился и подымался на нашем далеко не стопроцентном аэродроме, был так приветлив и прост с нами, что невольно заставил всех, и в особенности молодежь, полюбить себя.

— Дядя Вася, — так прозвали мы будущего Героя Советского Союза.

За Молоковым покинул наш аэродром и Слепнев. Он взял шесть человек в свою красавицу-машину, мелькнул на солнце оранжево-красными крыльями ее и скрылся в направлении берега.

Фурор вызвал в лагере третий полет Молокова. Молчаливый летчик, заглаза прозванный нами „извозчиком“, вскоре же после вторичного возвращения из лагеря сообщил нам, что вылетает в третий раз. И вылетел. И прилетел к нам. И взял еще пять человек.

Три рейса в один день! Он вывез на своем самолете за один день тринадцать человек. Даже не верилось, что это было: это превосходило самые смелые надежды, это было неслыханно и величественно в своей скромной простоте.

В лагере осталось в тот вечер лишь шестьдесят три человека.



Прилетев на берег, Ушаков сообщил о состоянии здоровья Шмидта местной спасательной тройке — Петрову, Погорелову и Небольсину. Вместе они радировали об этом товарищу Куйбышеву. Ответ не замедлил прийти. Днем 11 апреля в Ванкареме и в лагере радисты одновременно приняли решительную телеграмму.

„11 апреля. 4,45 московского. Аварийная. Правительственная, Ванкарем — Ушакову, Петрову. Копия Шмидту.

Правительственная комиссия предлагает в срок по вашему усмотрению вне очереди переправить Шмидта на Аляску. Ежедневно специальной радиограммой доносите о состоянии здоровья Шмидта. Сообщите ваши предложения о его отправке.

*Куйбышев“.*

Через несколько минут непосредственно в лагерь была передана вторая радиограмма:

„4,57 московского. Правительственная. Аварийная. Архангельск. Радио Ванкарем — Шмидту, Боброву.

Ввиду вашей болезни правительственная комиссия предлагает вам сдать экспедицию заместителю Боброву, а Боброву





Повар Сергеев перед посадкой на самолет



принять экспедицию. Вам следует по указанию Ушакова вылететь в Аляску. Все приветствуют вас. Уверены возвращении.  
*Куйбышев*“.

Но радиogramмы, даже приказ по радио — это одно. И совершенно другое — убедить Шмидта, ответственного за челюскинцев, выполнить полученный приказ.

Долго ломали товарищи голову над вопросом, как подойти к начальнику. В конце-концов взялся Бобров, и лишь ему — и то с большим трудом — удалось уговорить Шмидта отказаться от мысли последним покинуть лагерь.

Позднее Бобров рассказывал, что сломило упорство Шмидта: — Я сказал ему, что теперь — больной — он в тяготу нам: в случае сжатия или иного „аврала“ придется возиться с ним, а у нас и так мало осталось людей. Шмидт понял, согласился передать мне экспедицию и покинуть лагерь. Но как это было трудно, как было тяжело говорить с ним!..

Шмидт вылетел из лагеря 11 апреля на самолете Молокова — на последнем самолете в этот день. В этот же день, немногим раньше начальника, вылетел из лагеря и я.

Перед вылетом я в последний раз прошелся по территории лагеря, взобрался на ледяной вал и прощально осмотрел окрестности нашего двухмесячного городка.

На душе стало безудержно грустно. Большинство палаток уже разорено, они смотрели на меня широко раскрытыми дверями. Лишь наша палатка совершенно цела: в ней пока еще жили остающиеся товарищи.

— Очередные по списку — на аэродром! — крикнул Кренкель. — Молоков уже десять минут в воздухе.

Как с близким, дорогим другом, распрощавшись с палаткой, я вышел из нее, аккуратно притворив дверь. Снаружи встретил Боброва.

— Пока, — протянул я руку, — до завтра.

— Всего! Счастливо долететь, — он ответил теплым рукопожатием.

По ровной, накатанной дороге я зашагал к аэродрому. Я шел по ней в последний раз. Несколько раз останавливался, оборачивался к лагерю и смотрел на приземистые палатки, на сигнальную вышку и алое полотнище флага на мачте. Над лагерьем вился черный столб сигнального дыма.

Потом торосы скрыли лагерь.

В палатке аэропункта сидела очередная партия отлетающих со мною: пять человек. Мы ждали самолет, и тот пришел, победно ревя пропеллером.

Из пилотской кабины высунулся Молоков. Он улыбался и, сиюсь перекричать шум мотора, рявкнул:

— Шесть!

Мы поняли: Молоков берет шесть человек.

— Миронов — в парашютный ящик, — распорядился начальник отправки Погосов. — Белопольский — в другой ящик, остальные — в кабину.





Радисты Иванов и Кренкель



Я сбросил малицу и подошел к парашютному ящику — цилиндрической полутораметровой бочке, веревками подвязанной под нижними плоскостями самолета. Погосов и Гриша Дурасов подпихнули меня, и я, плотно влез в бочку. Гриша плечом подпихивал на ноги, хлопнула крышка, и жалобно завизжали бабашки (винты), накрепко закрывая выход.

В ящике-бочке с трудом можно было шевелить руками. Она гладкая, отполированная. Сбоку, против глаз, было проделано маленькое отверстие для доступа воздуха. Через него виднелась плоскость самолета и кусок льда под ней.

— Ну, как, ничего? — спросил Погосов, прижав губы к маленькому отверстию.

— Ничего.

— Тогда прощай, машина идет на старт.

Резче заработал мотор. Бочка закачалась. Лед перед глазами поплыл в сторону и вдруг бешено замелькал. Бочку сильно трянуло. Голова несколько раз больно стукнулась о стенки бочки, но тряска разом прекратилась, сменившись неожиданным покоем.

В мой глазок вошли аэродром, палатка, кучка машущих руками людей. Потом все это исчезло, и на мгновение мелькнул лагерь. Мы были высоко над ним, и с высоты лагерь казался крошечным.

Позднее под самолетом разостлались однообразные цепи белых клыкастых торосов. В глазок била резкая струя воздуха. Сняв рукавицу, я заткнул его.

Лежать было неудобно. Затекала поджатая левая нога, пальцы застыли и ныли. Холодно было и обнаженной руке. Я с трудом просунул ее в боковой карман кожаной тужурки. Нащупал папиросы и спички. Бессознательно закурил.

Сюда, в узенький ящик, глухо доносилось гудение мотора. Песнь его была непрерывной, бодрящей, она вливалась уверенность, что все будет хорошо. И от сознания, что я скоро опять буду в кипучей жизни Большой Земли, захотелось вдруг петь, кричать.

Я запел. Слов песни не было слышно, в бочке глухо звучал лишь мотив. Это была песня-импровизация, песня радости жизни. Ей вторили гул мотора, свист ветра в щелях бочки.

Неожиданно для меня мотор сразу уменьшил гул — почти уюлок. Меня придавило к верхней части бочки: мы быстро снижались. Я выдернул рукавицу из глазка и, не обращая внимания на резко бьющий ветер, смотрел вниз. Там, быстро увеличиваясь в размере, мелькали люди, собаки, домики поселка.

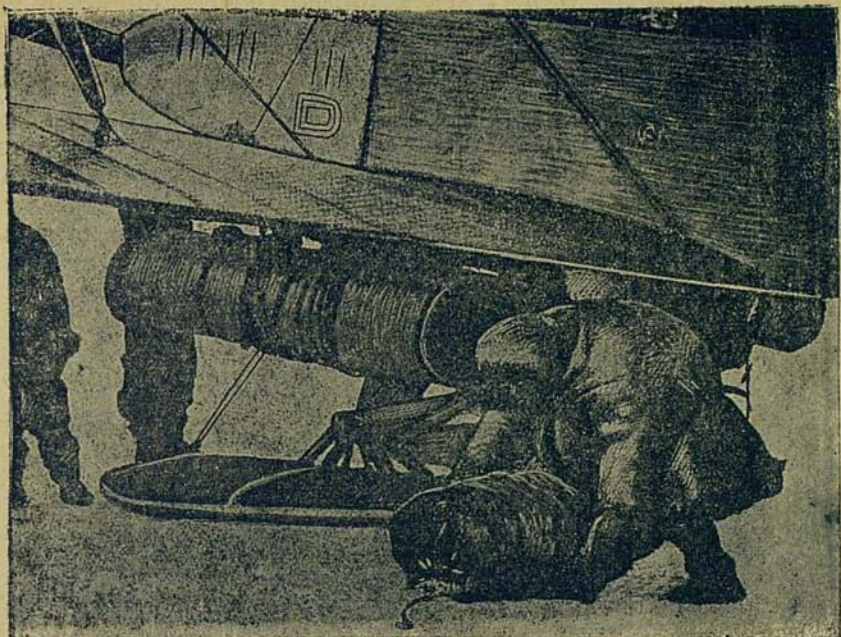
Машина резко запрыгала по аэродрому. Мою голову опять, как и при подъеме в лагере, сильно стукнуло о борта ящика. Самолет стал.

Заскрипели винты у крышки бочки. Крышка отскочила в сторону, и я вместе с клубом папиросного дыма выскочил наружу.

— Жив? — тревожно спросил кочегар Паршинский.

— А как же?..





Момент посадки в парашютный ящик

11 апреля из лагеря было вывезено тридцать пять человек. В лагере оставалось лишь двадцать семь. В этот день Каманин побил недавний рекорд Молокова, тоже совершив три полета в лагерь. Однако, Молоков, как ни в чем не бывало, уже к вечеру вылетел в четвертый за день рейс и вывез еще трех челюскинцев. Среди них был Отто Юльевич.

Бережно сняли мы с самолета своего начальника, уложили на нарты и отвезли в домик фактории.

Вскоре он, вместе с Ушаковым, на машине Слепнева улетел в Америку. Проводы его были самым мрачным пятном на светлом фоне воздушного штурма.

Вечером прилетел Доронин. Водопьянов прошел над Ванкарем, не заметив поселка, и сел на мысе Северном.

12 апреля Молоков, Каманин, Доронин и Водопьянов перебросили 29 человек, и на льду осталось лишь шесть: Бобров, Воронин, Кренкель, Загорский, радист Иванов и начальник аэродрома Погосов.

Трудно, бесконечно трудно рассказать, как прошла эта последняя ночь, что перечувствовал каждый из нас, видя зарождение густых облаков на синем Чукотском небе, ощущая увеличивающуюся силу ветра.

— Неужели завтра будет нелетный день?..

... 13 апреля. Небо с утра облачное. Ветер. Барометр быстро падал. И все же в этот день и последние шесть покинули льдину, аэродромы и лагерь. На месте лагеря гордо и одиноко осталось реять лишь непобедимое знамя Советов.



С антенны лагеря сорвался и всколыхнул весь мир последний короткий рапорт:

„Полярное море, лагерь Шмидта. 13 апреля, 1 час 5 минут. 12 апреля в основном была закончена переброска челюскинцев и ценных грузов на материк. Сейчас получено радио с мыса Ванкарем о вылете трех самолетов. Зажигаем последний дымовой сигнал, прекращаем радиосвязь. Через полчаса я, капитан Воронин и радист Кренкель последними покидаем лагерь Шмидта, оставляя поднятый на вышке советский флаг.

И. о. начальника экспедиции

*Алексей Бобров*“

ЛАГЕРЯ ШМИДТА БОЛЬШЕ НЕ СУЩЕСТВУЕТ!



## ПРИЛОЖЕНИЕ

### I. ЭВАКУАЦИЯ ЛАГЕРЯ ШМИДТА

Летчиком А. Ляпидевским вывезено из лагеря за 1 рейс 12 человек (5 марта).

Летчиком М. Бабушкиным вывезено из лагеря 2 человека (сам лётчик и бортмеханик Г. Валавин; 2 апреля).

Летчиком Н. Каманиным вывезено из лагеря за 9 рейсов 34 человека (7, 10, 11, 12 и 13 апреля).

Летчиком В. Молоковым вывезено из лагеря за 9 рейсов 39 человек (7, 10, 11, 12 и 13 апреля).

Летчиком М. Слепневым вывезено из лагеря за 1 рейс 6 человек (10 апреля).

Летчиком М. Водопьяновым вывезено из лагеря за 3 рейса 10 человек (12 и 13 апреля).

Летчиком И. Дорониным вывезено из лагеря за 1 рейс 2 человека (12 апреля).\*

Всеми летчиками вывезено 105 человек, включая Г. А. Ушакова.

Помимо всех ценных грузов, приборов и научных материалов, из лагеря вывезены 13 апреля восемь собак, привезенных туда 7 апреля летчиком Слепневым. В лагере ничего ценного не осталось.

### II. СОСТАВ УЧАСТНИКОВ ПОХОДА НА ПАРОХОДЕ „ЧЕЛЮСКИН“

1. Шмидт О. Ю.—начальник экспедиции
2. Воронин В. И.—капитан парохода „Челюскин“
3. Бобров А. Н.—помощник нач. экспедиции по политической части
4. Копусов И. А.—заместитель нач. экспедиции по хозяйственной части
5. Баевский И. Л.—заместитель нач. экспедиции по научной части
6. Кренкель Э. И.—старший радист
7. Могилевич Б. Г.—завхоз (погиб 13 февраля 1934 г.)
8. Гудин С. В.—старший помощник капитана
9. Марков М. Г.—второй помощник капитана
10. Виноградов Б. И.—третий помощник капитана
11. Павлов В. В.—дублер старпома капитана

\* Самолет Доронина повредил шасси.



12. Матусевич Н. К.—старший механик
13. Тойкин Ф. П.—второй механик
14. Пионтковский А. И.—третий механик
15. Колесниченко А. С.—четвертый механик
16. Филиппов М. Г.—дублер четвертого механика
17. Иванюк В. В.—радист
18. Загорский А. А.—боцман
19. Шуша А. Д.—судовой плотник
20. Дурасов Г. И.—старший матрос
21. Сергеев Я. В.—матрос первого класса
22. Ломоносов Н. М.—матрос первого класса
23. Синцов В. М.—матрос первого класса
24. Мосолов Г. А.—матрос первого класса
25. Миронов А. Е.—матрос первого класса
26. Харкевич А. Е.—матрос второго класса
27. Баранов Г. С.—матрос второго класса
28. Ткач М. К.—матрос второго класса
29. Бармин В. Ф.—машинист первого класса
30. Фетин С. Ф.—машинист первого класса
31. Мартисов Л. Д.—машинист первого класса
32. Петров П. И.—машинист первого класса
33. Нестеров И. С.—машинист второго класса
34. Апокин А. П.—машинист второго класса
35. Задоров В. А.—машинист второго класса
36. Румянцев И. С.—старший кочегар
37. Киселев С. Н.—старший кочегар
38. Марков Е. Л.—старший кочегар
39. Громов В. И.—старший кочегар
40. Агафонов А. В.—кочегар первого класса
41. Паршинский В. Л.—кочегар первого класса
42. Ульев А. Г.—кочегар первого класса
43. Бутаков Н. С.—кочегар первого класса
44. Кукушкин Б. А.—кочегар первого класса
45. Ермилов Г. П.—кочегар первого класса
46. Малаховский И. И.—кочегар второго класса
47. Лесков А. Е.—матрос первого класса
48. Сергеев Ф. С.—кок
49. Морозов Ю. С.—повар
50. Козлов Н. С.—повар
51. Агапитов В. М.—пекарь
52. Горская А. А.—уборщица
53. Буркова Е. Н.—уборщица
54. Милославская Т. А.—уборщица
55. Рудас А. И.—уборщица
56. Лепихин В. С.—буфетчик
57. Гаккель Я. Я.—геодезист
58. Лобза П. Г.—гидрохимик
59. Стаханов В. С.—зоолог
60. Шпаковский Н. Н.—аэролог
61. Ширшов П. П.—гидробиолог
62. Факидов И. Г.—инженер-физик



63. Хмызников П. К.—гидрограф
64. Новицкий П. К.—фотограф
65. Иванов А. М.—моторист
66. Решетников Ф. П.—художник
67. Шафран А. М.—кинооператор
68. Громов Б. В.—корреспондент „Известий“
69. Семенов С. А.—секретарь экспедиции
70. Канцын А. А.—помощник завхоза
71. Гордеев В. Р.—подрывник
72. Бабушкин М. С.—пилот
73. Валавин Г. С.—бортмеханик
74. Расс П. Г.—инженер
75. Буйко П. С.—начальник станции на о. Врангеля
76. Буйко Л. Ф.
77. Буйко Аллочка
78. Васильев В. Г.—геодезист
79. Васильева Д. И.
80. Васильева Карина
81. Комов Н. Н.—старший метеоролог
82. Комова О. Н.—метеоролог
83. Белопольский Л. О.—биолог
84. Сушкина А. П.—ихтиолог
85. Никитин К. А.—врач
86. Погосов А. Е.—моторист
87. Гуревич В. Е.—кладовщик
88. Прокопович Е. С.—зав. факторией о. Врангеля
89. Иванов С. А.—радист
90. Зверев А. И.—кок
91. Кожин К. Ф.—служитель
92. Рыцк В. И.—геолог
93. Рыцк З. А.
94. Ремов В. А.—инженер-строитель
95. Николаев И. К.—печник
96. Березин М. И.—печник
97. Березин Д. И.—печник
98. Сорокин П. Н.—плотник
99. Скворцов Ф. Я.—плотник
100. Баранов В. М.—плотник
101. Кулин Н. Н.—плотник
102. Кудрявцев Д. И.—плотник
103. Воронин П. И.—плотник
104. Голубев В. С.—плотник
105. Юганов А. И.—плотник



## СОДЕРЖАНИЕ

### Часть первая

#### Северным морским путем

В дальний путь . . . . .	7
Курс ост . . . . .	15
Первые испытания . . . . .	19
К берегам Чукотки . . . . .	30
Восточносибирское море . . . . .	38
Решительный бой . . . . .	46
Рапорт стране . . . . .	57

### Часть вторая

#### В ледяном плену

Дрейф на север . . . . .	63
Неудачная попытка . . . . .	70
Будни зимовки . . . . .	76
Дела коллектива . . . . .	84
Работа . . . . .	91
Аэродромы . . . . .	98
Боевая готовность . . . . .	102

### Часть третья

#### Ледовый лагерь Шмидта

Тринадцатого февраля . . . . .	109
Лагерь Шмидта . . . . .	117
Вестник спасения . . . . .	132
Лагерные будни . . . . .	142
Последние дни . . . . .	156
Ночной бой . . . . .	165
Штурм лагеря . . . . .	170
Приложение . . . . .	179



Северное краевое государственное из-  
дательство и автор просят читателей  
и библиотеки отзывы об этой книге  
присылать по адресу: гор. Архангельск,  
Северодвинская ул., 7-а — Севкрайгиз



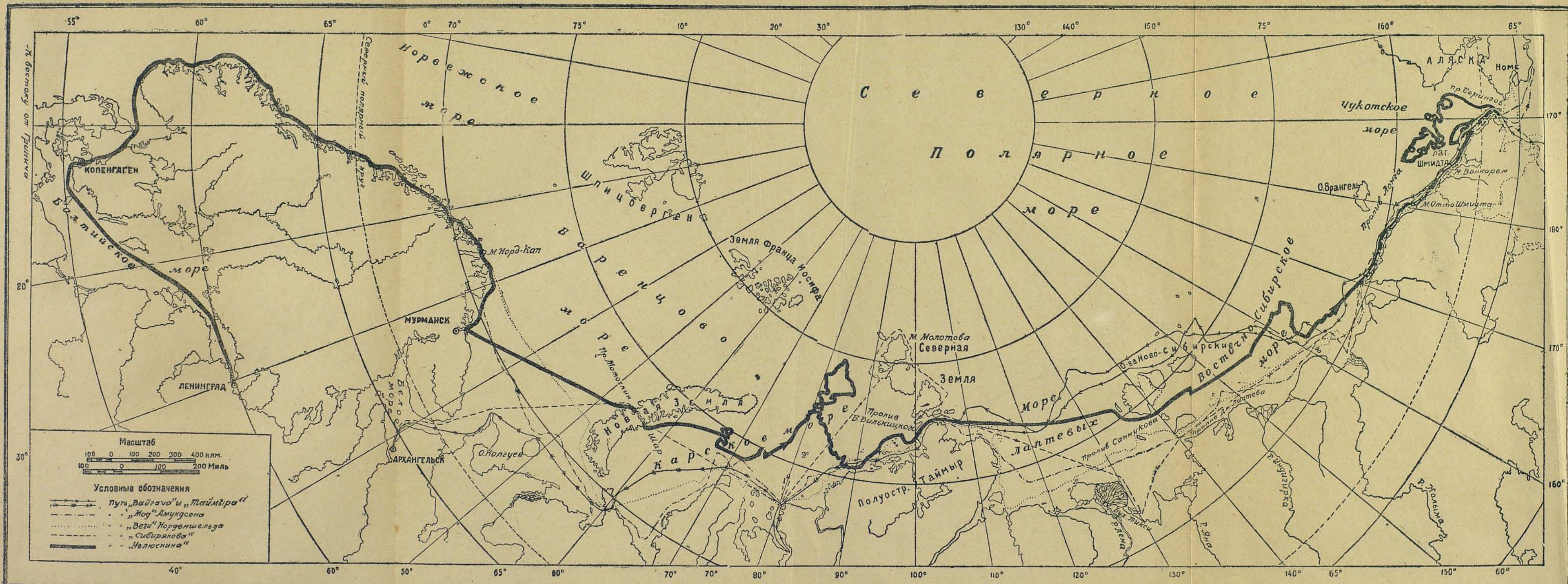
Редактор В. С. Сидоренко. Техред А. Фй-  
лева. Корр. А. А. Веселовская. Обложка  
художника С. В. Кулакова

Уполномочен. Севкрайлита № 849. Огиз № 704.  
Инд. X—16. Тираж 10 000. Формат 62 × 94<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Печ. л. 12. Бум. л. 6. Знак. в бум. л. 101 504.  
Авт. л. 13. Сдано в тип. 8/VII 1935 г. Подп.  
к печ. 25/VIII-1935 г. Заказ № 1786. Цена 3 р. 90 к  
Переплет 1 р.

Типография «Северный Печатник» УМП Севкрая,  
Вологда, ул. К. Маркса, 70.



## КАРТА ПОХОДА ПАРОХОДА „ЧЕЛЮСКИН“





4p. 90k.

35-4  
1067

