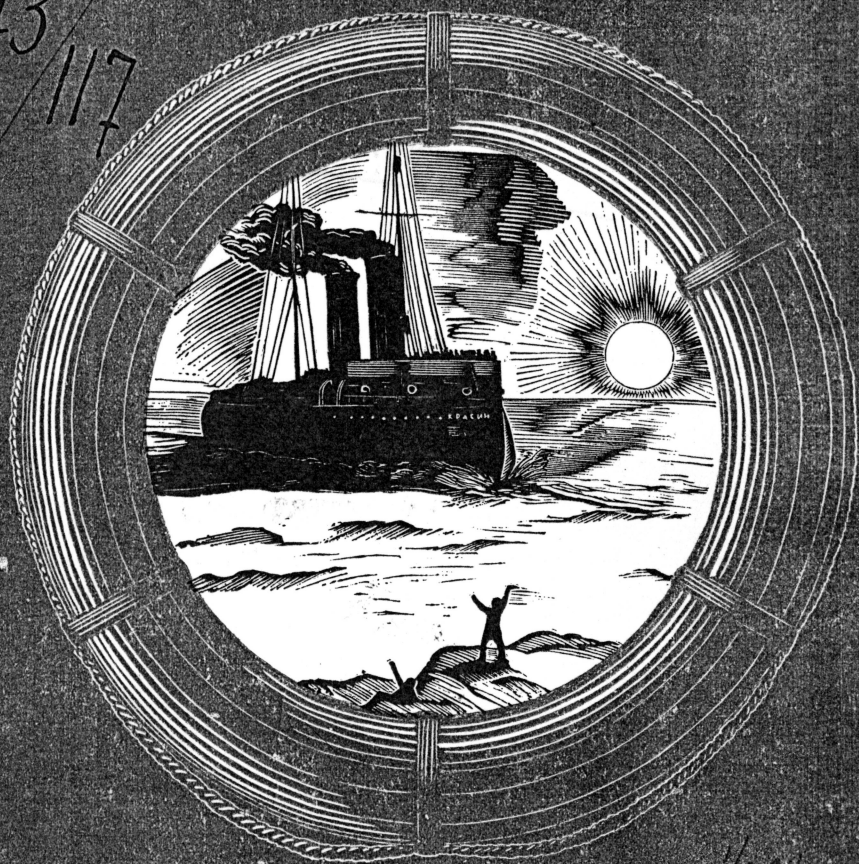


73 / 117
Н И К. Ш П А Н О В



1/218
**ВО ЛЬДЫ
ЗА "ИТАЛИЕЙ"**

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ



Б И Б Л И О Т Е К А

Nik. SCHPANOW

D U R C H S E I S
ZUR
„I T A L I A“

ИЗДАТЕЛЬСТВО „МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ“

ЭКСПЕДИЦИЙ и ПУТЕШЕСТВИЙ

Ник. ШПАНОВ

В О Л Ь Д Ы
З А „И Т А Л И Е Й“

Вступительная статья
Б. Г. ЧУХНОВСКОГО

С 34 рисунками и картой

МОСКВА 1929 ЛЕНИНГРАД

*Обложка—гравюра на де-
реве работы художника
Н. П. Дмитриевского*

Главлит № А 30486. Ред. пл. № А 4. Ал. „М. Г.“ 3073. 7 п. л. Тираж 1—5.000 тыс.

14-я типография „Мосполиграф“, Москва, Варгунихина гора, 8. Зак. № 507.

Другу,

с которым вместе прошли тяжелый,

но радостный поход

Белик тот, кто головою выше толпы,
и жалок тот, кто встает на ходули,
чтобы над нею возвыситься.



Б. Г. Чухновский



В чем заключался залог успеха нашей экспедиции?

Мне кажется, прежде всего — в правильном построении этой экспедиции. Правда, почему параллельно с целым рядом иностранных экспедиций, окончившихся так неудачно, чтобы не сказать бесславно, единственная советская экспедиция добилась поставленной ей цели и спасла в 9 раз больше людей, чем все остальные экспедиции, вместе взятые? Да просто потому, что все действовавшие на Севере иностранные спасательные экспедиции были — каждая в отдельности — посылаемы или государственным аппаратом, или общественными организациями, или наконец за счет частных лиц. Естественно, что ни одна из них и не могла обладать той полнотой сил, какую приобрела советская экспедиция на «Красине», созданная волею правительства, объединенной с волей всей советской общественности, при самой деятельной поддержке всех отдельных деятелей, которым не были чужды цели экспедиции.

Я говорю не только о том, что именно наша экспедиция могла обладать максимумом средств, недоступных в отдельности ни одной из иностранных экспедиций, но и главным образом о том, что именно воля советского правительства, действовавшая при полной и сознательной поддержке широчайших слоев советской общественности, единственно могла дать этим техническим средствам толчок к достижению цели, достаточный для того, чтобы у экспедиции хватило запаса энергии от этого толчка до конца ее длинной и подчас сомнительной, в смысле успешности, работы.

И наконец самая структура экспедиции была выбрана правильно — ледокол и самолет. Опыт подтвердил, что это именно так.

Полеты в районе Шпицбергена не были первыми полетами советских летчиков на далеком Севере. Задолго до этого мне

довелось летать на Новой земле; мой товарищ по работе на ледоколе «Малыгин» — Бабушкин — долго и успешно работал над льдами Белого моря. Но теперь, когда я испробовал работу в комбинации, в какую меня поставила правильная организационная предпосылка, я могу уже с уверенностью сказать, что данные условия являются несомненно наиболее благоприятными для работы летчика в условиях далекого Севера.

Иметь у себя за спиной подвижную базу, способную в любой момент двинуться по твоему указанию в любом направлении, не взирая на ледяные преграды, — это значит иметь вдвое больше уверенности в том, что не только плоды твоей летной работы, сводящейся в большинстве случаев к разведке, будут действительно пожаты, но и в том, что в случае твоей собственной вынужденной посадки тебе обеспечена реальная помощь в ближайшее же время.

Еще вывод — для того, чтобы полностью взять от летной работы все, что она может дать в данных условиях, необходимо использовать самолеты большой мощности, в большинстве многомоторные, требующие базирования на берег, но с тем, что подвижная база должна быть всегда в непосредственном рабочем контакте с самолетом.

Здесь не место приводить все соображения и выводы, которые мне хотелось бы сделать на основании опыта, извлеченного из красинской экспедиции, и сопоставления этого опыта с моей прежней работой. Об этих выводах мне быть может удастся поговорить отдельно и более подробно, но здесь все же нужно заметить, что то обстоятельство, которое отмечает в своей книжке Ник. Шпанов — самолет, работающий изолированно в условиях полярного моря, не может рассчитывать на успех — нельзя не считать правильным. Именно то обстоятельство, что поисковые экспедиции иностранцев, работавшие на Севере, не могли быть увязаны в одно организационное целое, которое дало бы единую систему — корабль и самолет, труд кочегара и ученого — обрекало их на неудачу. Но в этом и был секрет нашей экспедиции — в том, что наша экспедиция была именно советской, — экспедицией, созданной коллективом и проводимой коллективом.

Кроме того иностранные экспедиции не могли добиться увязки действий своих летных средств с морскими средствами уже в

силу того простого обстоятельства, что их суда не были в состоянии активно бороться со льдами, как это делал наш «Красин». Это ставило их в необходимость проводить самостоятельную работу отдельных частей целого: самолеты сами по себе, суда сами по себе, работники отдельных специальностей тоже сами по себе,— в противоположность нашей экспедиции, где единый план осуществлялся единой летно-морской организацией, единым коллективом работников всех специальностей, нужных для дела спасания в данных условиях.

Книжка Ник. Шпанова не претендует на то, чтобы быть техническим отчетом о действиях нашей экспедиции. Это прежде всего впечатления журналиста, корреспондента газеты, напитавшего свой дневник всем наиболее типичным и сочным, что ему попадалось на глаза на самом корабле, и тем, что ему удавалось извлечь из случайных персонажей, приходивших в соприкосновение с «Красиным», вроде целого ряда иностранцев, так или иначе приходивших в соприкосновение с нашей экспедицией. Одни из них были спасенными, другие такими же спасателями как мы сами, но к их сожалению менее удачливыми.

Много интересного должны они были дать для предлагаемых здесь очерков корреспондента. Восприятие этой части субъективно, у каждого из нас, участников, она оставляла свой след и каждый из нас по-своему на нее реагировал: в одной части переживания автора созвучны с тем, что мог бы сказать я сам, в другой мы с ним естественно расходимся.

На мой взгляд большим преимуществом книги Шпанова является то, что автор как техник, причастный к воздушному делу, редактор специального авиационного журнала, смог отразить в своих записках некоторые черты специальной нашей летной работы, не представлявшиеся имеющими значение для непосвященного наблюдателя, но в действительности игравшие огромную роль в нашей работе. Таковы например условия аэродромные, в которых нам пришлось очутиться, таковы те мелочи моего первого незадачливого взлета, которые для моряков просто казались незаслуживающими никакого внимания и на которых совершенно основательно так заостряет внимание читателя автор. Обойти эти мелкие трудности мне стоило немалого труда; от этих мелочей зависело не меньше, чем от всей кропотливой и трудной работы по подготовке наших полетов. В самом деле—

у нас имеют очень мало представления о том, с чем может столкнуться летчик в полярном бассейне с точки зрения возможности совершения взлета и посадки. У нас не имеют никакого представления о тех трудностях, которые встают перед летчиком именно в этом вопросе. А ведь этот вопрос далеко не последний; от него прежде всего зависит самая возможность старта, т. е. возможность благополучного завершения работы. А туманы? Кто отдает себе отчет в истинном значении этого бича летчиков? А вынужденные посадки? Кто имеет представление о том, какие условия открываются перед летчиком, стартовавшим на лыжах со льда и через час очутившимся перед необходимостью садиться на чистую воду? Или наоборот.

Всем этим, как специальным вопросом, Шпанов не занимается в своем дневнике. Здесь конечно не место для пространных технических рассуждений, но отметить в той форме живого рассказа, как это делает автор, такие обстоятельства можно и нужно. А заметить их мог только специалист.

Нельзя не отметить того обстоятельства, что, имея самолет, способный взлетать и садиться только на льду, я смело шел в открытое море, зная, что окажусь над чистой водой именно потому, что опять-таки заранее были правильно оценены обстоятельства будущей работы и правильно выбрано оборудование летной части.

Именно в правильно предусмотренных технических особенностях работы и всего предприятия и следует искать объяснения успеха летной работы и работы всей сложной экспедиции. Правильно был выбран корабль, правильно выбран самолет, правильно были выбраны люди и правильно были они спаяны в одно организованное целое. С этой задачей успешно справились Осоавиахим и комитет помощи Нобиле, на которых пала вся тяжесть неблагодарной подготовительной работы.

Монолит — корабль, самолет, радио, люди — вот истинная база нашего успеха.

Ник. Шпанов говорит, что в его дневнике нет эпопей, в нем не следует искать героев, там есть только будни и обыкновенные люди, составные звенья одной мощной рабочей цепи, двигавшей механизм всей экспедиции. Это верно именно в том, что у нас не было героев, а были только обыкновенные люди, исправно делавшие свое обыкновенное, очень тяжелое будничное дело,

без позы, без выкриков. Именно в том и заключался залог нашей победы над льдами, захватившими в свои тесные сверкающие объятия несчастных членов экипажа злополучной «Италии».

По-моему и залог успеха книжки именно в том, что у автора ее нет ни геров, ни эпоса. Это рядовой дневник рядового участника экспедиции, в котором отражается жизнь корабля так, как она должна отображаться у тех, кто не стремится предрешить судеб экспедиции своей волей. Не сбиваясь на роман, Шпанов сумел напитать дневник достаточно интересными эпизодами, которые несомненно с интересом будут читаться.

Б. Чухновский

4 ноября 1928 г.

І. В ПУТЬ

Универман ЛСПО

Полагалось бы дневник начать так: «Когда я покинул тряский вагон»... Я так бы его и начал, если бы из спального вагона не пересел у Октябрьского вокзала в разбитую колымагу, называемую почему-то автомобилем. Нырять по разбитым улицам Ленинграда, мы ехали к С'ездовской ул. меж навороченных досок, горок булыжника и остро пахнущих смолою свеже-нарубленных деревянных торцов. Институт по изучению Севера—штаб-квартира по подготовке экспедиции «Красина».

Вывески с названием учреждений в Ленинграде не приняты. Поэтому найти штаб-квартиру нелегко. Заваленная ящиками вперемежку с пожелтевшими скелетами огромных каких-то рыб, штаб-квартира руководства экспедиции пахнет плесенью и давно не стиравшейся пылью. Снующие из двери в дверь люди в серых балахонах встречают меня далеко не приветливо: посетители здесь должно быть уже успели надоесть. Меня принимает наконец секретарь экспедиции Иванов—молодой парень с круглым безусым лицом. Как урок, заученный в десятках полярных путешествий, Иванов дает мне наставление о том, что нужно брать с собою в экспедицию.

— Рекомендую, — снисходительно советует он под конец, — обратиться в Универман ЛСПО,

— Универман?

— Ну да, Универман, — раз'ясняет Иванов, — пассаж на Невском, в нем много лавок, а в них много барахла...

Иванов оказался прав. В Универмаге ЛСПО, в пассаже на Невском, все, что мне удалось достать, было потрясающим барахлом, но мало оказалось даже барахла — всего одна десятая из того, что мне рекомендовал купить Иванов. На просьбу дать мне теплые рукавицы, меховую шапку-ушанку, теплую тужурку и прочие предметы зимнего обмундирования мне неизменно отвечали:

— Кто же торгует такими вещами летом?

Шесть часов моего неустанного мотания по магазинам, а в моем чемодане не больше половины того, что нужно для плавания.

Впрочем чорт его знает, что нужно для полярного плавания? У меня — две трубки, много табаку и много шоколада; толстая клеенчатая тетрадь и дюжина карандашей. Авось не пропаду.

К «Красину»

Знаете ли вы Ленинградский порт? Я не знал его также, но я всегда представлял себе длинные набережные и большие корабли, визг кранов, суетню грузчиков. Если вы представляете себе то же самое, то ошибаетесь, как и я. Передо мною Гутуевский Ковш — небольшой заливчик, обстроенный со всех сторон пакгаузами. Необычайная тишина. У зеленого домика таможенной охраны мирно лузит семечки некто в фуражке с зелеными кантами.

— Скажите, товарищ, где здесь катер, чтобы доехать до «Красина»?

— До «Красина»? Это вам надо на Васильевский Остров, «Красин» стоит там.

— Что вы говорите? А меня послали сюда с оперативного дежурства Управления порта.

— Ну раз послали, значит здесь.

Некто с зелеными кантами меланхолически ткнул пальцем в пустую воду. Потом он взялся за семечки. Я отпустил авто и сел на бережок у своих чемоданов.

Прошел час, — за этот час рядом со мной, также на чемоданах, уселись еще несколько унылых фигур. От скуки мы наблюдали, как высокий здоровяк в длинном кожаном пальто, отрекомендовавшийся летчиком-наблюдателем Алексеевым, прохаживался вдоль набережной Гутуевского Ковша. Он не верит нашему мудрому ожиданию, он лично обходит все пакгаузы; хватает за пуговицу каждого встречного, спрашивает о катере, хотя всем известно, что катер должен был уже быть здесь еще два часа назад. Скоро однако бесцельное хождение по мертвым пакгаузам надоедает и ему. Он подсаживается к нам, бережно опустив на землю две больших коробки с примусами — последней закупкой на берегу.

Не знаю, сколько времени продолжалось бы наше сидение, если бы наконец со стороны Управления порта не показалась группа осанистых людей в форменном платье, густо обшитом по рукавам, воротникам и околышам золотым галуном. Это был командир порта со штабом. И, точно почуяв приближение начальства, «Ковш» начал оживать.

К неподвижно стоящей у набережной барже лихо подплывает пузатый буксир, а к самым нашим ногам, пеня воду остреньким носиком, подходит изящный узенький катер. На носу золотыми буквами выведена блестящая надпись «Волна». На этой «Волне» мы и идем прямо на полосу багряного заката, где у Угольной гавани, в самом конце Ленинградского порта, должен быть «Красин».

Пурпурное небо вяло отражается в мутной воде, покрытой масляными разводами. Всеми цветами радуги играют разводы на мелкой зыби, идущей с запада.

А на фоне багряного неба у решетчатых ферм высоких кранов Угольной гавани торчат две широких трубы плоского, как утюг, затерявшегося в целой куче барж и буксиров ледокола.

На «Красин»

Однако подплыть к «Красину» — это совсем не значит попасть на «Красин». С его высокого борта не спущено ни одного трапа, по-которому можно взобраться на палубу. Только болтающийся веревочный шторм-трап соединяет борт «Красина» с палубой одной из барж, доверху заваленной горами буханок черного хлеба. Нам надо влезть на «Красина» через баржу. Через открытый трюм баржи переброшена узкая доска, по которой нам нужно добраться до шторм-трапа. Без багажа сделать это пожалуй не сложно, но у меня два чемодана. Когда, закачавшись на этой тонкой доске, я попытался отыскать утерянное равновесие, один из чемоданов с грохотом сорвался в зияющий трюм и там запрыгал с буханки на буханку. Выудить этот чемодан из трюма, при явном несочувствии грузчиков, продолжающих разворачивать гору буханок так, как будто под ними не трещит мосторговский чемодан со скудными запасами полярного одеяния, — задача отнюдь не легкая. И если бы не господин Сесса — корреспондент итальянской газеты «Трибуна», мне суждено было бы остаться без чемодана. Совместными усилиями мы вытаскиваем его из-под сыплющихся буханок. Теперь предстоит вместе с поклажей взобраться по шторм-трапу на «Красина». Я никогда не учился в пожарной школе, где учат с ношей лазать по вертикальным лестницам, и я беспомощно оглядываюсь вокруг.

С соседней баржи поднимается огромная железная корзина, наполненная по очереди то ящиками с консервами, то мешками с картофелем, то огромными совершенно гнилыми рогожными кулями, из которых при каждом движении сыплются мокрые с длинными желтыми ростками головки лука. Я решил воспользоваться этой корзиной.

Мне посчастливилось под самым носом у зазевавшихся грузчиков влезть в нее вместе со своими чемоданами, причем я выбираю такой момент, когда в ней лежат огромные желтые круги швейцарского сыра, по-

хожие на неуклюжие колеса китайской арбы. Меня замечают слишком поздно, когда после крика «вира»¹ мой импровизированный лифт находится на расстоянии сажени от палубы и под грохот и шипение паровой лебедки поднимается к палубе «Красина». Я не рассчитал только одного — того, что сыры едут не на палубу, а непосредственно в трюм, темная пасть которого разверзлась подо мной при злорадном хохоте грузчиков, особенно сочно скомандовавших лебедочному машинисту «майна»². Мой лифт стал стремительно спускаться в черный колодец, и, стукнувшись раза два о железные стенки колодца и груды навороченных ящичков, мы опустились в какую-то вакханалию бочек, тюков и желтых кругов. Из этого колодца наверх нет другого сообщения, кроме узких железных скоб, привинченных к железному борту.

И вот я стою, перед ними с моими чемоданами. Лезть так же невозможно, как и по шторм-трапу. Меня спас толстый жгут осветительного кабеля, к которому я незаметно привязываю чемоданы и, налегке выбравшись на палубу, вытаскиваю их туда же этим кабелем. К счастью, в общей суматохе судовому электрику не до таких мелочей — но если бы я попробовал проделать это несколько позже, на мою голову вылилась бы тирада такого «большого морского узла»³, о каком на суше и не мечтают.

На «Красине».

Палуба «Красина», залитая заходящим солнцем, вовсе не представляет нарядной картины, которую я ожидал увидеть на борту разделанного по всем правилам Станюковича корабля. Все те же ящики, ящики и тюки без конца. Разложенные стопками, навороченные кучами, они цепко хватают торчащими из каждого угла гвоздями за брюки и преграждают путь к рубке, в которую

¹ ПоднимаЙ.

² Опускай.

³ «Большой и малый морской узел» — ругательства.

нужно проникнуть, чтобы попасть вниз. Я отважно продаюсь сквозь эти гвоздевые заграждения и с чувством облегчения спускаюсь в кают-компанию по нарядному трапу. Но вздох облегчения так и не вырывается из моей груди, — прежде, чем я успеваю опустить на пол мои чемоданы, мне уже протягивают черную «робу»¹ и пару огромных брезентовых рукавиц — я мобилизован.

За бортом «Красина», на одной из барж, остаются непогруженными 75 огромных бочек с бензином, которые нужно поднять на палубу ледокола в трехдневный срок². А так как вспомнили о них к концу третьего дня, нужно было принять пожарные меры к тому, чтобы выполнить эту работу. Четверть часа и я, не хуже любого грузчика, захлестывал на бочках крючок стального троса и лихо кричал наверх машинисту: «вира», «майна», «трави по малу»³.

Бочки одна за другой повисают в воздухе, делают широкий круг над моей головой и, подхваченные на борту руками таких же импровизированных грузчиков, как я сам, катятся по палубе. Тут же я узнаю довольно странные вещи: что канат вовсе не канат, а «коонец»; что крючок, которым я зацепляю бочки, — это не крючок, а «шкентель», и «Красин» — вовсе не корабль, а «коробка». Все это довольно интересно, но после нескольких ударов качающихся бочек, от которых я едва не «смайновал»⁴ в пролет между баржою и «Красиным», я начинаю смотреть с вожделием на такой же веревочный шторм-трап, от которого несколько часов тому назад с презрением отвернулся. Воспользовавшись первым случаем, я удираю наверх, на покрытую толстым слоем черного угля палубу «Красина».

Но и здесь не лучше. Над головой со скрежетом разверзается железная пасть ковша-элеватора, выбрасывающая в угольные ямы тонны две угольной пыли.

¹ Рабочее платье, состоящее из брюк и куртки.

² На всю подготовку «Красина» к походу было дано три дня.

³ Спускай потихоньку.

⁴ Упал.

На деле только часть этой пыли попадает в ямы. Вся остальная легким ветерком разносится по палубе, покрывая несмываемым слоем всех и все. Люди, независимо от ранга и положения, черны, как палуба, о мытье никто не мечтает вот уже три дня. Впрочем не мечтают не только о такой роскоши, как мытье. Даже спать, в эти дни лихорадочных сборов, считается роскошью, доступной только тем, кто уже не может держаться на ногах.

Спустившись в кают-компанию с затаенным намерением отдохнуть, я обнаруживаю, что все диваны и кресла в ней заняты молчащими, словно слушающими радио людьми. В первый момент меня поразило это собрание задумчивых людей, мирно размышляющих здесь под грохот лебедок, стенание кранов и непередаваемую никакими словами извечную ругань грузчиков. Но попросив одного-другого-третьего подвинуться и дать мне место, я обнаруживаю, что все эти сидящие фигуры просто спят. Мне остается только самому подвинуть кого-нибудь и плотно втиснуться между спящими. Один из соседей поднял голову, прикрытую сбившейся на-бекрень морской фуражкой, и, глядя на меня мутными глазами не совсем проснувшегося человека, заговорил:

— Вы идете или остаетесь? Вот, знаете, приходится собирать в такой непозволительно короткий срок все, что есть лучшего у нас на Балтморе, для того чтобы обеспечить летную часть экспедиции. Я дал лучших механиков, какие у меня были,—второго Шелагина нет в авиации Балтийского моря; Федотов — тоже прекрасный механик. Я на них полагаюсь, как на себя. Чухновского я не знаю, Алексева — тоже, но думаю, что они не выдадут. А вы в качестве кого идете на «Красине»?

Но мой ответ уже не доходит до спрашивающего. Голова его бессильно падает на руки, и легкое сопение говорит о том, что он продолжает спать. Это начальник воздушных сил Балтийского моря, который на «Красине» третьи сутки и за это время только один раз обедал.

Стиснутый соседями, я просидел минут 15 и понял, что еще недостаточно утомлен, чтобы спать в таком положении. Я снова лезу наверх. В тесных проходах сталкиваюсь с коренастым стариком в форменной морской фуражке. Хмуро оглядывая каждый угол, каждую дыру, он бормочет что-то под нос. Это капитан Сорокин, старый командир «Красина», заявивший, что в трехдневный срок он считает совершенно невозможным подготовить подобную экспедицию, он должен был отказаться от командования своим «Святогором».

«Святогор» — это «Красин». Сегодня «Святогор» — «Красин» — переходит в руки другого капитана. Сегодня последний день Сорокина. Завтра под командою Эгги корабль уходит в экспедицию, подготовленную все-таки в три дня.

Пятнадцатое июня

Давно уже прошли официальные сроки отправления. Давно уже у нас на борту не осталось никого из провожающих. Давно спустили на катер в том самом лифре, который использовал и я, академика Карпинского, пришедшего сказать «Красину» последнее напутствие, а мы все стоим у стенки Угольной гавани. Со скрежетом и лязгом ковш за ковшом обдаёт нас кран едкой угольной пылью. Лишь в 3 часа дня прекращается визжание вагончика крана; и «Красин», влекомый двумя пузатыми буксирами, медленно отходит от пристани.

Едва слышно, на малом ходу работают машины, и медленно отходят от нас плоские, залитые серой водой берега Ленинградского порта. Навстречу нам катятся мутные волны Маркизовой лужи, из них вырастают низкие серые бляхи кронштадтских фортов. Яркое солнце, светившее нам при погрузке, точно в грусти расставания затянулось серой вуалью, делающей еще более грустными и неприветливыми плоские кронштадтские верки и красные здания казарм. Среди чахлои зелени кисло глядят растущие прямо из воды дома Кронштадта, и пустынный рейд провожает нас немногими катерами портового начальства.

Наконец отваливает юркий катер пограничной охраны и большой «водолей»¹, наполнивший цистерны «Красина» пресной водой, остается за кормой. Басистым старым гудком прокричал нам последний привет дедушка русского ледокольного флота черный «Ермак». По пути, проложенному больше 20 лет назад адмиралом Макаровым, нашему молодому ледоколу предстоит теперь итти в объятия тех самых льдов, с которыми не справился «Ермак», добравшийся лишь до 81° сев. широты.

Поход начался

На открытом рейде «Красин» снова задержался, чтобы дать возможность портовому девиатору уничтожить девиацию компасов², добиться, чтобы на чуткие магнитные стрелки можно было безошибочно полагаться в течение всего далекого похода. Высокий, худой склонился девиатор над медной шапкой компаса. Открывши деревянный нактоуз, передвигает он понемногу пластинки вспомогательных магнитов.

Наконец и девиатор закончил свою работу. Серенький портовый катер увез его к Кронштадту, и, сделав широкий круг по открытому рейду, «Красин» ложится на курс. На нижнем мостике раздаются звонки телеграфа, стрелки указателей остановились на «полном ходу». Поход начался. За кормой «Красина» пенятся серые воды Маркизовой лужи, вздымаемые в белый бурун десятью тысячами паровых лошадей.

Балтика

На рассвете 16-го июня мы оставляем воды Кронштадтского рейда и входим в Балтийское море. Балтика готова встретить нас, как всегда, неприветливо. Погода пасмурная, солнца нет. Лишь изредка пробивается оно

¹ Наливное судно, служащее для подачи пресной воды кораблям.

² Отклонение от должного направления стрелки компаса под действием металлических частей корабля.

сквозь густые покровы облаков; гонимые пронзительным ветром, бегут белые барашки. Этого первого дня нашего похода большинство из нас почти не заметило,—только теперь появилась возможность заняться своими делами на корабле, раздобыть себе место, отмыть слои угля и грязи, покрывавшие наши тела.

Но мытье оказалось еще сложнее, чем добывание себе места. Пресная вода заперта, для мытья — только неограниченное количество соленой воды. Мыло в ней не мылится; с рук стекает какая-то серая жижа, и черные полосы вевшейся в кожу грязи невозможно оттереть.

Мест на «Красине» меньше, чем людей. Кое-кого из членов экспедиции приютили у себя представители командного состава — те, у кого есть в каютах диваны; к услугам остальных — угловые диваны кают-компаний. Мне повезло. Вместе с кино-оператором Блувштейном в лотерее розыгрыша мест мы вытащили билетики со спасительным словом «лазарет». Это означает право на покой в любое время суток, собственный угол; не в пример тем, кто в кают-компаниях волей-неволей должен подниматься задолго до того, как буфетчики начинают разбрасывать по столу приборы для чая, и ложиться не раньше, чем все, кому не хочется спать, разойдутся из кают-компаний.

Не следует однако со словом «лазарет» в «красинском» толковании связывать представление о большой, светлой каюте с рядами коек, с массой свежего воздуха. Лазарет «Красина» — тесная каюта на 4 койки, тут же аптека, между каютой и ванной узкий проход, вдоль которого подвешены еще две койки, — этот проход и есть наша новая квартира. К моим услугам койка сантиметров на 20 короче, чем я сам. Ширина ее едва достаточна для того, чтобы я мог втиснуться между переборкой и бортиком, предохраняющим от падения во время качки. На полу или, выражаясь по-красински, «палубе» к моим услугам около квадратного полуметра площади, где я не могу поставить даже чемодана. Однако и это блаженство. Я не замедлил им вос-

пользоваться, и заснул, не дождавшись даже харча¹, обещанного после трехдневной диеты.

Проснулся я вечером от невероятной духоты. Первым движением было открыть иллюминатор и глотнуть свежего воздуха, узкой струей вливающегося в его небольшое отверстие. Нашим бичом в лазарете оказываются проходящие по подволоку² каюты толстые трубы паропровода: они нагревают воздух, помимо нашего желания, до 20°, но стоит на минуту закрыть иллюминатор, и ртутный столбик в термометре немедленно поднимается до 27—30°. Несчастье наше усугубляется еще непомерной жадой нашего квартирохозяина, судового санитара, Анатолия Ивановича Щукина, разогревающего паровой кипятильник по несколько раз в день.

Мимо финских берегов

Но наиболее неприятным дефектом моей квартиры является широкий железный бимс³, который проходит над самой моей койкой и толстой клепаной кницей³ соединяется со шпангоутом. Эти бимс и кница расположены так, что для того, чтобы попасть в мою койку, нужно осторожно подтянуться к ней на руках и, сложившись под углом 90°, пролезть на место. Стоит забыть об этих предосторожностях, и оглушающим ударом по голове кница сразу напоминает о себе. Не одна шишка украсила мою голову в первые дни плавания.

К вечеру 16-го по правому берегу проходит мимо нас белая башня маяка «Сескар». Именно в это время судовая радио-станция получает известие о том, что вслед нам летит из Ленинграда гидросамолет с запасными частями к самолету Чухновского, которые в спешке забыли при погрузке.

Точно черепаший ход «Красина», кажущийся морякам столь стремительным, может в какой бы то ни было мере помешать самолету нагнать нас, отдается приказ итти

¹ Еды.

² Потолку.

³ Элементы поперечных креплений остова корабля.

малым ходом. С минуты на минуту мы ждем появления самолета со стороны Ленинграда. Но проходит почти час, прежде чем в сером небе слышится отчетливый гул мотора и черная точка повисает над нашим флагштоком. «Красин» продолжает стоять до тех пор, пока точка не вырастает в гидросамолет, кружащий над нашими мачтами. Оставляя два белых следа на поверхности моря, металлический гидросамолет садится невдалеке от нашего борта и сдает на шлюпку два ящика авиационного имущества.

Покружившись над нами, самолет ушел обратно, и летчик Глаголев — соперник Чухновского по участию в экспедиции «Красина» — послал последний привет своей огромной кожаной перчаткой. Снова послушные звонку машинного телеграфа винты завертелись на полных оборотах, и пенистые буруны побежали у нас за кормой.

В надвигающейся темноте по правому, финскому берегу зажигаются огни маяков; перемигиваясь между собой, они точно дразнят нас своими блестящими глазками. Слева, на эстонском берегу, маяков почти не видно, они скорее угадываются в серой туманной дали. Изредка из воды вырастает темный силуэт корабля с едва заметным зеленым огнем на борту и на нашу антенну несется неизменный вопрос:

«Кто? Куда? Зачем?»

И так же неизменно, получив наш ответ, каждый корабль шлет нам традиционное морское приветствие: «Счастливого плавания».

А огни маяков один за другим уходят от нас на восток, утопая за вздымающимся куполом серой воды.

Полночь 16-го. Мы на траверзе Стеншера, яркий огонь которого нельзя уловить простым глазом. Только в специальный ночной бинокль можно разглядеть его перемежающееся мерцанье, тусклое, как мерцание далеких звезд, скрытых пеленой облаков. Берега уходят, море застилает горизонт, всюду — с бортов и впереди по его бурной выпуклости бегут барашки. Все, что есть на палубе корабля, прочно найтовится в ожидании шторм-

ма, которым по традиции, говорят моряки, должна нас встретить Балтика в это время года. Особенно много внимания уделяется огромной алюминиевой птице, бескрыло распластавшейся на помосте между трубами «Красина». Опутанная концами, огражденная свежесрубленными подпорками из досок и бревен, она загромождает всю ширину палубы в ожидании работы, которая ей предстоит где-то далеко на севере, на ледяных просторах Ледовитого океана.

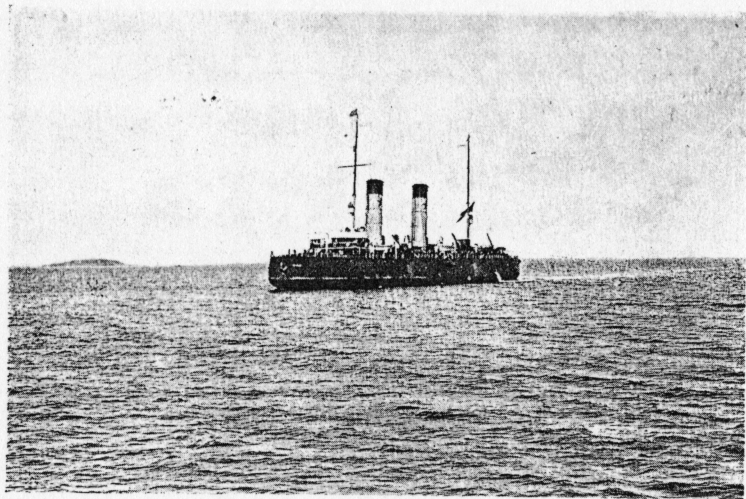
Глаз Арконы

К ночи 17-го небо проясняется. Яркие звезды глядят на нас, соперничая в блеске с крошечным глазком маяка на горизонте. Однако это не берег. Это Хольм-Удден — маяк на северной оконечности острова Готланд. На его неприветливых скалах почти нет огней, и только опытному глазу вахнача¹ под силу разглядеть редкие красные точки поселений рыбаков в расщелинах между крутыми обрывами.

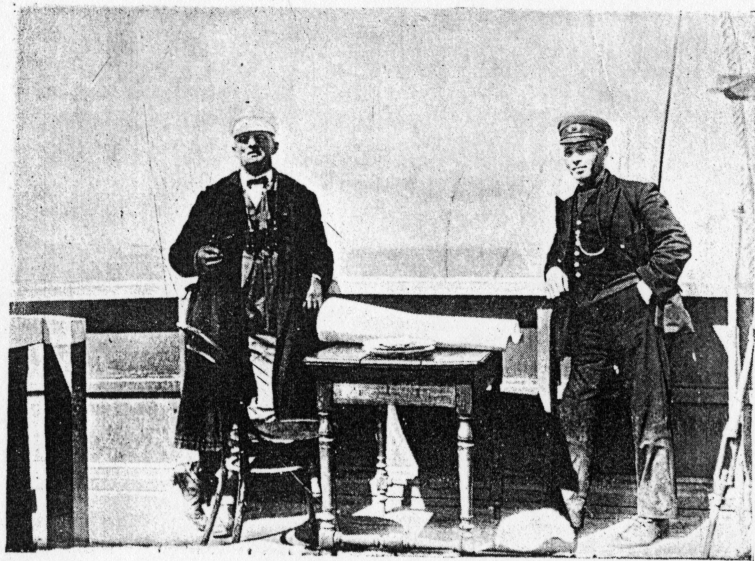
Необычно. Трудно привыкнуть к тому, что и здесь, как на берегу, полагается спать, не считаясь с тем, что темные волны с беспрестанным рокотом бьют по бортам, что за кормою остается светящаяся белоснежной пеной полоса от винтов, что отражения бортовых огней бегут по волнистой ряби рядом с кораблем. Все это непривычно, все привлекает внимание, и мысли уходят от обыденной жизни, устремляясь вперед, далеко за нос «Красина», откуда каждую ночь несутся на континент призывные сигналы радио.

Из ночи, совсем почерневшей, отраженный в черной воде слева, издалека шлет нам свой зов сильный маяк Аркона с острова Рюген. Ярко мигнет, затухнет, снова мигнет, и кажется, что вот и там, на оторванной далекой льдине, вспыхивает надежда в сердцах шести итальянцев, затухает и снова загорается ярким огнем, когда в наушниках радиста прозвучат обнадеживающие слова: «Красин» проходит Аркону». Сколько раз

¹ Вахтенного начальника.



«Красин» вышел в Балтийское море



Индюшинный лоцман и Пал Акимыч

уже ловили эти наушники обещающие писки слабого тока, сколько раз посылало радио со льдины в ответ нетерпеливые зовы и сколько раз и то и другое бывало напрасным. Никому еще не удалось добраться до льдины, никому не удалось подойти к ней настолько близко, чтобы надежда в сердцах итальянцев могла из мерцающего огня маяка превратиться в неугасающее яркое пламя.

Теперь, когда наши интересы оторвались от берега и сосредоточились целиком на походе, нам кажется, что и все кругом — и в оставленном Советском Союзе, и на далеком Севере — должны с таким же вниманием следить за нашим движением.

Наше радио, вступившее в связь со станциями всей Европы, подтверждает каждый день, что весь мир с интересом следит за событиями у Шпицбергена и прес-са в те дни, когда нет оттуда известий, питается какими-то невероятными утками. Не раз эти утки заставляли нас думать, что прежде, чем мы доберемся до Бергена, нас вернут, так как цель, ради которой мы движемся на север, будет достигнута — итальянцы будут спасены.

С нетерпением следим мы за тем, как стрелочка лага¹ отсчитывает на его циферблате милю за милей, и готовы помогать стальным шатунам вертеть гребные валы, чтобы довести 12-узловой ход «Красина» до положенных ему по штату 14 узлов. 20 километров, каждый час откладываемых штурманом на карте, как пройденный путь, кажутся нам ничтожно-малыми. Мы все еще полощемся в серых балтийских водах, которые даже при свете изредка проглядывающей сквозь облака луны кажутся мутными и отливают цветом кожи ужа.



¹ Прибор для измерения скорости судна.

II. ДОРОГОЙ НОРМАННОВ

Индюшинный лоцман

Только 19-го около полудня мы поравнялись с маяком Альбуен; у нас на глазах начинают голубеть серые балтийские воды, смешиваясь со спокойными водами датских проливов. Здесь начинаются Бельты: Феммерн-Бельт, Лангеланд-Бельт и Большой Бельт. Берега подошлись к самым бортам, точно мы идем теперь не морскими проливами между Балтикой и Северным морем, а плывем по широкой, спокойной реке.

Где-то около Альбуена мы должны взять датского лоцмана. Я думал, что мы остановимся, встанем на якорь, исполним целый ряд длинных формальностей,—ничего подобного. От небольшого поселеньца в десять беленьких домиков с островерхими красными крышами отваливает белый кругленький ботик и идет нам наперерез. Долго слышатся редкие хлопки его нефтяного мотора, прежде чем он подходит к нашему борту, пытаясь через крутую волну подойти настолько близко, чтобы стоящий расставивши ноги на его круглой палубе краснолицый старик мог уцепиться за болтающийся с нашего борта шторм-трап. На крыше низенькой рубочки сидит розовощекая фрекен и, не обращая ни малейшего внимания на то, как ее отец-лоцман пытается поймать зыбкие ступеньки нашего трапа, с интересом пожирает глазами все, что есть на «Красине». Крепко обхвативши рукою невысокую мачту, она не обращает внимания даже на то, что ботик ее, подкинутый резкой волной, ударяется пушистыми кранцами, такими же круглыми и чистенькими, как сам ботик, о наш закопченный борт и что при этом ее самое чуть-чуть не сбросило с рубки. Этого мгновенного прикосновения ботика к нашему борту достаточно для того, чтобы старик-лоцман успел уцепиться одной рукой за перекладыны трапа и, не выпуская из другой маленького кожаного чемодана, ловко подняться к нам на палубу.

Не прошло и минуты, как лоцман деловито разложил карты на столике и, вооружившись каким-то театральным, совсем бутафорским биноклем, принялся объяснять нашему штурману порядок прохождения через Бельты. Наш штурман Петров напрягает все внимание, чтобы понять его индюшиное клохтанье, которое, по мнению самого лоцмана, является международным морским языком — английским. Может быть язык его и действительно английский, но в датской интерпретации слова приобретают какое-то индюшиное выражение.

Однако все это мало смущает старого лоцмана и вероятно привыкший к тому, что моряки многих национальностей, проходящие через его родные голубые проливы, должны волей-неволей его понимать, как бы он ни говорил, он спокойно, как у себя дома, распоряжается на мостике. И послушный его указаниям «Красин» то и дело меняет курс, обходя одному лоцману известные, не обозначенные на картах, а быть может и существующие только для того, чтобы кормить лоцманов, невидимые препятствия.

Снова крутится стрелочка лага, но уже не серые волны остаются у нас за кормой, а ясная, прозрачная гладь голубых вод датских проливов. Мы выходим на исторический путь скандинавских купцов-разбойников, где они больше тысячи лет назад сеяли ужас набегами и держали заставы, бравшие дань со всех проходивших здесь кораблей. И этот лоцман с лицом индюка, — не потомок ли он какого-нибудь гордого викинга, бравшего свою десятину с кораблей древне-русских купцов, пробивавшихся со славянскими товарами «в немцы»?

Бельтами

По берегам Бельта тянутся пейзажи самого мирного свойства. Из пушистых зеленых садов, строго размеренных на квадраты аккуратными изгородями, подстриженных, расставленных точно по ранжиру, глядят черепичные красные крыши усадеб. За песчаными прибрежными дюнами далеко тянутся сады. Неожиданным

контрастом среди этой мирной панорамы выплывает город Корсёр с остатками высокого замка, нависшего башнями над самой водой.

Здесь кончается Большой Бельт, и мы должны были сдавать лоцмана. Опять к нашему борту, размеренно пыхтя мотором, подбегает круглый ботик, с бело-голубым лоцманским флагом на мачте. И снова одного прикосновения его кранцев к нашему борту достаточно, чтобы лоцман, не выпуская трубки изо рта, уже твердо стоял на его круглой палубе. Вместе с лоцманским ботиком к нам подходит сверкающий белизною окраски моторный катер с золотыми буквами на носу: «Офедия». Краснолицые девушки, растянувшись, лежат на палубе моторного катера, обходящего широкими петлями вокруг «Красина». Со смехом приветствуют нас, сгрудившихся у поручней верхнего мостика, взмахи фетровых шляп, и вьющаяся по ветру легкая, как дым, струйка шали приковывает наш взгляд к катеру, пока он не скрывается вовсе из глаз. Взамен сошедшего лоцмана с индюшиным лицом на мостик поднимается небольшого роста крепыш с толстою пачкой огромных мореходных карт подмышкой.

Снова мимо бортов побежали желто-песочные, расцвеченные сочной зеленью садов и красными пятнами черепичных крыш низкие берега Феонии.

На баке, единственном месте, оставшемся теперь доступным журналистам после того, как их выставили с верхнего мостика, где безраздельно господствуют лоцман и наши штурманы, распластавшись лежат несколько фигур, впитывая непривычные сочные желто-зеленые пейзажи и строя в головах будущие свои фельетоны. Однако и бак, отделенный от прочей палубы сплошным железным фальшбортом, оказывается не очень надежным прибежищем для этих изгоев. Внезапно напавший на старшего помощника капитана стих наведения чистоты привел к тому, что вся палуба утопает в потоках бурно бьющей из двух брандспойтов воды. Эта процедура «скачивания», длящаяся иногда часами, является бичом журналистов, так как всегда невзначай

каскады соленой воды из брандспойтов перелетают через железный фальтборт и заливают бак, на котором они кейфуют. Так и сегодня — на наши головы неожиданно полились струи холодной воды и волей-неволей пришлось перебираться на корму, не представляющую собою столь же надежного убежища, как бак. Это переселение немедленно сказывается тем, что нас мобилизуют на новую работу по переборке такелажного трюма.

Такелажный трюм — носовой трюм. Все темные его норы забиты ящиками с консервами, кругами сыра, бочками с маслом, тушами свиньи да разве еще белыми пробковыми кругами с яркой красной надписью: «Красин».

Пока мы работаем в трюме, «Красин» успел покинуть голубые воды Бельта и вошел в Каттегат. Опоясанные все теми же низкими берегами, садами и домиками, проливы быстро растут в ширине, и, подходя к Скагерраку, мы уже почувствовали дыхание настоящего моря. Левый берег уходит из глаз и светлоголубая волна размашисто катится со стороны Немецкого моря, все более сердито наскакивая на наш черный нос и временами обдавая брызгами бак.

Полдень 20-го. Минуем Скаген, где снова несколько ботигов и пытящих моторов выходят нам навстречу с краснощежими фрекен. Гроздь белых беретов со смешными короткими хвостиками на макушках кивают задорно с круглых палуб. Одна из них бросила нам на борт цветок. Этот первый цветок, полученный нами за плавание, был водружен в кают-компании и дожил до самого Бергена.

В полдень 21-го берем норвежского лоцмана на острове Утсире.

За последнюю ночь берега успели сильно измениться. На смену плоским желтым дюнам пришли высокие серые скалы, местами покрытые темными пятнами хвойного леса.

Воспетая природа Норвегии заставила вылезти из душных кают почти весь экипаж, и, как всегда в таких случаях, на корме стал собираться кочегарский оркестр.

Мандолины, гитары и просто водяной соловей шлют свой переливчатый зов бегущим мимо нас берегам. Отраженный гладью воды, он разносится далеко, привлекая иногда внимание жителей крошечных домиков, уютящихся у самой воды.

Корма — излюбленное место сбора команды. Под защитой заднего мостика и горы наставленных бочек спокойно, без ветра, коротают здесь часы своего отдыха кочегары и машинисты. Наиболее привлекательно то, что широкий кормовой брашпиль для буксира, прикрытый чехлом из брезента, все время согревается пробивающимся сквозь вентили паром и даже в самые холодные ночи здесь можно с большим уютом сидеть на своего рода диване с подогреванием снизу. Сегодня брашпиль пустует, так как погода стоит на-диво: яркое солнце заливает чудесные берега, все теснее отодвигающиеся и нависающие над нами серыми гигантами скал, увенчанными у острова Рёвер снеговыми коронами. После серых вод Балтики, после желтых датских дюн красота норвежских фиордов особенно резко бросается в глаза и настолько заполняет внимание, что ни на минуту не уходившие из сознания мысли об экспедиции, Шпицбергене, Нобиле незаметно стушевываются и заслоняются непередаваемыми красотоми берегов. Мы подходим к Берген-фиорду.



III. СТОЛИЦА МАКРЕЛИ И ПАЛТУСА

Берген-фиорд

Говорят, что Берген-фиорд — одно из красивейших мест Норвегии. Сквозь узкие ворота меж обрывистых скал входит корабль в извивающийся змейкой фиорд. Залитый солнцем под шапкой бирюзового неба, этот фиорд меньше всего напоминает север — те же зеленые горы, то же горячее солнце, то же прозрачное небо, какое вы видите на озерах Итальянской Швейцарии; те же беленькие пароходики с яркими флагами бороздят гладкую

поверхность совершенно спокойной воды. Только воды не отражают здесь яркой голубизны неба и темной зеленой смотрят их бездонные глубины.

Берегами фиорда тянутся поселения или вернее отдельные усадьбы, в виде небольших беленьких домиков, иногда поставленных у самой воды, иногда ютящихся высоко над морем, на каком-нибудь живописном обрыве скалы. Ограды из камня, аккуратные пристани, много служебных построек—все это говорит об огромной заботливости, уделяемой жителями устройству своих усадеб. Между прочим впервые приходится нам видеть такое количество флагов, какое мы видим в Берген-фиорде. У каждого домика, как бы ни был он мал, высится белая мачта и на вершине ее полощется красный норвежский флаг с синим крестом. Эти маленькие домики у больших флагштоков тянутся до самого Бергена. Только в непосредственной близости к городу живописность картины нарушается серыми постройками фабрик, а у входа в гавань, сверкая на солнце алюминиевой краской, высится круглые баки с яркою надписью: «Тайгербензин».

Тайгербензин — это Стандарт-Ойл. Повсюду в Норвегии эти окрашенные в серебряный цвет круглые баки со звездами по полосатому полю обогнали желтые баки Шелла, ютящиеся в значительно менее приметных местах. Здесь мистер Детердинг оказался побитым.

Сразу за поворотом у серебряных баков Тайгербензина открывается навстречу кораблю широкий рукав Бергенской гавани. У входа, почти касаясь парусами воды, растянулись белоснежные яхты, выставившие свои яркие синие и зеленые днища. Между ними, вереща моторами, снуют бесчисленные катера. Весельные шлюпки, набитые детишками, женщинами, сидящими на веслах и на руле, бесстрашно идут наперерез нашей воле. Здесь люди на воде чувствуют себя так же спокойно, как на твердых камнях мостовой. Половина свободного времени уделяется водному спорту.

Замедленным ходом, с почти остановившимися машинами «Красин» входит в это скопище моторов и шлю-

пок. Точно великан, боящийся раздавить обступивших его карликов, осторожно продвигается он к Угольной пристани—налево, у самого входа в порт.

Берген—это первый, да и последний этап на нашем пути к Северу. Здесь нам предстоит пополнить свой запас угля кардифом, который должен быть приготовлен для нас итальянским консулом.

С нетерпением следим мы за тихим движением «Красина»—там, на берегу, должны ждать нас телеграммы и письма. Однако предстоит бездна формальностей со спуском на берег в иностранном порту и нет надежды на то, что сегодня удастся еще побывать в городе. Что ждет нас здесь, куда мы являемся в качестве опасной заразы? Каков будет прием большевиков в первом порту королевства норвежского?

Несколько катеров вертятся вокруг нас, но трап у нас поднят и нет с ними сношений, пока не прибудет катер портового врача, первый пристающий к борту приходящих судов.

Наконец из-за поворота выбегает резвый моторчик с желтым флажком, и сухой старик в широкополтой фетровой шляпе поднимается к нам.

— Могу видеть судового врача?

Вместе с нашим врачом Средневским норвежец уходит в каюту, и мы ходим в совершенном недоумении: неужели этот старик один будет осматривать всех 136 человек?

Десять минут тянутся часом. Наконец старик появляется на палубе в сопровождении нашего врача; он любезно снимает шляпу, делает приветственный жест и, спустившись на свой катер, удаляется к порту.

— Доктор, в чем дело? Неужели сегодня не будет даже осмотра?

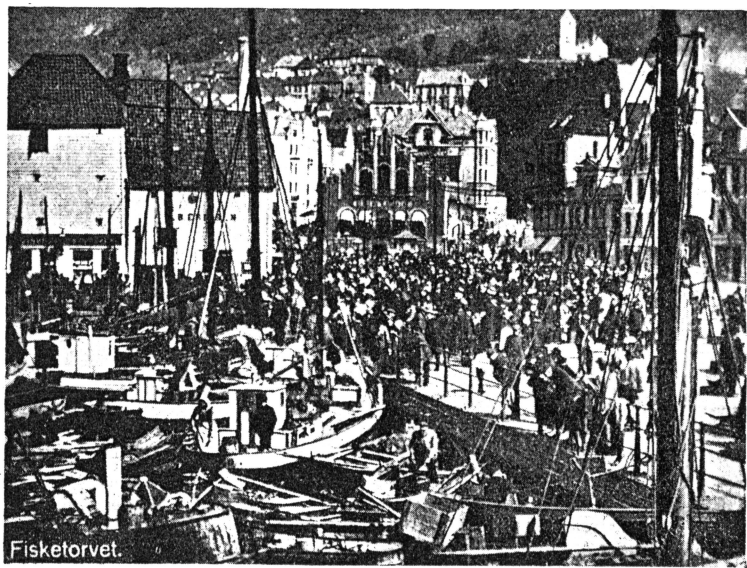
— Ничего подобного. Все закончено. Портовый врач расписался в пред'явленном мною списке команды и удовлетворился моим устным заявлением, что больных у нас нет.

— Так что же, товарищи, можно теперь на берег?

— Как будто препятствий никаких нет.



Рыбная пристань в Бергене. Улица Немецких купцов



Рыбный рынок в Бергене

Однако приходится еще несколько повременить, пока два буксира не подтащат «Красина» к набережной Угольной пристани.

Во всю ширину Угольной пристани, под сенью далеко нависшей над водою решетки железного крана, простирается огромная вывеска: «Энгельсен и Сарс». Вдоль черного от угля забора ходят какие-то коренастые, краснолицые люди в крахмальных воротничках, белоснежно выделяющихся в разрезах воротников замурзанных брезентовых курток. Вид у них у всех такой, точно это по меньшей мере члены правления Энгельсен и Сарс. На деле они оказываются просто грузчиками. С большой энергией и продуктивностью, несмотря на внешнее спокойствие и кажущуюся медлительность движений, они принимаются посыпать палубу «Красина» столбами угольной пыли, от которой мы успели уже немного отдохнуть.

По угольным переулкам, между огромными штабелями кардифа мы выбрались со складов Энгельсен и Сарс. Минувя совершенно непонятно-чистую в этих условиях постройку конторы, выходим на узкую улочку, сдавленную крошечными домиками в 2—3, иногда даже в одно окно. В сопровождении гурьбы краснощеких детишек, неистово кричащих: «Русисски Красссін! Русисски Красссін!», продвигаемся вниз по улице, круто спускающейся в теснине домиков. Голоногие мальчуганы, все как один в брезентовых курточках и черных фуражках с национальной кокардой, и золотоволосые девочки в ярких зеленых, синих и красных беретах, в таких же ярких клеенчатых пальтишках не отстают от нас. На наше счастье где-то сзади появился еще кто-то из «русисских» матросов, принявшийся раздавать налево и направо папиросы, и вся гурьба бросилась туда, забыв нас.

Город Берген

Дальше, стараясь не привлекать к себе внимания редких прохожих, мы идем гладкими, как скатерть, тротуарами, среди витрин все расширяющихся, по мере приближения к центру, улиц. Однако не так просто законспи-

рироваться здесь. Все-таки Европа. И наши кожаные куртки, фуфайки и френчи людей, не предполагавших бывать в европейских портах, резко выделяются на общем фоне нарядно одетой публики. Этого оказывается достаточно для того, чтобы в нас безошибочно признавали «красинцев», о приходе которых в Бергенский порт знает весь город.

Восьмой час вечера. Деловая жизнь Бергена кончена. Магазины закрыты, по улицам расхаживает праздная толпа.

Нам остается только утилизировать вечер на то, чтобы познакомиться с внешностью города.

На такси мы об'езжаем Берген кругом. Широкие площади центра заставлены большими домами вполне европейского вида, без всякого стиля, внешности международной. У Рыбной пристани, на улице немецких купцов, эти дома уступают место старым деревянным острокрышам постройкам, пропитанным запахом рыбы. Этот запах пропитывает их настолько, что даже теперь, в вечерний час, когда свежий морской ветер казалось бы давно успел проветрить все закоулки этого рынка, здесь с непривычки можно задохнуться.

Норвежцы живут рыбой. С самого детства они занимаются рыбой, учатся на рыбе, работают с рыбой. Рыба — это основа норвежского бюджета как в масштабе государственном, так и в масштабе семьи. А Берген — рыбная столица Норвегии, столица макрели и палтуса; рыбой пропитано все — от меню ресторанов до тихих контор делового квартала. Даже на почте, когда вы стоите у окошка в очереди за маркой, спереди, сзади, слева и справа несетя острый запах рыбы, которого не выветрить из красной кожи норвежцев самому норд-осту.

В первый день нам пришлось ограничиться этим внешним осмотром города. Но уже в этот вечер прибытие «Красина» сделалось событием. Достаточно сказать шоферу: «Красин», и он безошибочно мчится по каменным террасам улиц в дальний конец Угольной гавани,

где под визжащими вагонетками крана белеет вывеска «Энгельсен и Сарс».

Под мелко-моросящим дождем над трубами «Красина» выются густые столбы дыма. Последние ковши блестящего кардифа обдают черной пылью мокрую палубу, уже превратившуюся в липкую угольную кашу. Нельзя сделать ни одного движения, ни одного шага, чтобы на костюме, шляпе, руках не осталось черных пятен.

Найдите нашего Амундсена!

К полуночи 22-го закончилась погрузка угля. В последний момент приняты на борт несколько нарт.

Ночь нашего отхода из Бергена — ночь на Ивана Купалу. Моросит дождь, он постепенно слабеет, расплывается густейшим туманом, но весь фиорд усыпан сотнями лодок и моторных катеров. На всех суденышках — примитивная иллюминация из факелов и смоляных плашек. Украшенные гирляндами цветов небольшие пароходы один за другим проходят мимо нас. С их бортов несутся восторженные и равномерные, точно под палочкой дирижера, выкрикиваемые «Хипп! Хипп! Ура! Ура! Ура!»

Но кроме размеренных этих проявлений своих чувств, лодки неизменно напутствуют нас однообразным: «Ура «Красин»! Найдите нашего Амундсена». Имя Амундсена царит над фиордом, как вероятно царило неделю назад, когда старый Руал, любимец норвежцев, улетал отсюда на французском самолете «Латам». Его провожали криками восторга, исполненные надежды на то, что еще раз старый, полярный волк покроет славой их красно-синий флаг. Но старые льды старого Севера оказались сильнее старого Руала.

Получив в свое распоряжение утлую деревянную лодку, вооруженную моторами в тысячу лошадиных сил, он быть может и был вправе думать, что, раз у него в руках имеется мощность в десятки раз большая мощности его испытанной «Мод», не страшны льды, с которыми справилась эта жалкая скорлупа. Но льды, с которыми успешно боролась слабая «Мод», оказались

не под силу тысячесильной лодке француза Гильбо. Каковы бы ни были варианты возможной посадки смелых путешественников, все они одинаково мало оставляют надежды на спасение экипажа «Латама». Однако, дело не в том, на какой лодке, с какою мощностью полетел Амундсен. Дело в необычайном мужестве, исключительном присутствии духа, железной воле старика, по собственному опыту полетов 1925 года знавшего о том, что ждет его в случае вынужденной посадки в полярном районе. И нет слов восхищения, чтобы оценить великий подвиг старого норвежца.

Владения Норвегии за полярным кругом несравненно меньше необъятных просторов, которыми владеет за этим кругом наш Советский Союз, но каждый норвежец, хотя бы ему было всего десять лет и его курносый нос только еще высунулся из-под козырька гимназической фуражки, уже твердо знает имена Свердрупов, Амундсена и Нансена; вполне отчетливо представляет себе, что такое полярная область, и не иначе, как с горящими от восторга глазами, говорит о каждом малейшем шаге на пути движения человека к открытию владений старого Борея.

А у нас (не говорю о молодежи, для которой Север пока чужд) многие хоть сколько-нибудь отчетливо представляют себе размеры полярных владений советской страны? Исторические слова адмирала Макарова, что главным фасадом Россия выходит в Ледовитый океан, кажутся вероятно лишь удачным эпитафием к его замечательным книгам. А в действительности это именно так, и нужны целые поколения русских Амундсенов и Нансенов, прежде чем нам удастся познать этот действительно главный фасад нашей родины.

К Северу

В 2 часа 22-го мы отвалили от Бергена.

В сером ночном тумане идет «Красин» по тихим водам фиордов, удаляясь на север от своей последней стоянки. Темны берега фиордов, не видно огней в беленьких домиках, снова целыми вереницами обступивших бе-

рега. Лишь временами, неожиданно, за крутым поворотом или на внезапно выросшем среди фиорда каменистом пороге вырастает мигалка¹, красным неусыпным глазом предупреждая нас о грозящей опасности. Сквозь неполную ночь видны обрывы серых скал, опоясанных по берегу темными пятнами леса, а за ними, на горизонте, чудятся светлые вершины, увенчанные снеговыми шапками, мягко блестящими при свете тусклой луны. Дождь совсем перестал. С наступлением дня снова яркое солнце вырывает сочные зеленые пятна из серой дали берегов и красные крыши домиков. Здесь домики разбросаны реже, главным образом на прибрежных полянках. Иногда эти полянки настолько малы, что домик едва помещается и остается лишь небольшой промежуток для служебных построек между белой лентой прибоя и отвесными серыми скалами. Выход с этой усадьбы только наверх, по узкой горной тропинке, или в сторону моря. Около каждой усадьбы небольшая свайная пристань и большой моторно-парусный бот. И от каждой усадьбы наперерез нам, точно о нашем подходе уже знали заранее, отваливает шлюпка, набитая рыбацким семейством. В большинстве случаев на веслах—детишки, а мать на руле. Мужчин почти не видно.



IV. НАВСТРЕЧУ ХОЛОДНОМУ СОЛНЦУ

Лофотены ²

Сегодня мы выходим в открытое море, с целью возможно скорее пробраться к Северу, избегая извилистого пути по фиордам. Море совсем не так мирно и спокойно, как фиорды. Еще задолго до того, как открылся свободный проход из фиорда в Атлантику, уже чувствуется ее суровое дыхание, гонящее белые барашки по поверх-

¹ Небольшой маяк, дающий мигающий свет.

² Группа островов у берегов Норвегии на границе Сев. ледов и Атлант. океанов.

ности. Постепенно исчезают из глаз башни маяков. Одинокая кирха с высокой черепичною крышей ютится на длинной отмели, разгораживающей два маленьких рыбацких поселка. А прямо перед нами, далеко впереди, виднеются черные точки, длинным караваном идущие в море. В сильный бинокль можно видеть, что это — моторно-парусные боты. Их темно-коричневые паруса с большими номерами то целиком проектируются на сером небе, то совсем исчезают за высокими куполами воды.

В море—зыбь. Как пустую бочку, кладет нашу коробку с борта на борт. Стрелка указателя крена в штурманской рубке размеренно ходит из стороны в сторону. Мягко позвякивают металлом приборы, расставленные по гнездам. Но, — как говорят моряки, — «качки еще нет». Однако штурман Петров озабоченно укладывает в ящики свои секстанты, над которыми он трясется, как нянька над младенцем.

На верхнем мостике против струи резкого ветра стоит метеоролог Владимир Александрович Березкин. В левой руке высоко поднят анемотахометр¹, в правой зажаты часы. Бешено вертится крест Робинзона, насчитывая обороты на большой циферблат. На беленькой будке, за решетчатой переборкой которой тикают барограф, термограф и еще какие-то хитрые «графы», висит сверкающая никелированная труба психрометра Ассмана. Пчелиное жужжание психрометра привлекает к себе общее внимание, и каждому хочется заглянуть в ютверстие никелированной трубки. Но трогать Ассмана—это священное право Березкина.

Проделавши все полагающиеся операции по наблюдению погоды, Владимир Александрович разворачивает тетрадь для записи результатов этих наблюдений. В этой тетради по крайней мере сто граф. Но среди этих ста граф не больше десяти таких, которыми пользуется Березкин. Значительную часть надписей, имею-

¹ Прибор для определения скорости ветра.

щихся в отпечатанных графах, Владимир Александрович зачеркивает и вписывает вместо них свое.

Но эти тетради со ста графами—сухие пустяки по сравнению со сводками кодов, которыми пользуются для расшифровки радио-метеорологических сводок.

Ключи для расшифровки меняются кажется каждые полгода. Прежде чем синоптик успевает привыкнуть к одному ключу, издается другой. Таким образом при расшифровке радиогаммы надо до головы обложиться ворохом инструкций, дополнений, исправлений и разъяснений.

Березкин упорно высиживает за своими тысячецифровыми тетрадями целые дни. В результате дважды в день в кают-компании вывешивается карта погоды. На ней аккуратно выведены жирные черные линии изобар. Красные цифры температуры предупреждают нас о том, что ждет нас на Севере.

Нас мало занимают непрерывные дожди в Москве или в Ленинграде, или хорошая погода в Алушке. Все внимание—на крошечном пятнышке, находящемся в непосредственном соседстве с большим белым кругом. Это большое белое поле захватывает район, где нет никаких радио-метеорологических станций. Этот район белым сфинксом лежит на всех картах погоды. Черные линии изобар минуют его белое поле.

Надо отдать справедливость Березкину—его предсказания на следующий день редко расходятся с действительностью. По какому-то особому благоволению природы впереди и сзади нас всегда идут циклоны, а мы, точно в тихом ущелье между ними, идем к Северу вместе с хорошей погодой.

Даже сегодняшнюю зыбь нельзя считать плохой погодой. Наоборот, эти неуспевшие еще улечься пологие волны говорят о том, что незадолго до нас здесь или где-то поблизости бушевал основательный шторм. То же говорят и карты Березкина. Но приближение «Красина» действует на волны как разлитое масло. Они умиряются и мягко качают наш плоский черный уют на своей широкой груди. Правда, бывает, что временами

в этом мягком качании нас обдаёт до самого верхнего мостика фонтаном пенистых брызг. Но и это не плохо. Весь корабль сверкает от этого свежего душа. Матросам не нужно проделывать на всем баке нудной операции «скачивания»¹.

Через несколько часов после того, как улягутся волны и обсохнет вода на палубе «Красина», весь линолеум верхнего мостика будет покрыт сверкающим белым налетом соли. Так бывает всегда. Точно посеребренная, колышется под ногами палуба высокого мостика. То правый борт ее становится вровень с головой и нужно ползти к нему, как на крутую гору, скользя по соленому линолеуму, то, наоборот, край фальшборта оказывается где-то внизу и едешь к нему самоходом, тормозя всеми четырьмя конечностями. Но уходить с мостика все-таки не хочется. Здесь все же лучше, на свежем режущем ветре, чем внизу, в полутемных каютах.

Холодный цех

Горячим проходом трудно идти не держась за поручни. Меня бросает от одной переборки к другой. Между отдельными толчками я норовлю пробежать так, чтобы не оказаться брошенным в открытую дверь камбуза или не очутиться в темном проходе у спуска в кочегарку. Здесь в горячем проходе очень душно.

У дверей машинного отделения горячий проход перегороден толстым животом третьего механика Александра Ивановича Мокк. Сюда, в горячий проход, где задышаешься, спустившись с палубы, Александр Иванович пришел из машины подышать свежим воздухом.

— Что, дышите, Александр Иванович?

— Дышу, Николай Николаевич, — меланхолически выдавливает из себя Мокк, обтирая большим платком потную луну своего добродушного лица.

— Вы сейчас к себе, вниз? Можно с вами?

— Милости прошу.

¹ Мытье палубы.

Следом за Мокком пролезаю в низкую дверь машинного отделения. После затоптанной кочегарскими колодами до черноты железной палубы горячего прохода — здесь, на верхних железных мостках машинного отделения, все кажется чистым. Железные листы блестят от масла, и ноги раз'езжаются на их скользкой поверхности. Отсюда, с верхних мостков, вид на машинное отделение открывается точно с высоты четырехэтажного дома. Только тут понимаешь, на какую глубину сидит в воде наш «Красин», кажущийся сверху плоским утюгом. Подошвы скользят по узким ступенькам крутого трапа. Спускаться надо спиной, держась за железные поручни. Раскаленное железо обжигает руки сквозь моток обтирки, зажатой в кулаке. Спирает дыхание от знойного воздуха, вливающегося в легкие при каждом вздохе. Но этот воздух может показаться холодным по сравнению с тем, в который попадаешь на следующем этаже железных мостков. Теперь я понимаю, что дышать свежим воздухом можно ходить даже в горячий проход. От крышек цилиндров пышет жаром, обжигающим кожу. Нормальной температурой здесь считается 45 градусов выше нуля. Иногда бывает 50 и 55. Бредя за Мокком мимо крышек цилиндров, я хотел удрать обратно. Удивительно, как толстяк Мокк при его комплекции выдерживает восемь часов в сутках в этой ужасной температуре.

У меня под ногами с мягким лязгом мечутся блестящие массы металла. В узких проходах между машинами работают люди. Сверху видны только мускулистые их спины. Спина сверкают от масла и пота. Яркий свет электрических фонарей, как в зеркалах, отражается в этих спинах. Набравшись храбрости, ныряю вниз. Еще два этажа и я на твердой железной палубе машины. Теперь наверх, на светлые фонари, надо смотреть задравши голову, как на крышу небоскреба. Но я боюсь задирать голову. Мне кажется, что лязгающие шатуны подкарауливают, чтобы я зазевался. Один неверный шаг — они схватят, сомнут, изломают. И странно смотреть на уверенные движения маши-

стов, которые с точностью долей секунды тычутся в механизмы, избегая столкновений с тяжелыми массами движущегося металла.

Здесь, в этом глубоком колодце, стоят три гиганта по 3.333 лошадиных сил каждый. Мощными шатунами вертят они огромные гребные валы, идущие своими задними концами в дейдвудный канал. С тонким свистом пара, с лязгом металла и с таким шипением смазочного масла, точно где-то рядом на сковородке жарят котлеты, смешивается тяжелое дыхание цилиндров.

Все эти разнородные шумы внезапно пререзаются резким звонком машинного телеграфа. Сразу с двух сторон машинного отделения стрелочки на больших циферблатах со слова «полный» переходят на жирное слово «тихий». Напрягаясь, старший машинист поворачивает огромный маховик регулятора, и шатуны—точно удержанные мощной рукой невидимого гиганта—замедляют движение до едва заметного вращения тяжелого вала. Младшие машинисты ловят этот момент: они спокойно лезут под движущиеся части—вытирают, мажут, поливают из леек струями мутной мыльной воды.

Эта передышка железных гигантов длится минуту, две... Снова кто-то на далеком ветряном мостике повернул ручку телеграфа, и снова здесь—резкие звонки. Черные стрелки повелительным пальцем останавливаются на слове «полный». Толстый Мокк поворачивает маховик регулятора, и руки машинистов с лейками мелькают, как испуганные.

Здесь, в этом железном колодце, сосредоточены все жизненные силы «Красина». От движения шатунов, от вращения толстого вала зависит ход корабля. Как скоро преодолееет он бурные воды Атлантики, когда дойдет до холодных вод Ледовитого океана—все это—отсюда, от исправного действия вот этих огромных механизмов, от точности и аккуратности работы машинистов.

Полчаса такого шныряния между метущихся масс сверкающей стали—и я начинаю терять уверенность

в своих движениях. От непрерывного лязга, в котором нельзя говорить, можно только кричать в ухо собеседнику, от удушающей жары, царящей в этом холодном цеху, мутнеет голова.

С чувством облегчения пролезаю к низкому лазу в кочегарку. Над черным четырехугольником темного прохода, как нож гильотины, нависла тяжелая масса герметической аварийной заслонки. Совершенно невольно стараешься скорее проскочить под этой заслонкой. Ведь одним движением откуда-то извне все эти заслонки могут быть опущены. В момент опасности посторонний человек наверху, который даже не подозревает, что моя голова сейчас находится под многопудовой массой этой заслонки, повернет рукоятку, и я буду раздавлен, и притом раздавлен так, что даже мои кости не послужат препятствием для того, чтобы закрыть дверь. Она должна прилегать так, чтобы ни капли воды не могло просочиться из затопленного отсека.

Первый момент кочегарка после машинной кажется темной. Тусклые электрические лампы бросают мутный свет на черную шахту. Только с одного края яркое красное пламя, вырывающееся из открытой топки, выхватывает из темноты бело-черные фигуры кочегаров. По темным телам, сплошь покрытым слоем угольной пыли и сажи, текут серые полосы потных следов. Вокруг шеи повязаны белые сетки, собирающие пот, текущий с лица, на головах—легкие шелковые фуражки. Козырьки фуражек, длинные, желтые, с тонкой медной сеткой снаружи, служат для предохранения лица во время шуровки.

Шуровка—это ковыряние в длинной топке котла двух- и трехпудовыми кочергами и подбрасывание в топку пудовой лопаты свежего угля. Свежий уголь должен ровным слоем ложиться на уже горящие слои. С первого взгляда это кажется просто, но когда я попробовал, следуя движениям кочегара, проделать то же самое, первая лопата моя вовсе не попала в круглую дверцу топки, следующая кучей легла в одном месте. Я провозился в кочегарке полную вахту, и только тогда

мне удалось добиться того, что половинную порцию угля я мог разбросать ровным слоем в самом начале топки, у дверцы.

Кочегары работают на две вахты, по 4 часа. Черная роба надевается прямо на голое тело. Не только нет смысла надевать иное платье, но и в робе нет возможности выдерживать адский жар пышащих топок во время шуровки. Большинство сбрасывает даже последнюю куртку.

Только побывавши здесь, под снопами красного жара, излучаемого пылающим углем, понимаешь, какое блаженство постоять хоть минутку под ледяной струей вентилятора. Там наверху, на мостике, куда выходят широкие трубы вентиляторов, люди в теплых тулупах жмутся от холода.

В кают-компаниях за сутки не выпивается столько воды, сколько выпивается в кочегарке за час. В углах кочегарок, накрытые черными тряпками, стоят большие ведра с водой, разбавленной клюквенным экстрактом. На обязанности кочегаров 2-го класса лежит следить за тем, чтобы в этих ведрах всегда была вода. Не так это просто—ведра пустеют с необычайной быстротой.

Да и как не промыть себе горла, хотя бы например после выгрузки топки? Эта ужасная операция наводит меня на мрачные мысли о строителях морских кораблей. Шлак выгребается прямо на железную палубу кочегарки. Клубы дыма и удушающий смрад наполняют и без того темный колодезь. Дышать совершенно нечем. Поливаемый водой шлак шипит, к клубам дыма примешиваются белые клубы пара. Потом шлак вручную насыпается в мешки, и лебедками поднимается наверх, для выкидывания за борт.

Побывавши внизу, в кочегарке, я понимаю, почему молодые парнишки, кочегары 2-го класса, с такой охотой выгружают шлак за борт. Во время выгрузки они могут дышать.

В эти моменты нашему брату—журналисту—лучше не ходить мимо кочегаров. Свежий воздух опьяняет их, словно вином. Они не оставляют без своего благосклон-

ного внимания никого, кто появляется около них. Но это веселье пронизано тяжелым запахом гари и горькой обиды на то, что их молодые груди должны дышать гарью в бездонных черных колодцах, когда здесь, наверху, дышится так легко. Как ни резко подчас их невеселые шутки, на них нельзя обижаться.

— Эй, ребята, курортники идут,—раздается негромко, но нарочито так, чтобы слышали проходящие по палубе журналисты.

— Вот, вот, кому дневнички пописывать, а кому топки шуровать.

Когда же в такие минуты мимо молодых кочегаров проходит корреспондент «Вечерней Москвы», мешковатый Эмилий Миндлин, вслед ему неизбежно раздается:

— Аптекарь!

И громкий хохот пяти молодых глоток провожает неуклюжую фигуру Миндлина, подслеповато нащупывающего первую дверь, в которой можно скрыться.

Крепкий ветер сразу подхватывает приоткрытую Миндлиным дверь рубки и, вырвав ее из рук, с размаху шлепает о стенку рубки. Немедленно изнутри раздается скрипучий голос Чекердона (у себя в редакции «Правды» он носит фамилию Чекердекович). Чекердон состоит угловым жильцом в верхнем тамбуре носовой рубки. Дверь на палубу обдает его струей холодного воздуха, от которого не могут спасти зеленые плюшевые занавески, служащие стеной его помещения. Раздвинув занавески, он высовывает свою черную голову с пробритым на несколько сантиметров выше начала волос лбом.

— Очеркист,—с жалостливым презрением говорит он,—конечно полагает, что дверь за ним закроется сама?

— А пойдите вы к-а-а все-ем чертям!—жалобно стонет Миндлин, потратив последние силы на преодоление сопротивления двери. Это единственная фраза, которую он признает за последнее время в дипломатических переговорах со своими коллегами—журналистами.

Чекердон снова ложится на койку, натянув на голову выцветшее розовое одеяло. Но дверь распаивается

опять, и он снова, как востропанный, садится на койку, приготовившись обложить следующего прохожего, борющегося с дверью. Но на этот раз он не произносит ни слова: в дверях стоит Владимир Александрович Березкин, держа подмышками по большому футляру с приборами. Чекердон предупредительно берет ящики Березкина и тащит их вниз.

Ветер продолжает крепчать. По волне побежали ба-
рашки.

— Ну, ну, качнет,—со смешком говорит Юрий Константинович Петров, расхаживая по верхнему мостику.

Но, как всегда, Юрий Константинович оказывается неосновательным пессимистом. Он вообще склонен несколько мрачно смотреть на погоду. Если бы погода следовала его предсказаниям, нас качало бы с самого Кронштадта. Однако, вопреки его предсказаниям, базирующимся главным образом на «традициях погоды», нас «не качает». Ведь нельзя же считать качкой жалкие 20 градусов крена, которые показывает креномер в штурманской рубке.

Красинцы говорят: когда корабль ложится на 40—45 градусов, когда весь борт прикасается к поверхности моря—это качка. Замечательный корабль! Будто пьяница, переваливается он со стороны на сторону. Высокие мачты размашисто описывают по небу огромные дуги. Никаких задерживающих приспособлений; ни кия, ни даже жабер, срезанных в последнем ремонте. Как никаких задерживающих центров у пьяницы!

Быть может Юрий Константинович и был бы прав и нас действительно качнуло бы как следует в темном штормовом пятне с северо-запада. Но, точно убоявшись столь милого развлечения, «Красин» ложится на новый курс, и прямо перед его носом вырастают серые массы норвежских гор. Мы опять идем в фиорды, чтобы пройти тихими проливами к выходу в море у маяка Анденес.

Плоские, величиной с Театральную площадь, волны подгоняют нас со стороны моря, и «Красин» быстро бежит к узкому проливу в фиорды. Теперь волна прихо-

дится нам уже не прямо в борт, а немного наискось, и «Красин» начинает проделывать какие-то хитрые скачки, то переваливаясь с борта на борт, то вылезая носом, чуть не повисая в воздухе.

Белая лента прибоя бежит нам навстречу. Бусины рифов, вырастая из моря, опоясывают прибрежные островки. Кажется, что слышно, как воет ветер у башни высоко стоящего на прибрежной скале маяка.

Но едва мы входим под защиту высоких скал, ограждающих фиорды, ветер прекращается как по волшебству. В гладкой поверхности спокойной воды отражается яркое солнце. У меня, в моем углу, совсем спокойно. Мой тихий угол расположен на заднем мостике между двумя шлюпками-ледянками. Здесь достаточно уединенно, чтобы можно было вести любой разговор, и достаточно тихо, чтобы не бояться, что ветром унесет твою шапку или вырвет книжку из рук. Здесь даже достаточно удобно для того, чтобы в одиночестве наблюдать берега, когда они того заслуживают. На натянутом брезенте — чехле шлюпки-ледянки — можно с достаточным комфортом растянуться, чтобы погреться на солнце.

Задний мостик расположен как раз над кормовой рубкой электрика, около горячего брашпиля, где собирается клуб кочегаров. Однако я избегаю этого клуба, чтобы не служить неизбежной мишенью для безобидного, но довольно тяжелого обстрела кочегаров.

Хуль

Сидящий рядом со мной на мостике профессор Хуль, к его счастью, не понимает русского языка. Норвежец директор Государственного института по изучению Шпицбергена и Медвежьего острова в Осло, Хуль пришел на корабль в Бергене. Он прост и общителен, охотно рассказывает нам о своей родине.

Мы входим в Хармансфиорд. После сумрачной дали Лофотенов, окруженный подошедшими вплотную горами острова Хинней, с одной стороны, и материковых мысов. с другой, фиорд кажется прекрасным. Склоны гор у по-

дошвы покрыты зеленью, мелким низкорослым лесом. Выше по склону тянутся мхи, еще выше серебряные шапки снегов. Сверху вниз зеленые склоны прорезаны тонкими белыми лентами. Я принял их за снег. Но в бинокль было видно, что снег этот непрестанно колышется, точно ленту все время дергают, и она тянется по неровностям склона. Оказывается — это ручьи водопадов, стремительно катящихся по крутизнам.

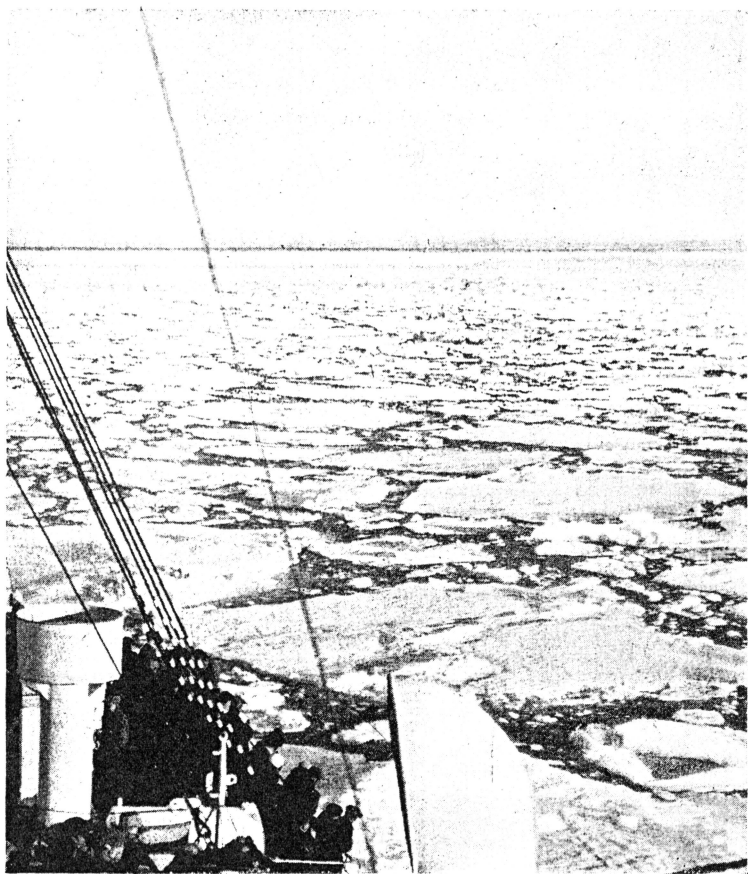
Хуль проходит этими местами в 26-й раз. 25 раз был он на Шпицбергене. Всеми корнями своими он врос в этот далекий, неизвестный мне остров. Там у него 120 корреспондентов-охотников, ежегодно пересылающих ему свои дневники.

Здесь, в этих местах, Хуль бывал еще студентом. Каждая пядь земли знакома ему, как дорожки своего сада у виллы около Осло, но он с таким же интересом наблюдает в бинокль берега, как и я, видящий их впервые.

Вдоль всего побережья на некотором расстоянии друг от друга, иногда целыми группами, расположены рыбацьи усадьбы. Те же беленькие чистые домики, что мы видели на юге Норвегии, те же свайные пристани с большими моторными ботами. Только нет здесь заборов. Нечего ограждать. Полянки, на которых стоят усадьбы, выходят прямо на море, сзади их ограждают отвесные скалы. При всем желании не прилепишь изгородь к этим скалам. Между поселками и отдельными домиками тянется лента шоссе. Тонкая цепочка телеграфных и телефонных столбов идет от домика к домику. Хуль говорит, что телеграф и телефон, содержимые правительством, имеются здесь в каждом рыбацьем поселке. Они необходимы рыбакам, как воздух. С их помощью рыбаки предупреждают друг друга о появлении рыбы и ее движении вдоль берегов фиордов.

— Но каковы же должны быть доходы рыбаков, чтобы оправдывать такие вещи, как электричество и телефон?

И Хуль объясняет.



Первые ледяные поля

Норвежские рыбаки

— В этих местах рыбаки имеют на месте все, кроме хлеба и предметов фабричного производства. Посмотрите, вон у них огороды, значит есть овощи; коровы, которых вы видите на лужайке, избавляют их от необходимости приобретать консервированное молоко; мясо у них следовательно тоже свое. Должен вам сказать, что мяса здесь едят очень мало. Здесь живут рыбой, в изобилии идущей в эти теплые, незамерзающие круглый год фиорды. Прекрасная рыба дает рыбаку не только постоянную обильную пищу, но и продукт обмена. Средний годовой улов дает здесь на семью, кроме той рыбы, которая потребляется на месте, тысячи две крон. В эти две тысячи крон рыбак укладывает свой бюджет. Что ему нужно от города? Основной расход, который он несет в самом начале, — это покупка моторно-парусного бота тонн в 50—60. Но прежде всего здесь почти нет рыбаков, которые начинали бы дело заново, — для большинства это занятие родовое. А если нужно переменить на боте мотор — рыбак получает от фирмы многолетний кредит. Кроме этого основного расхода наибольшие средства с'едает снаряжение для лова и топливо для мотора, — своего топлива в Норвегии нет, и приходится употреблять только импортное. Нефть у нас, главным образом, американская. Но все же, несмотря на значительные недостатки рыбаков, государству этот край стоит больших затрат, — большие средства с'ездает организация медицинской помощи, создание сети школ и телеграфно-телефонная связь. Участковые врачи расположены здесь на 50—60 километров, кроме врачей, постоянно живущих в крупных селениях. Так же разбросаны и школы. Здесь ведь в школы дети не ходят учиться. Вы ведь сами видите, что для того, чтобы ходить в школу, дети должны либо уметь плавать, как рыбы, либо летать подобно птицам, потому что выходов с прибрежных лужаек в глубь страны не так много. Дети приезжают в школу на целый сезон и содержатся там в интернате. Обучение у нас всеобщее и обяза-

тельное. Население грамотно на 100%; каждый кончает семиклассную школу.

Точно в подтверждение рассказов Хуля, глядят с берегов уютные двухэтажные домики.

Хуль рассказывает целые повести о нависших над фиордами снеговых вершинах, об огромном глетчере, занимающем четверть всего острова Тьелдё, который он исследовал много лет назад. Молодым человеком, студентом-дипломантом с рюкзаком за спиной и альпешником в руках карабкался он по скользкой поверхности глетчера,—дипломная его работа требовала подробного описания этого сверкающего кусочка Норвегии. До него здесь никто не бывал. Несколько десятков квадратных километров его родины остались неисследованными и, не выпуская карандаша из мерзнувших пальцев, с энтузиазмом, свойственным только молодым альпинистам, Хуль составляет описание глетчера. Много лет назад он был здесь первым человеком. Теперь английские и американские туристы каждый год приносят несколько сломанных ног в жертву сверкающему ледяному величию глетчера.

У Хуля седая борода, глаза его требуют толстых стекол очков, но слышишь его тихий, робкий голос, замирающий при словах: «глетчер», «лед», «Шпицберген», и кажется, что перед тобой юный студент-дипломант, восторженно стремящийся к исследованию ледяных пространств. Тысячи миль на лыжах, пешком, на собаках излазил Хуль по ледяным пространствам Шпицбергена и Северной Норвегии; но все с той же жадностью стремится он к новым пространствам. Каждый год, как только море разбивает ледяные покровы, отделяющие Норвегию от Шпицбергена, устремляется он на Север, чтобы нанести на карту лишний сантиметр твердой линии, взамен неуверенных пунктиров; чтобы найти пучок нового моха; чтобы выловить какую-нибудь новую рыбешку из холодной воды.

Утиный нос

За разговорами с Хулем я не заметил, как солнце перекатилось через зенит, а у самого нашего носа выросла кирха на острове Тьелдё. Затихли машины. «Красин» встал. С грохотом катится по брашпилю якорная цепь.

Оказывается здесь, — в мелком Тьелзунде, нам не пройти. Это первый случай, когда в норвежском фиорде воды недостаточно для нашего прохода. Мы должны ждать прилива. Сквозь воду, прозрачную, как хрусталь, видно каменистое дно.

Здесь мы стоим 4 часа. Только к вечеру 26-го покидаем мы пролив Тьелзунд, и вся группа островов Вестрёлен остается у нас за кормой. К 11 часам ночи мы покидаем континент, минуя остров Андойя с далеко выдавшимся в море мысом Анденес—Утиный нос. На самом кончике Утинового носа белеет массивная башня последнего маяка. Его фонари бездействуют, белая башня сама светится в лучах приближающегося к горизонту солнца. Приближается полночь.

Миновала полночь, и солнце, даже не прикоснувшись к горизонту, опять полезло наверх. Наша первая полярная ночь.

С океана бежит нам навстречу размашистая волна, на которую сразу реагирует «Красин». Это уже не зыбь, какую мы проходили у Лофотенов. Белые гребни валов, брызжа фонтанами на необсыхающий бак, сердито кидаются на корабль. Тянет сильный норд-вест.

Со стороны Анденеса к нам торопится бот. По нашей радиограмме рыбаки должны были приготовить нам свежую рыбу. Мы предвкушаем удовольствие поест свежей трески. Но смотришь на бот, с трудом взбирающийся на высокие волны, и понимаешь, что если и увидишь свежую треску, то отнюдь не скоро. Часа два бот не может никак подойти к нам, отгоняемый сильной волной. Несколько раз он подходит вплотную с риском разбиться о наши борта. Наконец, проявляя чудеса ловкости, шкипер подводит его к самому

«Красину». Снова неизменная фру или фрекен, обхвативши тонкую мачту, сидит на низенькой рубке и с интересом наблюдает, как ее спутники пытаются прикрепить ящики с треской к троссам нашей лебедки. Перегрузка каких-нибудь двухсот кило рыбы продолжается почти целый час. Из-под фетровых шляп элегантных рыбаков, покоряющих меня своими белоснежными воротничками, градом катится пот. До двух часов ночи продолжается это занятие. Рыбачий бот, тахтя мотором, отваливает от нашего борта, и только тогда я соображаю, что сейчас вовсе не полдень и пора идти спать, несмотря на высоко стоящее солнце.

Мой друг Анатолик

Но мой квартирохозяин — санитар Анатолий Иванович Щукин — видимо тоже потерял представление о времени. В третьем часу, спустившись в лазарет, я застаю в нем большую компанию за мирным чаепитием. Боцман Кудзелько, Коки Окишев и Панов, старший помповый машинист Виктор Васильев и вершитель продовольственных судеб артельщик Константин Константинович Долгополов мирно сидят на клеенчатом диване и на пустующих койках. В руке у каждого большая кружка ржавого чая. За столом у горящего начищенной медью кипятильника сам хозяин — Анатолий Иванович.

По запаху я догадываюсь, что чаепитие отнюдь не мирного свойства. Это не чай, а излюбленный Анатолием Ивановичем грог. Рецепт Анатолия Ивановича чрезвычайно прост: в чашку наливается чай, на одну четверть доливаемый спиртом. По мере того как отпивается чай, свободное место в чашке опять доливается спиртом, до тех пор, покамест чашка не делается чуть теплой. Тогда снова наливается чай, немного разбавляемый спиртом, и процедура повторяется.

На языке Анатолия Ивановича это чудовищное пойло называется «гругус». Анатолий Иванович не знает латыни, но страдает неизлечимой слабостью к латинским

окончаниям на «ус». Лазарет у него «лазаретикус», ланцет — «ланцетикус», самовар — «самоварикус» и сам он — Анатолий Иванович — для своих друзей — «друг Анатоликус».

Бахус — надежнейший друг самого Анатоликуса. Перейдя полярный круг, мы стали получать полярную порцию спирта. Но берут его у артельщика далеко не все. Вакантные порции собирает Анатоликус. Таким образом у него собралось шесть постоянных пайков.

Но будет совершенно неверно на основании моих слов составить себе впечатление об Анатоликусе, как о пьянице, который только тем и занимается, что пьет сногшибательный грог. Анатоликуса никто никогда пьяным не видел. Даже валясь в койку мертвым столбом, Анатоликус не теряет сознания. Полчаса спустя вы можете прийти в лазарет и Анатоликус, как ни в чем не бывало, будет промывать вашу рану, обрезать, зашивать и накладывать повязку.

Соленые ванны

Единственно для чего соленая вода является действительно совершенно незаменимой — это ванна. Вот и сегодня, спустившись с палубы глубокой ночью и продрогнув на резком ветру, я с заискивающим видом заглядываю в ванную каюту.

— Эх, Анатоликус, хороша штука соленая ванна.

— Да, не плоха и особенно полезна.

— Счастлив тот, кто ею может пользоваться.

— Согреть, что ли?

— Ну, что вы, мне не хочется вас беспокоить.

Но Анатоликус, не ожидая окончания наших дипломатических переговоров, уже откручивает вентили паропроводов, согревающих ванну. Страшнейший грохот несется из железной коробки ванной каюты. Пар с ревом и щелканьем вырывается из трубопроводов и наполняет весь лазарет таким шумом, что говорить можно не иначе, как крича на ухо собеседнику. Зато ванна готова через десять минут. От светло-бурой ржавой воды поднимается своеобразный запах прогретой соли.

«Красин» качается с борта на борт. Бурыми всплесками выливается ванна на изразцовую палубу, покрывая ее тонким красным налетом. Но здесь это не опасно, пусть выльется хоть вся ванна; в шпигат¹ вода уходит прямо за борт. Однако, если это ни в какой мере не опасно, то в достаточной степени неприятно: в ванне вода то захлестывает меня выше подбородка, то обнажает по пояс.

От ванны приходится отказаться. Со вздохом залезаю на узкую койку и предаюсь блаженному сну, убаюкиваемый непрерывным стуком гребного вала под палубой...

— Николай Николаевич, ну-ка, глядите.

Мне лень сползать с койки. Но в иллюминатор врываются ослепительные лучи солнца, заливающие ярким светом весь белый проход. Рябит в глазах. Анатолик высунул голову в свой иллюминатор и продолжает настаивать на том, чтобы я скорее сделал то же.

Восторги Анатолика оказываются данью уважения первому встреченному нами айсбергу.

Большая ледяная гора медленно движется параллельно нашему борту. В ее голубых, как аквамарины, боках ярко играет солнце, и волны, пенясь, обдают брызгами острые грани ледяной скалы. Над поверхностью моря торчит метров четырнадцать-пятнадцать льда. Я знаю, что одна десятая айсберга идет над поверхностью, девять десятых — под водой. Только зная это, можно оценить величие этой глыбы в сто сорок — сто пятьдесят метров вышиной.

Но сон, разогнанный морозным воздухом,рывающимся в открытый иллюминатор, пропал. Надо вставать. Из соседней каюты уже бегут по подволоку белые клубы пара от кипятильника: Анатолик пьет утренний грог.

Адмирал!

Девять часов. Мое чаепитие прерывает Блувштейн, бурно врывающийся в лазарет.

¹ Сток для воды, отводящий ее прямо за борт.

— Друзья, а вы знаете последнюю новость?

— Что случилось?

— Какому-то норвежскому адмиралу пришло в голову прислать нам радио с предложением образовать из всех спасательных судов, оперирующих в северных водах, одну объединенную эскадру под его, адмирала, командованием.

— Ну так что ж, мы приняли его к себе на борт и идем теперь под флагом норвежского флагмана?

— Ничего подобного. Мы ответили норвежцу, что так как у нас на борту имеется свой советский адмирал, который в чине старше норвежского, то не приходится «Красину» лезть под команду норвежца.

— Откуда же у нас адмирал взялся?

— Эх вы, а Орас¹ — это вам жук на палочке?

— Орас — адмирал, — с почтением произносит Анатоликс и вытягивается около своей койки, — вот подходящий момент выпить чаю за адмирала Ораса.

Спустя минуту к клубам пара примешивается тонкий аромат шукинского грога:

— Гип, гип, ура, да здравствует советский адмирал Орас!

Незаметно для нас яркое солнце сменяется сплошным туманом, а еще через два часа по бортам раздается какое-то странное шуршание, непонятные удары по железу резонируют на весь лазарет. Насколько видно кругом из иллюминатора, по траверзу и вперед тянутся сплошные скопления битого льда. Нельзя не отметить этот знаменательный момент — тринадцать часов двадцать пять минут 28-го июня.

Пулею вылетаю на палубу. Сразу обдает холодным дыханием зимы. На верхнем мостике уже полно людей, облаченных в толстые фуфайки, меховые тужурки и даже полушубки.

Этот первый лед еще не толст — меньше метра. Лдины легко расталкиваются ударами носа «Красина», налезает друг на друга, переворачиваются, с шипе-

¹ Заместитель начальника экспедиции.

нием и треском разламываются на мелкие куски. Вода бурлит и пенится, облизывая ярко-голубые края льдин. Такую прозрачную голубизну я вижу впервые. Это даже не аквамарины, аквамарины светлее. Эти льдины похожи скорее на куски медного купороса. Покрывающий их пушистым слоем снег — как взбитые сливки.

У борта уже копошится со своими приборами Владимир Александрович Березкин. Он не только синоптик, но и гидрограф экспедиции. Ведром на длинном конце он пытается зачерпнуть воду с шугой для пробы. Но ведро подскакивает на льдинах, колотится о наш борт и через пятнадцать минут превращается в сплошное решето. Вода успевает из него вытечь прежде, чем его вытаскивает на палубу Березкин. С трудом наполняет он небольшую бутылочку пробы и, тщательно занеся в журнал место и время, соответствующее номеру пузырька, ставит его в ящик рядом с десятками уже наполненных и с сотнями порожних, ждущих воды Ледовитого моря.

Туман то набегаёт на нас густой волной, то снова уходит, обнажая беспредельную белую гладь пловучих льдов. Изборожденные темными прожилками воды ледяные поля больше всего похожи на гигантские белые цветы Виктории Регии.

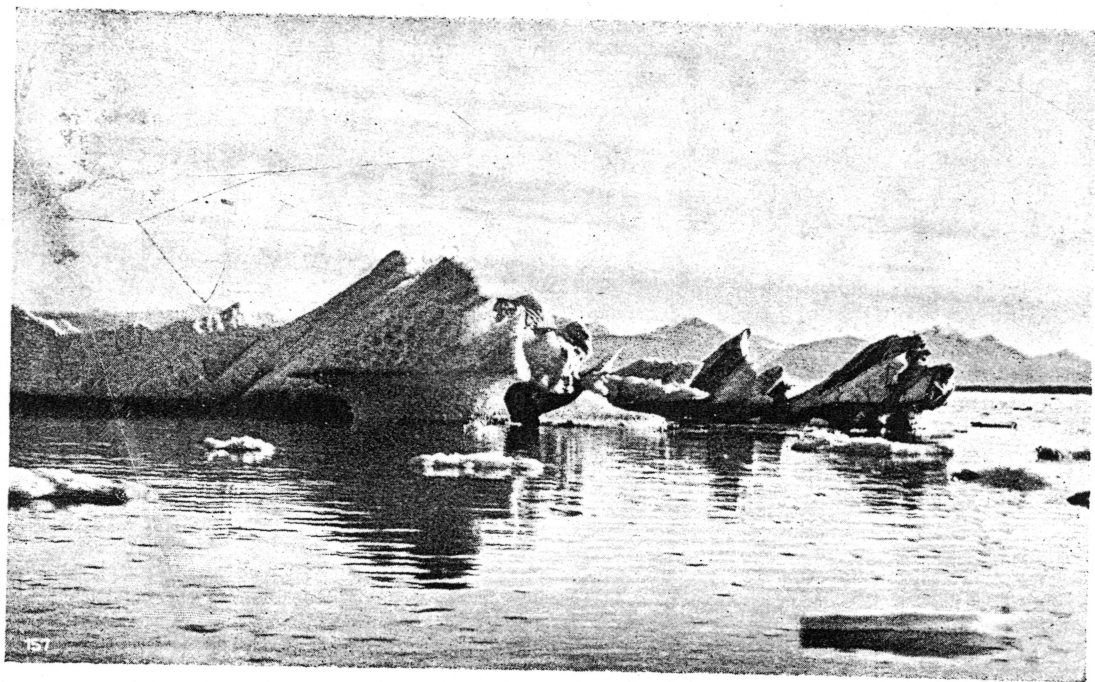
Совсем неожиданно в этом гигантском питомнике ледяной Виктории Регии на горизонте вырастает черный силуэт корабля.

— Парусник, — авторитетно заявляет кто-то из моряков.

Кораблик медленно движется слева от нашего борта, лавируя между огромными белыми льдинами. Что это за корабль? Кого занесло в эти льды? На мостике появляется Хуль. Внимательно оглядев в бинокль неизвестное судно, он безапелляционно заявляет:

— Угольщик со Шпицбергена.

Угольщики между Норвегией и Шпицбергом совершают постоянные рейсы с июня по сентябрь. В этот период норвежцы спешат вывезти уголь, добытый за год на Шпицбергене. У них ведь нет своего угля. Толь-



Льды около Фореланда

ко около семи процентов потребляемого страной угля она получает со Шпицбергена, остальное ввозится из Англии.

Угольщик осторожно лавирует между белыми льдинами. Но нам уже некогда за ним наблюдать — «аврал-адмирал» Орас тащит нас на «лыжный аврал».

«Лыжный аврал», в переводе на обще-понятный язык, означает работу по приведению в порядок огромной груды корявых, кое-как наваленных в трюм досок, полученных нами в Ленинграде в качестве лыж. Их нужно разобрать, рассортировать, подобрать попарно.

Из гулко-го железного трюма несется веселая песня Кабанова, корреспондента «Комсомолки», сразу заявившего себя лыжным специалистом. Весело перебра-сываемые с рук на руки Кабановым, Рахмиловичем и Сухановым лыжи непрерывной цепочкой бегут на палубу. Я принимаю их наверху. Миндлин и секретарь экспедиции Иванов сортируют попарно. Орас руководит «авралом» и режет на короткие шкертики¹ моток шпагата, с болью сердечной выданный боцманом на такое, по его мнению, непроизводительное дело.

Буфетный террор

Пронзительный ветер и застывшие руки разгоняют нас пить чай. Чаепитие происходит в кают-компании под верховным руководством буфетчиков Володьки, Кольки и Мишки. Володька, Колька и Мишка по существу кочегары 2-го класса, их мечта — попасть в кочегарку. Поэтому они не признают над собой никаких авторитетов, никаких порядков, заведенных в кают-компаниях. Но их нечем заменить, и эти молодые террористы царят в кают-компании безраздельно.

Главными жертвами террора Кольки, Володьки и Мишки являются угловые жильцы кают-компании. Их мучения начинаются с шести утра, когда в кают-компанию «драится палуба». Этим термином здесь называется размазывание по линолеуму кают-компании черной

¹ Короткие куски веревки.

угольной грязи, нанесенной за день сапогами. Чтобы «надраить» палубу, ее прежде нужно освободить от посторонних предметов. К числу таких посторонних предметов, по мнению Володьки, Кольки и Мишки, в первую очередь относятся чемоданы жильцов. Они без зазрения совести ставят эти чемоданы на спящих владельцев.

Сначала пассажиры пытались протестовать против подобного террора, но потом привыкли.

Террор буфетчиков не ограничивается чемоданами, складываемыми на головы спящих. За день их суровую власть успевают испытать все посетители кают-компании. Робкие люди, вроде Березкина, просто боятся обращаться к буфетчикам за какой-нибудь услугой и сидят без чаю. Сегодня я опоздал к чаю на десять минут, так как был занят вместе с Березкиным метеорологическими наблюдениями на верхнем мостике.

— Можно попросить чашку чаю?

— А вы не знаете времени, когда нужно пить чай?

— Да, но, видите ли, я ведь был на работе.

— Знаем мы ваши работы, все вы работаете. Ветродуи. Всем вам, работничкам, отдельно чай подавать— ног нехватит.

Володька, Мишка и Колька в один голос поучают меня— когда следует приходить пить чай. Я бомбой вылетел из буфетной. Из дверей своей каюты саркастически хихикает Березкин:

— Что, влетело? Нечего соваться к занятым людям с пустяками. Ветродуи.

В каюту доктора Средневского, по секрету от буфетчиков, мы притаскиваем кофейник, чашки и спиртовку. Жертвы террора буфетчиков постепенно стекаются к нам на запах кипящего кофе.

Вахты Бачманова

С сегодняшнего дня я помогаю Березкину вести гидрологические наблюдения. Быть может это громко сказано,— все мои обязанности в том, чтобы в ночную вахту взять несколько раз пробы и измерить темпера-

туру забортной воды. Сам Березкин не в состоянии, так как день-деньской корпит над бесконечными листами метеорологических радио-сводок. А я все равно не сплю. Так повелось, что ночную вахту с двенадцати до четырех я провожу на верхнем мостике, вместе со вторым помощником капитана Борисом Михайловичем Бачмановым.

Вахта Бориса Михайловича — самая неприятная. Неуютно стоять одному на страже спящего судна. С двенадцати до четырех наиболее скверное освещение; теперь правда еще не так страшно, поскольку все равно двадцать четыре часа — сплошной день, но южнее, где ночи были темны, было скверно.

Мерно меряет мостик из края в край Борис Михайлович. Его сутулая фигура кажется особенно неуклюжей в толстой меховой шубе, крытой синим форменным сукном. Слепое от синих очков лицо лишено всякого выражения. Не видно даже обычных усталых складок около рта.

Старый партиец и старый моряк, Борис Михайлович необычайно скромен. В противоположность большинству остальных членов командного состава и моряков вообще, он совершенно лишен стремления поучать своего собеседника. Разговоры вертятся около пережитого за долгие годы ледокольной работы, около трудностей ледокольного дела.

Сегодня навстречу нам прут пловучие льды. Сразмаху дробит «Красин» рыхлые льдины, разгоняя черные трещины далеко впереди своего носа. Будто обломки постного сахара, разваливаются куски метровых льдин. Густой туман охватывает нас плотным кольцом, хлопьями ваты закладывает все вокруг нас. Борис Михайлович озабоченно подносит к глазам бинокль. Но и в бинокль ничего не видно.

— Ну вот, судите сами, что тут видно? А ведь как легко вдряхаться в какую-нибудь гадость. Потом поди доказывай, что не ты виноват. Вот всегда вахты у меня такие.

И, точно послушная словам Бачманова, судьба тянет прямо к нашему носу огромную стамуху, торчащую выше нашего борта. Сейчас «Красин» ударит этого гиганта и сам расколется, как скорлупа грецкого ореха. Но Бачманова уже нет на мостике наверху. С нижнего мостика доносится звон телеграфа. «Красин» сразу, как осаженная лошадь, дергается, начинает дрожать от полного заднего хода винтов. Но не так просто преодолеть инерцию одиннадцати тысяч тонн, еще несколько мгновений корабль движется навстречу стамухе. До нее остается всего несколько метров, когда корабль начинает пятиться назад.

Мы обходим стамуху. А туман, точно нарочно, спускается для того, чтобы скрыть от глаз вахнача предательскую глыбу льда. Но мы ее обошли. Туман поднялся, стали отлично видны стада черных касаток, в ровном строю идущих нам наперерез. Как вышколенные солдаты, они перестраиваются на ходу и идут рядом с нами.

Я никогда не видел более любопытных животных, чем касатки. Они способны лезть под самый корабль, идти рядом с ним целыми часами. И главное—проделывается это не случайно, а организованно, целым строем.

В четыре часа на мостике появляется огромная фигура Августа Дитриховича Брейнкопфа — третьего помощника капитана. Бачманов передает ему бинокль, и мы вместе спускаемся вниз.

В лазарете — тишина. Шукин и Блувштейн храпят в своих койках. Но стоит мне хлопнуть входною дверью, как поднимаются сразу две головы.

— Чай будете греть?

— Конечно буду.

— Ну, скажите, когда скипит.

И ровно через три минуты, когда по подволоку клубится белый парный туман, Анатоликус роется под койкой, разыскивая наиболее приемлемые банки с консервами для нашего ночного завтрака. Консервы успели изрядно приесться. Теперь я плохо отличаю осетрину,

севрюгу, судака, только бычки дают себя знать сразу неимоверным количеством костей. Поэтому их мы не едим. Единственное, что пока еще можно есть — это овощные консервы — баклажаны и перец. Но как на зло их сегодня не оказывается, приходится удовлетвориться белугой в томате. Я вонзаю финский нож в ржавую жестянку, и струя красной жижи, с шипением вылетая из дырки, бьет мне в лицо.

Это неожиданное развлечение доставляет массу удовольствия моим сокаутникам, но я могу заверить, что вкус скисшей жижи белужьих консервов отвратителен.



V. У ЗЕБРИНОЙ ЗЕМЛИ

Заратустра

Скрежет и удары льдин о железные борта ледокола будят меня. Влезли в сплошную массу огромных льдин. «Красин» медленно крошит их, раскидывая в стороны, переворачивая, разламывая на большие голубые куски. Льдины лезут друг на друга, встают «на попа» и, увлекаемые мощным носом «Красина», долго сопровождают его, вздымая волны пенистой воды. Из-под нашего носа куски расколотых льдин вырываются окрашенными в красный цвет от соприкосновения с ржавым днищем «Красина».

Все полыньи заполнены стайками черных птичек, смело лезущих под наш нос, уходящих от нас под воду только из-под самого форштевня.

За ночь корабль поседел. На вантах повисла седая бахрома, борта и палуба покрылись инеем, ноги расползаются по скользкому дереву и трудно, не держась за поручни, спускаться по окантованным медью ступенькам трапа — подошвы едут вниз сами.

Между трубами, где построен широкий помост для самолета, копошатся кожаные тужурки летной группы. Летчик-наблюдатель Анатолий Дмитриевич Алексеев с утра до вечера возится с радио-аппаратурой бортовой

самолетной станции. С присущим ему терпением он раскладывает вокруг себя мелкие винтики и гаечки разобранных на составные части приемников. Что-то у него не ладится и тоном Заратустры, поучающего учеников своих, изрекает он истины о несовершенстве человеческих знаний. Откуда-то из-под помоста раздаются размеренные хлопки вспомогательного мотора аварийной радио-станции. Дуглас¹ почти налажен—остается добиться от него работы швейной машины. Анатолий Дмитриевич—правая рука Чухновского. Он—все: и завтех, и завхоз, и радист, и фотос'емщик и навигатор. И кроме всего остального, он—корабельный Заратустра.

Спустившись к себе, я застаю Алексеева с механиком Шелагиным за непонятной алхимией у нашей нехитрой аптеки. Анатолий Дмитриевич наливает в изогнутую стеклянную трубочку по очереди из всех склянок, имеющихся в шукинском хозяйстве. Нальет, посмотрит на свет, выльет. Так перепробовали они все лекарства. Я долго не могу понять, в чем дело. Оказывается, в спешке сборов летную часть нашу забыли снабдить креномером. Пришлось самим на пламени паяльной лампы согнуть кусок водомерного стекла, и теперь нужно было подобрать такую жидкость, которая, давая возможность по цвету легко видеть пузырек воздуха в уровне, не смачивала бы стекла. Как на грех, все лекарства оказываются неподходящими. Тонкой пленкой обволакивают они стеклянную поверхность. Наименьшими недостатками обладает темно-коричневая настойка хины. Ее и решено пустить в ход. Однако, она слишком темна. Мы развлекаем ее спиртом.

Радио-настроения

Время тянется томительно медленно—между трюмными «авралами» и боями с руководителями экспедиции из-за радио-информации. На радио-рубке полномочным хозяином является старший радист Иван Георгиевич

¹ Дуглас—вспомогательный бензиномотор для пуска самолетной радио-станции на земле (в полете она работает от ветрянки).

Экштейн. Когда Экштейн встает в благодушном настроении, журналисты могут быть до известной степени уверены, что их телеграммы отправят во-время, береговые станции будут нас слушать, никто не будет забивать нашего радио входящими телеграммами. Но к сожалению благодушное настроение у Экштейна бывает редко. У него постоянно болит живот, а каждому понятно, что трудно ждать благодушного настроения от человека с больным животом. Я посоветовал Ивану Георгиевичу лечиться настойкой красного перца на чистом спирту и даже собственноручно натолкал ему в бутылку несколько стручков красного перца. Этим я приобрел себе благоволение радио-начальства на целые сутки.

Горе нам, когда Экштейн не в духе. Наши телеграммы попадают некстати на радио-рубку, всегда некстати: тогда много оперативной работы, берег отказывается нас слушать, станция все время работает на прием бесконечных метео-сводок Березкина.

Все наши сообщения подвергаются строжайшей критике радистов за столом в кают-компаний. А критиковать есть что: отсутствие каких бы то ни было событий восполняется живой фантазией корреспондентов, возбуждающей взрывы смеха всего командного состава за обедом.

Никакие убеждения резонерствующего Миндлина в том, что тайна радио-рубки — это та же врачебная тайна, не действуют. На наши телеграммы ни в какой мере не распространяются правила обычной телеграфной передачи и немедленно по поступлении на радио-рубку они делаются достоянием всего корабля.

Сегодня критика последней телеграммы Миндлина неожиданно прерывается появлением нашего журналистского «боцмана» Южина (Рахмиловича), провозглашающего торжественно;

— Справа земля!

Бросаемся на верхний мостик. Действительно, справа в прорывы тумана мелькают бело-черные полосы воз-

вышенностей. Это—Фореланд Принца Карла. Форпост Шпицбергенского архипелага. 21 час 29-го июня.

Шпицберген—Грумант—Свальбард

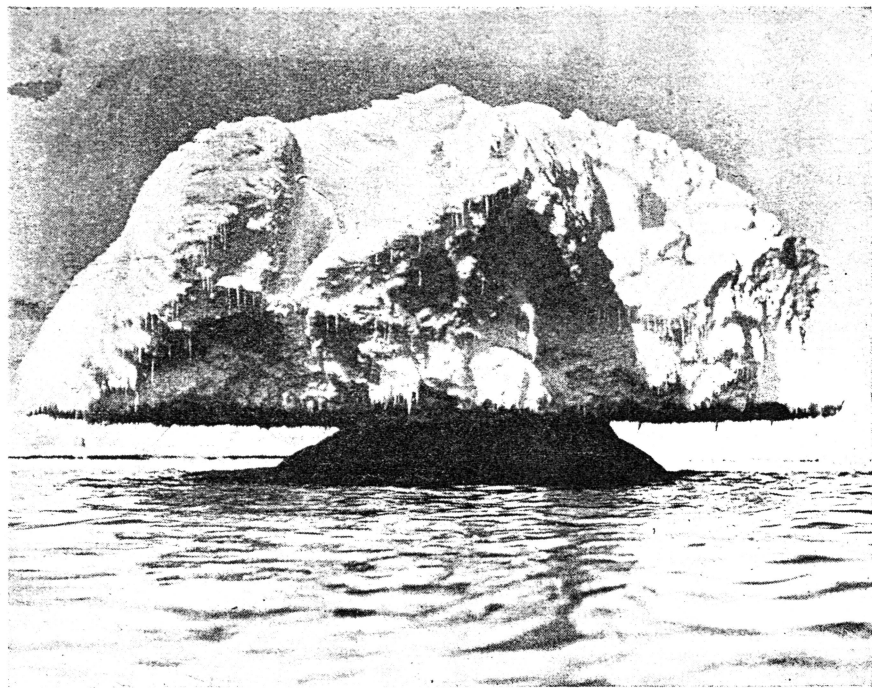
Черно-белые горы, темные снизу, сверкающие на вершинах, с яркими белыми полосами, спускающимися от вершины к подошве, тянутся по берегу. Говорят—это самый типичный пейзаж Шпицбергена.

Через полчаса в бинокль можно уже видеть мыс Старостина, ограждающий вход в Айсфиорд. Айсфиорд—крупнейший из заливов Западного Шпицбергена. Тут сосредоточены крупнейшие угольные разработки в бухтах Адвентбей, Гринхарбур и других.

Старостин—историческое имя. В роду Старостиных, из года в год посещавших Грумант, сохранилось предание, как о том писал один из них в 1871 году, что их предки посещали Грумант еще до основания Соловецкого монастыря, т. е. до 1435 года. Русские промысленники посещали Грумант задолго до того, как он был официально открыт и нанесен на карту голландским мореплавателем Баренцом в 1596 году.

В историческом споре—Грумант, Свальбарт или Шпицберген—в пользу русских поморов говорит очень многое. В то время, как промыслы иностранцев на Шпицбергене носили характер эпизодических, хотя и крупных экспедиций, русские поморы, приходившие сюда в значительно меньшем числе, были постоянными работниками и даже жителями на этом далеком полярном архипелаге. Здесь они оставались работать на долгие годы. Здесь много русских могил.

Архангельские поморы—дети вольницы Новгородской—издревле отличались предприимчивостью и прекрасным знанием морских промыслов. Когда царем Михаилом Феодоровичем в начале XVII века был установлен сбор пошлин с морских промыслов наших северных сибирских водах, поморы пошли искать свободного промысла к северо-западу от нашего Мурмана, т. е. в сторону нынешнего Шпицбергена или, как они тогда его называли, Груманта. В те времена Шпицберген не счи-



Стамуха «Бачманова»

тали еще самостоятельным архипелагом. Старые карты говорят о том, что Шпицберген является восточной оконечностью большого материка Гренландии.

Но и эти искатели свободных промыслов не были первыми русскими, пришедшими за зверем на Грумант. К началу 1576 года относится письмо короля Фридриха Датского на имя Людовига Мунка из Вардэ (тогда Вардегузе), с приказом обратиться к услугам русского кормщика Павла, живущего в городе Коле. Этот Павел (фамилия настолько искажена, что трудно ее распознать под значащимся в истории слове Нишетс) был предприимчивым промышленником и ежегодно плавал к берегам восточной Гренландии, т. е. к Груманту. Без Павла не считали возможным обойтись норвежцы, желавшие попасть на Грумант для организации промыслов. То обстоятельство, что Баренц, посетив Шпицберген, не нашел там следов русских, объясняется, по всей вероятности, тем, что наши поморы подходили к Груманту с его восточного берега, тогда как Баренц высаживался на него с западного. Во всяком случае, название «Шпицберген» (Острые горы), ставшее названием архипелага, по всей вероятности присвоено ему только потому, что русские поморы, в силу своей малой культурности, не только не нанесли архипелага на карты, но и не сообщили о его открытии. В силу этого и не было официально известно о том, что задолго до Баренца наши поморы открыли Грумант-Шпицберген.

Норвежцы утверждают, и быть может не без основания, что во всяком случае и раньше голландцев, и раньше наших поморов этот архипелаг был открыт норманнами, которые называли его Свальбардом. Факт открытия Свальбарда норвежцы относят к концу XIII века.

Мыс Старостина—памятник завоевания Груманта русскими груманланами, одно время державшими его почти полностью в своих руках.

С приближением к широте Айсфиорда мы входим в непосредственную зону спасательной работы помо-

щи «Италии», и интересы экспедиции снова овладевают всеми.

Теперь даже приблизительно нельзя сказать, как сложится наша работа, но Чухновский уже в волнении шагает по мостику с утра до вечера. Он полагает, что, высадившись на острове Фойн, у северо-восточного побережья Норд-Остланда, он устроит там базу своей летной части.

Стоит ли говорить, сколько появляется охотников сопровождать Чухновскому на остров Фойн. Я думаю, что если бы дать волю высадиться с ним всем желающим, на корабле не осталось бы ни одного человека. В кают-компани — горячие споры с утра до ночи.

Хуль почти не слезает с верхнего мостика. Не отрывая бинокля от глаз, он наблюдает прибрежные горы, как две капли воды похожие друг на друга. Но однообразие пейзажа не мешает ему называть имена вершин, заливов, глетчеров. Как свои пять пальцев, знает Хуль побережье Шпицбергена.

В час ночи на 30-е июня мы минуем северную часть Фореланда. Из-за низких утесов видна выщербленная лунка горы Монако и рядом сверкающий ледяною поверхностью глетчер Мюллера. С этими местами у Хуля связаны воспоминания его первых экспедиций к Шпицбергену. Одно за другим сыпятся исторические имена исследователей, под руководством которых он достигал вершин Монако и лазал по глетчеру Мюллера. За глетчером Мюллера виднеются горы, ограждающие залив Магдаленабей. Далее узкой щелочкой виден вход в Кингсбей.

Всю ночь мы идем чистой водой ходом в двенадцать узлов и только к десяти часам влетаем в большое ледяное поле толщиной в $1\frac{1}{2}$ —3 метра.

Нобиле

К вечеру у нас на траверзе Виргобей. Это название хорошо известно каждому воздухоплавателю, с ним неразрывно связаны имена Андрэ, Стринберга и Френкеля — первых аэронавтов, заплативших жизнью за попытку

добраться до полюса по воздуху. Сейчас в этой бухте—Читта-ди-Милано с Нобиле на борту.

Спасенный Лундборгом Нобиле сидит на борту своей пловучей базы и переходит из одной бухты в другую. Каждый день наша приемная радио-станция получает от него уведомление о ходе работ других спасательных экспедиций. По всему видно, что только внешне Нобиле делает вид, что придает значение работе других экспедиций, и что в действительности все свои надежды он возлагает на наш ледекол. Сегодня наше недреманное радио-ухо приняло из эфира в точках и тире такие радиogramмы:

«Читта-ди-Милано—Красину. 8/VII. 16 ч. 40 м.

Большинство спасательных экспедиций в своей работе базируются на работе Красина тчк Читта-ди-Милано находится в стадии посылки норвежского промыслового судна Браганца в восточном направлении чтобы Браганца возможно ближе подошла к группе Вильери тчк С Браганцы отправятся партии на санях и на ботах тчк Все это займет некоторое время является весьма трудным и даже невозможным в смысле приближения к группе Вильери даже на расстояние нескольких километров тчк Наши большие гидропланы могут только вести разведку и снабжают группу но с большим трудом так как их базой служит Кенигсбей отстоящий далеко тчк Что касается шведских экспедиций то думаю что они будут заняты поисками группы Мальмгрена и быть может смогут снять со льдины раненого из группы Вильери тчк

Читта-ди-Милано»

Или так:

«Просим сообщить думаете ли вы зайти в залив Вирго тчк Считал бы необходимым взять на борт по крайней мере одну упряжку в десять собак тчк Если ваше мнение таково же не считали ли бы вы необходимым зайти в Гринхарбур для принятия собак которых я прикажу для вас приготовить тчк

Небходимо достичь возможно скорее точки находящейся в двадцати милях восточнее острова Фойн где шесть человек находятся в опасности тчк Два норвежских деревянных судна по триста тонн смогли достичь Норд-Капа тчк Считаете ли вы возможным достичь указанного пункта вопрос Какова мощность льда который может форсировать ваш корабль тчк

Читта-ди-Милано»

В ответ голубой искрой пропищал наш передатчик:

«Красин»—Читта-ди-Милано тчк

Идем тумане тчк Случае его продолжения заход Грин-харбур затруднителен тчк Желательно чтобы собаки были подвезены борту «Красина» примерно двадцать четыре часа к месту широта семьдесят восемь градусов ноль пять минут долгота двенадцать градусов сорок минут тчк «Красин» свободно ломает лед мощностью до двух метров имея при этом скорость до пяти миль тчк Достижение Норд-Капа считаем возможным тчк

«Красин»

Эфир помолчал прежде, чем в наушниках вахтенного радиста снова запищало позывное РКК¹.

«Читта-ди-Милано—Красину

Вы не заходите сюда вопрос Я вас ждал Виргобей
Читта-ди-Милано Нобиле»

И в ответ опять прожужжала голубая искра.

«Красин»—Читта-ди-Милано.

Мы вас не поняли тчк Имея приказ итти возможно скорее на Лей-Смит мы направляемся туда тчк

«Красин».

И через две минуты опять ответ:

¹ Позывной радио-сигнал „Красина“.

«Читта-ди-Милано—Красину.

Генерал Нобиле хотел бы прибыть на борт «Красина» чтобы дать указания тчк

Читта-ди-Милано»

Ответное:

«Красин» - Читта-ди-Милано.

Приветствуем намерение генерала Нобиле тчк Для Красина затруднителен вход в Вирго причины большая осадка двадцать восемь фут постоянные туманы и потеря времени тчк Не находите ли вы возможным подход Читта-ди-Милано к нам вопрос

«Красин»

В радио-рубке дежурный радист настороженно слушает эфир. Следуя едва заметным движениям регулятора-приемника, изменяются тоны в наушниках. Десятки голосов на все тона гаммы перекликаются через сотни и тысячи километров, но Нобиле молчит. Никакого ответа на наш вопрос от него не последовало. «Красин» поспешно продолжает свой путь к Северу.

Вахтенный радист решил воспользоваться молчанием Читта-ди-Милано и сплавить на берег кучу залежавшейся радиожурналистской братии. Один за другим уходят в пространство с нашей антенны зовы береговым радио-станциям: Свальбарду, Инге, Норд-Капу. Один за другим десятки раз повторяет радист позывные, но берег молчит, как убитый. Наконец отзывается Инге:

«Нет ни минуты свободного времени. Ночью в два часа уделю полчаса для приема.

Инге»

И вслед за ним, точно сговорившись, отвечают Свальбард и Норд-Кап:

«Станция занята непрерывной работой. Нет ни минуты свободного времени. Ночью уделю полчаса».

Что можно сделать? Норвежцы не желают принимать наших радио. Эта история повторяется уже третий день.

Никакие жалобы директору норвежских телеграфов не действуют и наши телеграммы продолжают копиться на столе радио-рубки.

В эти дни мы больше чем когда-либо жалели об отсутствии у нас на борту коротковолновой радио-станции. Впрочем слово «отсутствие» неверное слово. У нас не только есть аппаратура коротковолновой станции, но эта аппаратура уже вторично устанавливается в специальном помещении, но только из ее работы ничего не выходит. Молодой, очень милый человек, ленинградский коротковолновик-любитель Добровольский говорит, что он сделал все для того, чтобы заставить работать коротковолновую установку, но по неизвестным причинам Москва нас не слышит, а мы не слышим Москву. Хотя впрочем сначала причина была известна. В старой радио-рубке сказывалась тряска машины. Теперь сказывается что-то другое, что — неизвестно. Однажды только Добровольский услышал невнятный лепет СОК'а ¹.

Но надежды были недолговечны: СОК был слышен один раз.

Добровольский поневоле предается необычайному двадцатичетырехчасовому *dolcia far niente*.

Бездействие радио-станции отбивает всякое желание работать над телеграммами, — все равно они без толку лежат на радио-рубке. Целые дни провожу на палубе и верхнем мостике в беседах с профессором Хулем. Сегодня мы минуем 80-ю параллель. На берегу видны все такие же желто-белые горы, только снегу как будто становится больше и ниже спускается он к воде.

В 17 часов проходим широту 80°30'.

Арктика выставляет нам заставу из сплошных ледяных полей толщиной в 2—2½ метра. Движение «Красина» делается все медленней, и наконец наступает момент, когда, вылезши на льдину, он не может ее продать.

¹ Сокольнической радио-станции в Москве.

На капитанском мостике раздается звонок машинного телеграфа, и ледокол медленно сползает задним ходом со льда. На белоснежной поверхности остается огромный красный след, по форме нашего носа. Точно от удара острого форштевня кровь выступила на белоснежной груди неподатливой льдины. «Красин» отходит назад, разбегается и с новыми силами бросается на упорную льдину; однако она не желает уступать. Ломаются края, мелкие щели расходятся от нашего носа, но в целом она остается такой же неподвижной могучей преградой. Снова сползаем назад по новому ржавому следу и снова на полных оборотах машины лезем на лед. Наконец под тяжестью «Красина» лед обламывается и, заливая голубую волною соседние льдины, уходит под наш нос. Но запас нашей энергии уже иссяк, и чтобы преодолеть следующую льдину, нужно опять отходить и бросаться в атаку с разбега. На полных оборотах машин мы идем со скоростью не более двух миль в час.

Стоя рядом со мной, Хуль только качает головой.
— Я впервые имею счастье плыть на ледоколе. Мне никогда не приходило в голову, что можно передвигаться, хотя бы и с трудом, в этих льдах, которые мы всегда считали непреодолимым препятствием для судов. Мне кажется, что нашей стране, желающей много работать у этих берегов, нужны такие ледоколы.

Жюдици

В эту минуту на мостике появляется новый собеседник — корреспондент итальянской газеты «Corriera Della Sera» Жюдици. Потирая руки и вглядываясь в нас сквозь толстые стекла очков, он внимательно вслушивается в наш немецкий разговор.

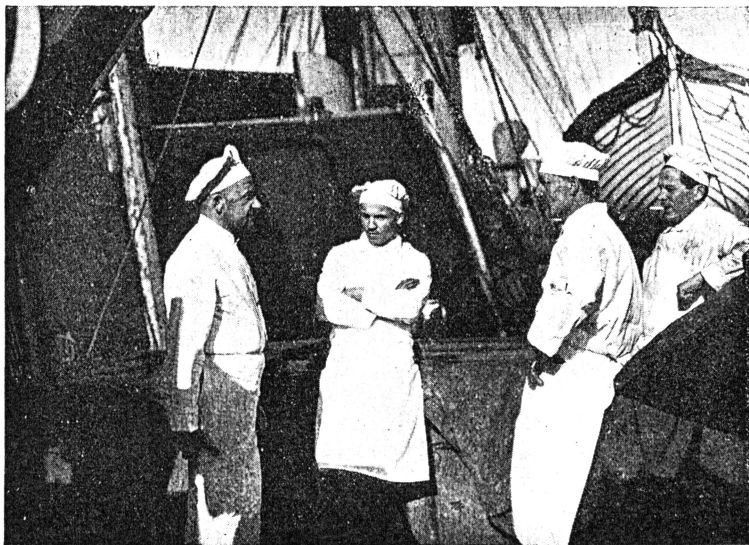
— Как хорошо, что нам не нужны ледоколы. Вы подумайте только, сейчас над морями Италии голубеет яркое небо и под лучами жаркого солнца на их берегах наливаются соком чудесные фрукты. Не знаю, за что природа прокляла эти края таким нецензурным холодом.

Хуль не может остаться спокойным, когда столь непочтительным образом оскорблен его излюбленный Север; Север, могучему ледяному сиянию которого он отдал всю свою жизнь, все силы; Север, которому безраздельно отдали свои жизни столь великие его соотечественники, как Амундсен, Нансен, Свердруп.

— Прежде всего, господин Жюдичи, теперь июнь месяц, здесь лето и вы не можете знать, что такое поллярный холод. Это—раз. Дальше, природа не прокляла бы эти края, если бы людям не нужно было учиться жить, так, как велит сама она, природа. Ведь там, на юге, под лазоревым небом, пригреваемые лучами жаркого солнца, вы развращаетесь. Вы забываете о том, что такое истинные силы природы, вы забываете ее мощь и перестаете быть настоящими людьми. А вот когда отсюда, с южных морей, вы попадаете сюда к нам, вас постигает участь экипажа «Италии». По рукам и ногам, как маленьких детей, пеленает вас природа. Вы бессильны в борьбе с ее настоящими силами, с теми силами, которыми привыкли бороться мы, потому что мы их знаем, мы ценим их по достоинству, как нужно ценить настоящих врагов.

Но Жюдичи не до лекций. Он уже успел давно забыть, что такое борьба с холодом, он перед ним капитулировал. Хотя температура не падала ниже 5° Цельсия, Жюдичи успел поверх пальто и трех фуфаек, которых он не снимает даже в постели, натянуть на себя вонючий овчинный тулуп. Из-под тулупа юмористической юбочкой торчат широкие модные брюки для гольфа, перехваченные у тонких щиколоток пестрыми серыми гамашками.

Жюдичи сам с комической простотой признает свою северную несостоятельность. Все—от брюк для гольфа до фото-аппарата—его не удовлетворяет и не приспособлено для путешествия. Этот фото-аппарат доставил ему много неприятностей. Он купил его в Осло в день отъезда и до настоящего момента не имеет никакого представления о его устройстве. Наугад щелкает затвором, совершенно слепыми глазами следя за



Коки друзья Анатолиуса



Кочегарский оркестр

номерами неизменно перекрученной пленки. И бинокль у него какой-то нескладный. С такими биноклями дамы ходят в театр.

То ли дело семикратный Цейс огромной светосилы, в который Хуль наблюдает сейчас за берегом. Что-то отыскав на берегу, Хуль передает мне бинокль.

Вулкан Сверреберг

— Посмотрите туда, там на 80° 20' север. широты и 15° вост. долготы против мыса Грейхук вы можете видеть плато, над которым возвышается зубчатая вершина горы. Это—вулкан Сверреберг. Сверреберг—самый северный вулкан в мире. Нам не приходилось наблюдать его действия, но вероятно он не окончил еще своей вулканической жизни. Невдалеке от него—тридцать горячих источников с температурой воды в 28° Цельсия выше нуля.

Гейзеры севернее восьмидесятой параллели! Это не плохо. Все-таки Север интереснее Юга. Разве встретишь в Сахаре ледник.

Но как ни интересен Север, у него все же больше отрицательных сторон, чем положительных. Здесь люди не знают, что такое простуда! Это хорошо! С цынгой научились бороться—отлично! Но солнце! Солнце—оно двадцать четыре часа в сутки заливает яркими лучами ослепительные льды.

Сначала мне казалось это забавным. В любое время суток в каюте можно читать, не зажигая света, и на палубе прогуливаться в полночь, как в яркий солнечный день, но теперь, когда мы не можем смотреть на льды, не одев темных очков, я проклиная это вечное солнце. Даже ночью нет никакой возможности избавиться от назойливого света. В носовых каютах, где не так удручающе-жарко, как у нас в лазарете, можно еще закрывать железные крышки иллюминаторов. Но у нас, где температура при закрытом иллюминаторе немедленно поднимается до тридцати градусов, приходится довольствоваться навешиванием на иллюминатор всякого темного тряпья. Но и это помогает мало:

сквозь щели в занавесках пролезают предательские лучи.

Жюдици мечтает

В кают-компании противно сидеть, когда вместо уютного электрического света плафонов в иллюминаторы неудержимо льет в полночь тусклый свет серого, туманного дня. В такие ночи в углу у Жюдици собирается кружок. Облаченный в несколько фуфаяк, непрестанно потирая озябшие руки, с сигарой в зубах— Жюдици предается необузданным мечтам. Он видит себя не участником полярного плавания, а берлинским корреспондентом «Corriera Della Sera».

— Бавария—лучший район Берлина. Право это самый благородный район. Что такое Вестен, набитый бюрократами и богатыми дельцами? У нас этой публики нет. Весь наш бецирк¹ населен журналистами и кокотками высшего ранга. Здесь все журналисты, люди свои, и я мог бы не делать подобных разграничений: «журналисты» и «кочотки». По существу ведь это одно и то же.

Ех officio Южин, наш боцман, должен обидеться за советскую прессу. Но пока он подбирает, из имеющихся в его распоряжении французских слов, подходящую фразу, Жюдици успевает снова завладеть нитью своих воспоминаний. Из его уст льются медовые воспоминания о берлинских локалях, фокстротах, танго и чарльстонах. Закативши глаза, он смакует какие-то особые, с длинными тройными названиями родные блюда, которые замечательно подают в итальянском кафе у Ангальтер Банхоф.

И точно с неба на землю возвращает его принесенный горничной Ксенией стакан контрабандной пресной воды.

Жюдици находится у нас на привилегированном положении гостя, да еще вдобавок он—представитель нации, людей которой мы идем спасать из ледяных

¹ Бецирками в Берлине называются части города.

тисков, но буфетчики с ним считаются мало и держат его в черном теле, подобно всем прочим пассажирам. Немилость буфетчиков лишает Жюдици роскоши пополоскать зубы не украденным со стола стаканом бурого чая, а самой обыкновенной пресной водой. Только сердобольная каютная уборщица Ксения Александрович время от времени снабжает Жюдици этой вожаделенной жидкостью, которая кажется ему верхом блаженства, хотя от ее ржавого вкуса стягивает рот, как от таннина.

Бельевая трагедия

Ксения — удивительный человек. Никто из нас не видел ее отдыхающей или спящей; она жалеет всех, кроме себя. Она является у нас единственным человеком, умеющим произвести такую необходимую операцию, как стирка, и потому все стремятся использовать ее добросердечие. Каюта Ксении завалена горами грязного белья. Частенько можно наблюдать кого-нибудь из командного состава или из состава экспедиции робко стучащим кончиком пальца в дверь каюты Ксении. Можно безошибочно сказать, что это владелец какой-нибудь пары белья, лежащей у Ксении вторую неделю в ожидании очереди на стирку. Ксении очень совестно, что она не постирала этой пары белья; заплетающимся от усталости языком она оправдывается и дает обещание завтра к утру приготовить «рубашечку».

Однако, если страдающим лицом в этой бельевой трагедии является сама Ксения, то жалуется на нее больше всего живущая вместе с Ксенией в каюте корреспондентка газеты «Труд» Любовь Воронцова. В редкие минуты Любовь Воронцова отрывается от чтения огромных, толстых, как кирпич, романов ЗИФ'а. Страницы романов пожелтели от обвевającego их едкого дыма бесконечных папирос «Совет», выкуриваемых старательной читательницей. В эти минуты Воронцова жалуется на неприятности: с так называемого вечера до так называемого утра Ксения мешает ей спать, возясь с бельем. В дверь беспрерывно стучат бесконечные клиенты Ксении. У Любви Воронцовой расстроены нервы, стуки

отравляют ей жизнь. Она уходит на верхний мостик и там стоит закутанная в матросский овчинный тулуп и в валенках, над которыми игриво светится в черном шелковом чулке большая дырка. Здесь предается она лирическим размышлениям о судьбе «бедненьких итальянцев, которым вероятно ужасно, ужасно холодно». Иногда, правда очень редко, Любовь Воронцова пишет очередной фельетон для «Труда». В этих фельетонах неизменно фигурируют «волосатые руки» начальника экспедиции проф. Самойловича и «пение клавиш под тонкими пальцами» Чухновского.

Чухновский заряжается музыкальной лирикой не иначе, как выпив пять кружек чаю, разбавленного консервированным молоком. Этот напиток действует на него опьяняюще. Его пальцы резво бегают по клавишам, наполняя всю кают-компанию бурными звуками пианино, в которых по какой-то иронии настройщика все звуки гаммы перемешались.

Под этот аккомпанемент неизменно раздаются из угла возгласы наших заядлых картежников. Картами заняты всегда два стола. За одним бесконечный преферанс Южина, радиста Юдихина, Суханова и Добровольского. Это — единственный случай в жизни, когда радисты принимают журналистов. А за другим столом, руководимые громогласными возгласами Ораса, режутся в «красную бороду» механики летной группы и оператор Блвштейн. «Красная борода» — злой гений нашего оператора. Увлечшись ею, он отмахивается, как от назойливых мух, от всех, кто прибегает к нему с верхнего мостика с несвоевременными напоминаниями о каких-то необычайных ледяных красотах.

Глубокой ночью, этак часа в три-четыре, расходятся картежники, смолкает пианино Чухновского и кают-компания погружается в сон, только из угла, занимаемого Жюдичи, доносится неумолчное стрекотание «Ремингтона», на котором ретивый итальянский корреспондент умудряется настрочить за ночь по тысяче слов. Впрочем это не штука, что он умудряется их настрочить,

гораздо удивительнее то, что ему удастся их протолкнуть через наш радио-барьер.

Едва успевает умолкнуть стрекотание машинки, как в кают-компанию шумной гурьбой вваливаются буфетчики и начинается сбрасывание чемоданов на спящих по углам пассажиров, предшествующее процедуре драяния палубы.

Неприступные льды

Наступает утро 30-го июня. Мы приближаемся к проливу Хинлопен, попрежнему борясь со льдами. Сегодня публикуется решение руководства:

«Экспедиция перешла в новую стадию. Центр ее действия переместился на летную часть. Перед летчиками стоят сейчас две задачи.

Первая: разведать ледяные условия, выяснить возможность дальнейшего продвижения «Красина». Вторая: оказать помощь группе Вильери (быв. Нобиле).

Что касается продвижения «Красина», то разведка будет производиться в двух направлениях: к северу и к югу. В зависимости от показания летчиков, «Красин» будет продолжать путь или к северу от теперешнего курса, или в обход острова Норд-Остланд через пролив Хинлопен, пытаясь пройти к мысу Лей-Смит с запада и юга. Общая длина предполагаемого пути около 600 км., причем в проливе Хинлопена и к югу от острова Норд-Остланд предполагается присутствие годового льда, легко проходимого в противоположность полярному льду.

Если в обоих случаях проходимость окажется тяжелой, то предполагено идти в Адвент-Бей (Айсфиорд на западном берегу Западного Шпицбергена) за углем и водой».

Чухновский не сходит с верхнего мостика. Он нервничает, хотя старается это скрывать. Для всех перестает быть тайной, что Борис Григорьевич считает необходимым как можно скорее начать полеты. К такому решению его приводят результаты работы Березкина.

Характер кривых, подбегающих к району наших операций на синоптических картах, делается с каждым днем все неприятней и неприятней. Барометрический максимум делается все более неустойчивым. Все говорит за то, что наступают последние ясные дни. К полуночи на траверзе у нас Норд-Кап.

Серо-белые скалы Норд-Капа едва заметным массивом выпирают из сковавших море тяжелых паковых льдов.

Как запаренный конь, дрожит наш корабль, набегая на большие поля. По десять раз долбим в одно и то же место. В кают-компании с утра до вечера слышен отчаянный грохот. Точно кувалдами бьют по железному борту. А в корме все дрожит от неудержимого вращения валов и от непрерывных ударов винтов. Как в кофейной мельнице, перемалываются в вингах огромные льдины. Корма подскакивает от ударов. У нас в лазарете звенят склянки в аптеке.

Медленно, так медленно, что глазом не уловить движения, мы идем вперед. Серые скалы Норд-Капа с правого траверза как будто стоят на месте. Проходит несколько часов, прежде чем в створе Норд-Капа появляется голая шапка острова Вальден. Мы упираемся в трудное место. Прямо по курсу лежит пролив между островами Тэвль и Фиппс, но на карте контуры Фиппса нанесены неуверенным пунктиром и почти отсутствуют указания глубин. Можем ли мы с нашей глубокой осадкой пройти в этом проливе без риска повредить себе корпус? В штурманской рубке, совершенно позеленевший от постоянного страдания желудком и бессонных ночей, штурман Юрий Константинович Петров с микрометрической точностью стремится зафиксировать на карте этот медленный путь ледокола.

Не позавидуешь положению наших штурманов, когда на верхнем мостике они гадают по пальцам, на какую точку взять пеленг: до такой степени похожи друг на друга горы, серо-белые близнецы.

В таких случаях неизбежно обращение к авторитету старого Хуля. Сдвинув на лоб две пары очков, он сверлит своим Цейссом цепь однообразных вершин.

Долго сравнивает каждую точку с картой. Много раз неуверенно опустит он бинокль, прежде чем исполненным полного убеждения жестом ткнуть указательным пальцем в какой-нибудь мыс.

Юрий Константинович, как и все мы, верит Хулю, он уверенно кладет линейку на карту и проводит карандашом прямую линию между островами Вальден и Парри.

По немому указанию этой черты вахтенный начальник говорит в медное ухо рупора рулевым:

— Вправо — сорок пять градусов.

— Есть вправо сорок пять градусов.

На чистой воде вслед за этим последовал бы поворот штурвала, и «Красин» сейчас же повалился бы на новый курс. Теперь проходит около часа, прежде чем вахтенный рулевой может ответить:

— На румбе.

И вахтенный начальник, еще раз сверивши показание компаса с карандашной чертой, нанесенной Юрием Константиновичем, удовлетворенно подтверждает:

— Так держать.

Огромные льдины, точно живые существа, напирают на наши борта, чтобы помешать нам взять новый курс. Теперь это не отдельные куски битых льдов, а большие поля, почти лишенные трещин. Высокие торосы в хаотическом беспорядке бороздят белую поверхность резкими теньями.

Переплетаясь хитрой косичкой на нашем пути, тянутся вереницы крупных медвежьих следов. Эти следы мы встречаем теперь на каждом шагу, и все они тянутся с открытого моря в направлении к острову. Время от времени на белоснежной поверхности виднеются желтые пятна, по которым точно тащили грязный мешок. Следы лежки тюленей.

Черные отверстия лунок, будто магниты, притягивают к себе косички медвежьих следов. Время от времени в этих лунках появляется полированная голова тюленя и наблюдает за нами до тех пор, пока корабль не подходит вплотную. А с другого борта на расстоянии не-

скольких сотен метров черными брызгами разбросаны по снегу тюленьи стада. Ни малейшего внимания не обращают они на «Красина».

Адрес Совкино у Семи Островов

У самого фальшборта караулит с аппаратом Блувштейн. «Красная борода» набила ему оскомину — для развлечения решил он заняться с'емкой. Тем более, что сегодня получен радио-запрос Совкино: «Куда адресовать у Ссми Остров запасные фильмы для с'емки?».

С Норд-Оста гнет холодный ветер. Заметно свежеет. Если бы поверхность моря тесным панцирем не сковывали льды — волна мотала бы нас с борта на борт, нам не влезть бы в узкие проходы между Семью Островами.

Архипелаг Семи Островов — это гористые маленькие скалы с большими именами. Целую лекцию по истории Севера можно прочесть по этим именам: Нельсон, Фиппс, Парри, Мартенс.

Все такие же косички медвежьих следов переплетают проливы между островами. Мы едва движемся наперерез этим следам. Слева, недалеко от берега острова Парри — желтая точка. Белый медведь. Только в наших широтах, на фоне наших красок полярный медведь может быть назван белым. Здесь, у себя на родине, его окраска кажется резким желтым пятном.

Постепенно пятнышко вырастает, медведь останавливается, поворачивает в нашу сторону голову, внимательно наблюдает за нашим движением. Подозревает ли он, что много десятков человеческих глаз с жадностью следят за каждым поворотом его головы и несколько десятков винтовочных дул направлены в его сторону? Опасности он не чувствует. Постояв с полминуты, он снова деловито бежит своей дорогой.

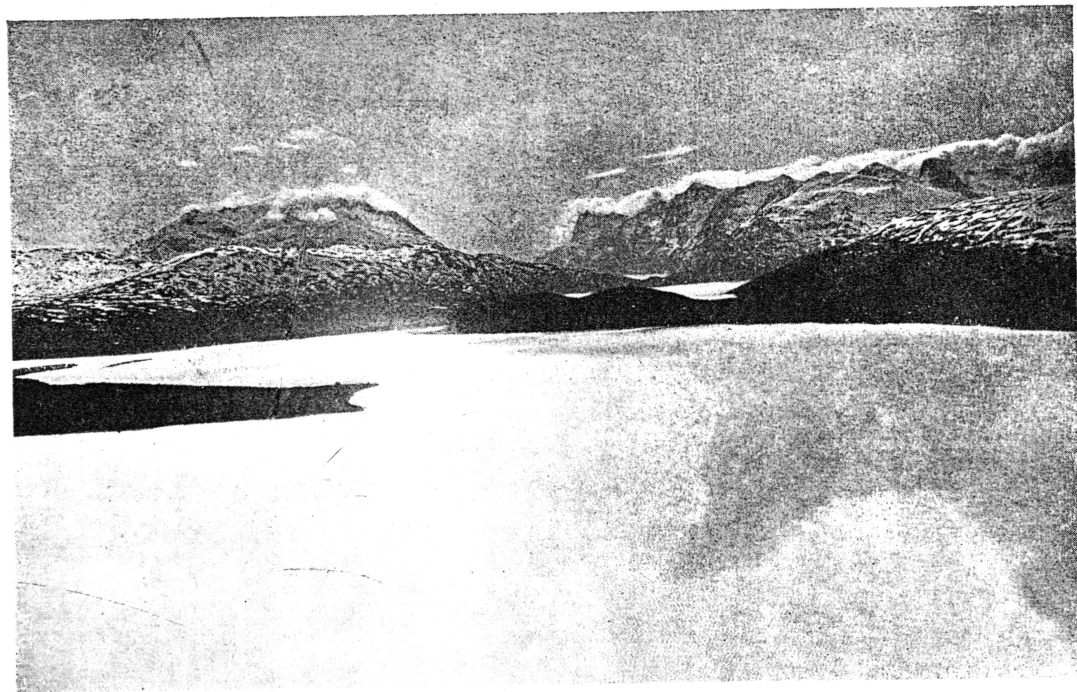
Когда дистанция между медведем и нами достигает дальности действительного выстрела, с нашего борта раздается одновременный залп нескольких десятков винтовок. Отчетливо видно, как взбрызнутый пулями лед взмывается вокруг ошеломленного зверя. Он останавливается, как вкопанный, глядит на нас и, пораздумав



Фореланд принца Карла



Полуостров Хуля и Магдаленабей



Острова Датский и Амстердам близ Вирго

минуту, бежит дальше. Еще несколько выстрелов подбрасывают осколки льда у самых ног зверя. Он снова останавливается, снова внимательно смотрит на корабль. Только после второго столь же дружного залпа, не принесшего зверю никакого вреда, он отворачивается от нас и не спеша уходит к острову.

Тем временем в трюгольнике Парри, Вальден, Нордкап мы попадаем в полосу чистой воды. Обрадованный «Красин» стремительно несется вперед. Такого гладкого бега по чистой воде мы не испытывали давно. Ни грохота льдин о борта, ни лихорадочной тряски от столкновения со льдами. Можно подумать, что корабль стоит: такая тишина за бортом. Но этот отдых «Красина» длится недолго. Спустя два часа мы снова во льду. Да в каком! По нагроможденным друг на друга осколкам можно судить об огромной толщине лежащих перед нами полей. По десять раз тычется «Красин» острым носом в ледяные барьеры, но продвижения вперед почти незаметно. Временами, точно устав от этой борьбы, «Красин» замирает на месте.

Пал Акимыч

Когда борьба со льдом принимает затяжной характер, на штурманском мостике появляется старший помощник капитана Павел Акимович Пономарев, или попросту Пал Акимыч. Маленький, коренастый, в толстой форменной шубе, он кажется шаром. Его голова чуть-чуть возвышается над поручнями мостика. Пал Акимыч — моряк из поморов. Он перешел к нам с ледокола «Ленин». С первого же дня на него свалилась целая груда обязанностей. В его ведении весь личный состав; он отвечает за внешний распорядок на корабле; на нем — вся палубная команда; на нем — все хозяйство. В первые дни, когда мы не знали друг друга в лицо, никто из нас и не подозревал в замурзанном, вечно занятом на палубе черной работой человеке старшего помощника капитана. Спокойствие и уравновешенность приходят вместе со спокойной жизнью, со строгим распорядком работы, со сном по часам. У нас

о строгом порядке, когда само солнце не желает признавать ни дня, ни ночи, говорить конечно трудно. Но Пал Акимыч стремится создать какое-то расписание жизни и на себе показывает пример того, что можно придерживаться расписания даже за восьмидесятым градусом северной широты.

В дни тяжелых битв со льдами Пал Акимыч часами расхаживает по мостику, внимательно наблюдая за работой ледокола. От его глаза не укрывается ни одна полынья, ни одна трещина, которая может облегчить продвижение «Красина».

Сегодня Пал Акимыч всю вторую половину дня не сходит с мостика. Но и его острый глаз ничему не может помочь—на пути поднимается первобытный хаос из ледяных скал. Да и угля у нас не так много, чтобы рисковать форсировать явно безнадежные льды.

Рядом с коренастой фигурой старпома вырастает меланхолический Эгги. Эгги не разговорчив. Со скупающим видом выслушивает он мнение Пономарева и вахтенного начальника Легздыня и безнадежно машет рукой. При звоне машинного телеграфа, сигнализирующего: «Стоп», вздох облегчения вырывается из груди старшего механика Ершова, болеющего духом каждый раз, когда «Красина» заставляют форсировать непосильные льды. Теперь Михаил Иванович Ершов может быть спокоен: винты, за которые он трепещет, не будут молотить по льдинам и новые заклепки не вылетят из корпуса «Красина» от ударов о льды. «Красин» стал.

Льды сильнее «Красина»?

Мы пока ничего не знаем. Ночь проходит в томительном бездействии. «Красин» продолжает стоять, а мы отсыпаемся в ночь на 2-е июля.

Лежа у себя на койке, я могу с точностью определить, как работают машины: полный, средний, малый, задний ходы—все это совершенно по-своему дает себя знать в лазарете. Каждому ходу соответствует свое дрожание, своя вибрация гребного вала правой бортовой машины,

проходящего под нашей палубой. Склянки в аптеке на вибрацию вала резонируют своим перезвоном.

В лазарете приятно спать, когда машины работают на среднем ходу. Чувствуешь себя как на диване международного вагона. Шумы перемежаются, точно колеса вагона постукивают на стыке рельсов. Сегодняшнюю ночь непривычно тихо в моем закоулке—это мешает спать. Обливаюсь потом, ворочаюсь с боку на бок, засыпаю только под утро. А в девять часов снова работает машина. Не слышно шуршания льда по бортам и только смена вибраций гребного вала говорит о том, что все время меняется ход машины с переднего на задний.

Решено не пробиваться между Семью Островами и Норд-Остландом: Читта-ди-Милано сообщает, что его самолеты обнаружили мелкий битый лед и свободную воду к северо-востоку от Семи Островов. Поворачиваем обратно для того, чтобы обойти Семь Островов к северу. Мы так долго толчемся возле этих разбросанных по ледяному морю одиноких серых скал, что трудно себе представить, что можем с ними расстаться.

С трудом выворачиваемся от прихватившего нас за ночь льда. Движемся по проложенному нами же каналу.

Движемся крайне медленно. Имея на траверзе северную оконечность острова Парри, ложимся на норд и широким кольцом огибаем всю группу Семи Островов.

Достигнув с большим трудом точки $80^{\circ} 48'$ сев. широты и $22^{\circ} 13'$ вост. долготы, снова ложимся на ост. Теперь дело идет еще хуже. Несмотря на усиленную работу машин, несмотря на то, что весь корпус корабля содрогается от ударов по льду, движения почти незаметно. За последние сутки мы продвинулись всего на 20 миль.

С нетерпением наблюдаем за небом, ищем темную полосу, отражающую свободное от льдов море. Но этой полосы все нет и нет. Тусклое белое небо поднимается от самого горизонта. Значит до самого горизонта тянется лед. Ошиблись ли летчики с Читта-ди-

Милано или за сутки успело нагнать столько льда? Как бы там ни было, но к двадцати часам 3-го июля борьба с непомерными льдами становится бесполезной. Опять машины застопорены, и «Красин» остается недвижимым в ледяных тисках.

Весь день сегодня идут разговоры о том, что с левым бортовым винтом что-то неладно. Стармех полагает, что сломана лопасть.

Скафандр Желудева

Ершов вместе с Пономаревым спускаются за борт на шлюпке, с трудом пролезающей в узкую щель между льдом и нашим бортом, чтобы осмотреть левый винт. Результаты осмотра неутешительны: одной лопасти нет. Но точно установить, что случилось с вингом, может только водолаз. Через два часа облаченный в зеленый резиновый костюм старший водолаз Желудев стоит на трапе, спускающемся со шлюпки под воду. Помощник его, водолаз Дмитриев, наворачивает ему на плечи медный котел скафандра, а я еще раз убеждаюсь, что в настоящих походах все вовсе не так парадно, как пишут в книжках. Правдивость лишает меня возможности сказать, что на Желудеве «был надеет блестящий медью скафандр» — медь только угадывалась под слоем красной окалины.

Скафандр наверху — и Дмитриев, зачерпнув горстью ледяной воды, выливает ее на медную голову Желудева и сразмаху шлепает его по затылку. Такова традиция: как на лошадь нельзя садиться справа, так и водолазу нельзя лезть под воду, пока кто-нибудь не шлепнет его по скафандру мокрой рукой.

Желудев бултыхается в воду, —рой мелких пузырьков бежит по воде над его утонувшей головой. Как в стакане нарзана, пузырится вода над головой Желудева и весь воздух, подаваемый усиленно накручиваемой с палубы помпой, без задержки проходит в щель по воротнику между скафандром и резиновым платьем. Как ошпаренный вылезает обратно Желудев. Точно температура воды не ниже нуля, а по крайней

мере близка к точке кипения. Проворный Исаичев свертывает с Желудева скафандр. Высохла уплотняющая прокладка в скафандре. Ее заменяют другой, снова Желудев получает мокрый шлепок и отправляется в воду. Но снова, как на поверхности самовара, пузырится вода, и он вылезает обратно. На этот раз экспертиза Дмитриева устанавливает непорядок в нарезке.

Я ухажу спать, так и не дождавшись, когда Желудев опустится в воду без веселого роя блестящих пузырьков вокруг головы.

Сен-Мориц у полюса

Ночь на 4-е проходит в бездействии. Спать надоело. Один за другим спускаются на лед любители лыжного спорта. Впрочем слово «любители» к нам мало подходит; среди нас многие, подобно другу нашему Миндину, становятся на лыжи впервые. Ити на лыжах по арктическому льду — несколько труднее, чем по Петровскому парку. Путь преграждают ледяные пороги, снежные бугры вышиною в несколько метров. Только уткнувшись носом в торос, представляешь себе историю его возникновения. Столкнувшись, льдины взгромодились друг на друга, крошась и обламываясь. Обломки в свою очередь примерзли к льдинам, и вся эта каша образовала неровный бугристый холм с зазубренными острыми краями и неправильной вершиной. Это-то и есть торос. Перебираться через такое препятствие, имея на ногах лыжи, невыносимо. Перебросив лыжи через торос, приходится корабкаться на него с помощью лыжных палок. Преодоление тороса осложняется еще тем, что в большинстве случаев где-нибудь около него чернеет открытой водой широкая трещина, в которую неизбежно сползаешь при первом же неверном движении. Не лучше торосов — полыньи. Не через всякую полынью можно перебраться. Когда трещина не широка, мы переходим через нее прямо на лыжах. Вот где я оценил толстые, неуклюжие на вид, точно вырубленные деревенским мальчишкой лыжи! Они свободно переносят меня через трещину.

Число лыжников делается все больше. 24 часа подряд занимаемся мы от нечего делать лыжным спортом. «Красин» превращается в какой-то пловучий Сен-Мориц.

Бездействие начинает томить. «Красин» становится игрушкой ветров и течений. За последнюю ночь вместе со льдом нас сдрейфовало на две мили к востоку. Хорошо еще, что дрейфует по пути, а не против. Если так пойдет и дальше — оставшиеся нам до группы Вильеры 120 км. мы пройдем в 34 дня и то при условии, если льдину этой группы не будет дрейфовать в том же направлении, что и нас. Иначе мы будем гнаться за собственной тенью. Обидно конечно, преодолевши 4875 км. от Ленинграда до Семи Островов, тащиться оставшиеся 120 км. больше месяца, но ведь Нансен потратил три года на безвольный дрейф вместе со льдами поперек полярного бассейна. А что такое 34 дня по сравнению с тысячью дней, потраченных Нансеном.

Но логика — одно, а практика — другое. Торчать тут полтора месяца мы не смеем — нам тогда не выбраться отсюда до наступления полярной зимы. Нужно искать иных путей к нашей цели.

Затирает не только нас. Еще хуже приходится всем остальным экспедициям, располагающим небольшими транспортом или судами промыслового типа. Все они находятся в состоянии полной беспомощности, значительно южнее и западнее нас.

Еще хуже, чем у нас, обстоит дело у «Малыгина», путающегося у юго-восточных берегов Зюд-Остланда. Неважно у него и с летной работой. Только сегодня — после пяти суток отсутствия — вернулся Бабушкин, которого мы уже имели право оплакивать, как погибшего.

Удивительно, что летная работа у северных берегов Шпицбергена проходила до сих пор так благополучно. Не произошло ни одной серьезной аварии ни с итальянцами, ни со шведами, ведущими интенсивную разведывательную работу. Неудачу Лундборга, строго говоря, тоже нельзя считать неудачей: ценою одного са-

молета он спас главу экспедиции и вселил в членов бедствующей группы надежду на спасение.

Ни на один день ни итальянцы, ни шведы не оставляли самой деятельной разведки и посильной помощи группе Вильери. Уже сейчас усилиями летчиков группа Вильери обеспечена продовольствием и необходимейшими вещами. Начальником шведской спасательной экспедиции капитаном Торноорг передано по радио о том, что шведские самолеты снабдили группу Вильери продовольствием и одеждой на три месяца.

Характер летной работы в этих широтах зависит даже не от климатических условий, а больше от поверхности, над которой приходится летать. Чрезвычайно затрудняет условия посадки и взлета постоянная изменчивость поверхности. Вылетев на лыжах со льда, самолет часто не может опуститься; не только на всем маршруте, но иногда и в точке вылета при возвращении может оказаться вода. И наоборот, поднявшись на поплавках, нельзя быть уверенным, что не придется совершать посадку на лед. Самый факт посадки на поплавках на ледяную поверхность не сулит ничего хорошего. Пожалуй все-таки наиболее правильным был опыт Амундсена в 1925 году с летающими лодками, производившими взлет и посадку и с поверхности снега и с воды. Опыт Амундсена вспомнили только итальянцы, прибывшие спасать Нобиле с большими летающими лодками «Савойя» и «Дорнье-Валь». Все остальные экспедиции имеют лишь сухопутные машины с лыжами или гидросамолеты с поплавками. Это ставит работу самолетов в прямую зависимость от поверхности.

Опыт Лундборга показал, что если единичные взлет и посадка могут сойти с рук благополучно — всегда рассчитывать на это нельзя. В полярных льдах наиболее надежны небольшие машины, требующие малых площадей для посадки и старта. Шведы это учили, воспользовавшись самолетами авиэточного типа. Самого Лундборга снимала со льда машина Де-Хевиленда, типа «Мозс», двухместный спортивный самолет с мотором всего в шестьдесят лошадиных сил. Требуя для раз-

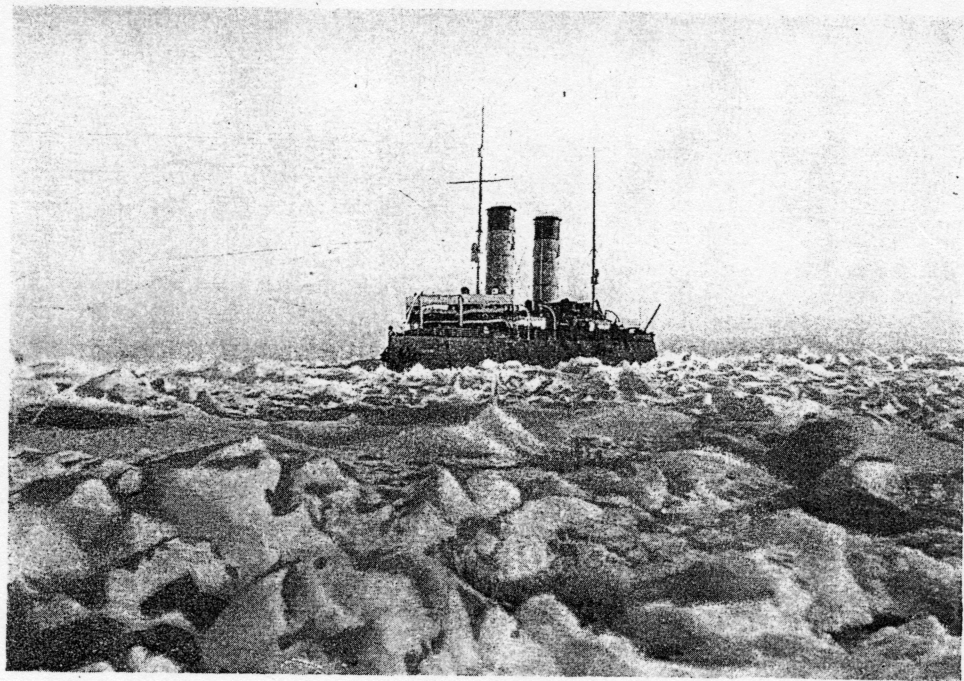
бёга всего около сорока метров, «Мозс» может сесть на площадку размером в сто метров, а для разведывательных машин нормального типа нужны аэродромы протяжением в триста-четырееста и более метров во всех направлениях.

Условия летной работы чрезвычайно интересуют Бориса Григорьевича. Целые сутки напролет торчит он на мостике, изучая берега Семи Островов, ходит на лыжах по льдинам, вынюхивая каждое поле, которое хотя бы с натяжкой могло послужить аэродромом для его трехмоторной машины.

Его нервируют ежедневные сообщения об энергичной работе итальянских и шведских летчиков. Он не может оставаться равнодушным зрителем беспомощности «Красина», на борту которого спеленутый десятками тросов бескрыло покоится его алюминиевый «ЮГ1». У Чухновского—все готово. В любой момент его летная группа может приступить к работе. Но подходящий момент еще не настал, руководство все еще надеется продвинуться вперед.

Но не терпится не одному Борису Григорьевичу. Нет на борту у нас ни юдного человека, который не выдвигал бы сногшибательного проекта достижения группы Вильери. Один проект смелее другого. Десятки людей, едва умеющих держаться на лыжах, стремятся идти пешком в экспедицию на помощь Вильери. Это не только от скуки. Все понимают, что наше вынужденное безделье долго тянуться не может. Даже Москва, судя по радио, с нетерпением ждет от нас каких-нибудь результатов. Наши корреспонденты одну за другой получают телеграммы с требованием событий и экзотики. Редакция «Комсомольской Правды» упорно требует от Кабанова: «Больше фактов, экзотики, льдов и медведей». А какие тут факты, когда единственное, чем можно заниматься, чтобы считать время потраченным с пользой,—спать круглые сутки.

С экзотикой тоже плохо. Медведи вероятно не большие любители ходить по льдам открытого моря. Частенько пересекавшие нам путь косички медвежьих сле-



У 80°78' сев. широты и 22°13' вост. долготы мы за сутки прошли всего 20 миль

дов в проливах между семью островами сейчас, с удалением к северу, исчезли.

Мой первый тюлень

От скуки идем с Хулем на тюленью охоту. На одной из дальних ледяных полянок виднеется несколько лунок. Тюлени вылезают на лед и парами греют на солнце свои блестящие спины. Ближе к себе они не подпускают. При малейшем шуме они, сверкнув на солнце черной спиной, скрываются в воде. Прodelывают они это столь молниеносно и в то же время столь плавно, что даже всплеска не слышно. Чтобы достать тюленя, нужно караулить около лунки, спрятавшись за ближайший торос.

Битых два часа лежим на ледяном бугре, боясь выставить над ним даже голову. Снег подо мной успел давно протаять, образовалось ложе по форме тела. Одежда промокла, начинает превращаться в жесткую ледяную кору. Время от времени заправляю в рот большой кусок шоколада. И развлекает, и греет. Все мои попытки заговорить, даже шопотом, Хуль прерывает движением пальца, приложенного к губам.

Наконец над краем лунки показывается маленькая черная блестящая головка. Тюлень озирается и снова ныряет. Винтовка сама поднимается, и мушка впиивается в лунку; карауля новое появление черной головки. Однако, чтобы избежать искушения, я опускаю ее на лед. Нет никакого смысла стрелять в тюленя, когда он находится на воде. Убитый тюлень немедленно исчезает под водой и всплывет лишь через несколько часов. А за это время его утнесет далеко от лунки и убитого таким способом зверя можно считать потерянным.

Но вот над краем лунки снова показываются две черных головы. Сначала тюлени неподвижно лежат на воде около льда. Затем резвым движением выкидывают на лед свои большие скользкие тела и вытягиваются под лучами яркого солнца. Я осторожно поднимаю к плечу винтовку, Хуль нацеливается на лунку

объективом фото-аппарата. У нас разные склонности. Я стремлюсь добыть трофей в виде шкуры тюленя. Он, проживший почти всю жизнь в этих краях, гордится тем, что на его совести числится только двенадцать тюленьих жизней и те он принес в жертву не любопытству, а голоду своему и своих спутников. Сейчас мясо тюленя нам не нужно, и он считает, что зверь может заинтересовать его лишь как интересный объект для фотосъемки.

Тюлени затихают, точно заснули. Против моей мушки темный лоб блестящей головки. Тяну спусковой крючок, и с хлопком моего выстрела совпадает резкий рывок одного из тюленей, жирная спина сгибается горбом, — он с плеском исчезает в воде. Другой, лоб которого был на моей мушке, остается на снегу. Большое красное пятно быстро растекается у его головы.

Хулю не нужен тюлень, но Хуль — не толстовец. Он охотно разглядывает мой первый полярный трофей и, ловко забросив веревку под ласты, помогает мне тащить по снегу тяжелую тушу. От непривычки таскать груз на лыжах выбиваемся из сил, еле дотаскиваем тюленя к борту корабля.

Наше возвращение совпадает с резким криком красинской сирены. Ледокол снимается с места, чтобы еще раз попытаться пробиться к большому ледяному полю, находящемуся в расстоянии примерно двух миль к зюйд-осту от места нашей стоянки. Там решено устроить аэродром для Чухновского.

С позволения сказать аэродром

Снова тяжелая битва со льдами. Час за часом уходит на преодоление этих двух миль, а расстояние до цели почти не уменьшается. В кают-компании деятельно обсуждают тысячи подробностей устройства аэродрома и предстоящей летной работы. В кругу своих соратников сидит Чухновский. На каждого приходится столько забот, что трудно себе представить, чтобы один человек мог с ними справиться. Никто из них теперь уже

не обедает во-время. Едят урывками, когда попало. Сейчас, обсуждая план будущей работы, Чухновский с аппетитом доедает зажаренную тюленью печонку, — единственную часть туши моего тюленя, которая оказалась использованной.

К 16 часам, после семичасового движения, «Красин» подходит вплотную к большому полю, размером примерно 600×1000 метров, избранному в качестве аэродрома Чухновским.

Если на расстоянии 4 километров с верхнего мостика это поле казалось ровным, теперь, подойдя к нему вплотную, мы видим, что оно далеко не представляет собою блестящего аэродрома. Гряда холмов перерезает все поле по диагонали. Много высоких снежных кочек. Со всех сторон оно окружено высокими торосами.

Ткнувшись несколько раз, «Красин» глубоко врежется в аэродром с зюйд-зюйд-остовой его стороны.

Первый же обход поля на лыжах едва не убедил нас в полной его непригодности. Яркий свет солнца скрыл тени возвышенностей, которые разбросаны по всему полю и которые, сойдя на лед, мы видим.

Под толстым покровом снега скрываются острые ледяные пороги. Они расставлены по всему аэродрому в таком порядке, словно кто-то нарочно и заранее предусмотрел, что здесь будут пытаться создать аэродром, и желал этим попыткам помешать.

Расположенные вокруг аэродрома торосы медленно движутся в направлении ветра. Мне удастся пройти по этим торосам лишь сотню шагов — отдельные льдины невелики и все время движутся. Легкое шуршание и бульканье воды сопровождает их движение.

Если льды будут продолжать двигаться — едва ли наш аэродром продержится долго. Его неизбежно должно изломать натиском идущих льдов.

VI. ЧУХНОВСКИЙ ХОЧЕТ ЛЕТАТЬ

На утро 7-го мы отправляемся красить аэродром. Все препятствия, разбросанные по его полю, нам нужно окрасить яркой краской, чтобы дать возможность Чухновскому при взлете и посадке отличить их от однообразной белой поверхности летного поля. Покраска заключается в посыпании снега порошком анилиновой краски, смешанным с солью. Полежавши на снегу, порошок дает яркий желтый цвет. Процедура сама по себе ничего сложного не представляет. Но вы сыпете из жестянки краску на снег, и ветром ее разносит далеко вокруг. Спустя два часа мы возвращаемся на «Красина» пожелтевшими с ног до головы.

Пока мы возились с окраской аэродрома, по толстым бревнам эстокады «ЮГ1» уже спустили на лед. На руках команды по смазанным тавотом доскам сползла огромная алюминиевая птица и уже расправила свои широкие крылья на льду. Механики группы — Шелагин и Федотов — возятся около машины, к полудню самолет должен быть готов к старту.

Но не так просто заставить работать застоявшиеся моторы в этой температуре. По десять раз Федотов с Алексеевым виснут на желтых лопастях пропеллеров, пытаясь завести моторы. Моторы стреляют, чихают, подхватывают винт на два оборота или толкают его в обратную сторону, а идти не хотят.

— Выключено?

— Выключено!

— Контакт?

— Есть контакт!

— Раз!.. два!.. три!..

Алексеев и Федотов, взявшись за руки, дергают винт, а голова Страубе, крутящего ручку пускового магнето на самолете, мотается за козырьком. Эта перекличка продолжается битый час. Наконец все три пропеллера образуют прозрачный сверкающий диск, из-под кото-

рого к хвосту машины летят целые снежные вихри. Дан полный газ. Моторы прогреты, и Чухновский делает пробную рулежку. Страшно смотреть на машину, висящую по снежным холмам. Крылья едва-едва не задевают за поверхность аэродрома. Лыжи вздымают целые снопы снежных брызг. Сделав круг по аэродрому, Чухновский возвращается к борту корабля. Моторы работают четко. Машина — в порядке. Можно идти в полет. Вся летная группа отправляется спать, с тем, чтобы утром 8-го идти в первый полет.

8-го, в 10 часов, снова начинается скучная процедура заводки моторов. Снова битый час длится переключка у пропеллеров, пока наконец все три мотора не начинают ровно гудеть.

Первый полет

За ночь машина успела примерзнуть. Бешено ревущие на полном газу пропеллеры вздымают снежные бураны, но машина стоит неподвижно. Нам приходится раскачивать ее за крылья, чтобы столкнуть с места. Наконец «ЮГ-1» тяжело срывается с места и бежит по аэродрому. Ветер заставляет идти на разбег вдоль борта «Красина». Чухновский целится в промежуток между двумя большими торосами. Машина бежит неровно, качаясь на снежных буграх. Совершенно неожиданно в том промежутке между торосами, куда рулит Чухновский и где поле кажется совершенно гладким, самолет подскакивает и тяжело плюхается в снег. Под ровным снежным покровом там оказался ледяной порог. Порог пришелся очень некстати, — машина уже набрала скорость, и Чухновский начинает отрываться от аэродрома. Все бьются, что за этим порогом машина уткнется лыжами в снег и зароется, не успев взлететь. Но подброшенная сильным толчком, машина валится влево как раз в тот момент, когда лыжи ее уже отделились от снега. Самолет — в воздухе.

Ровное гудение моторов говорит о спокойном полете. Но если спокоен пилот, — столь уверенно и искусно поднявший машину, несмотря на неожиданное

препятствие, — нет спокойствия у нас, оставшихся внизу. Нам видно: правая лыжа ушедшей в воздух машины беспомощно повисла на оси, приняв вертикальное положение. Вероятно при ударе о неожиданный торос оборвался ограничительный тросик, и ничто не может теперь заставить лыжу принять нормальное положение. А посадка с такой лыжей — это в 99% «капот». Иными словами — машина разобьется.

Несколько минут проходят в полном оцепенении. Я ломаю себе голову: как предупредить Чухновского о поломке? Радио-связи с ним нет, заранее было решено, что в этом полете Алексеев даже не будет выпускать антенну. Мне приходится в голову выложить на снегу лыжу и обвести ее большим кругом красной анилиновой краски. Но и самому совершенно ясно, что эту предупреждающую лыжу сверху невозможно разобрать, и Чухновский будет только недоумевать. Я делюсь сомнениями с механиком Федотовым. Он обрадованно хлопает себя по лбу.

— Так мы же выложим сейчас запасную самолетную лыжу.

Без дальних рассуждений он бежит на корабль в сопровождении двух кочегаров.

Спустя пять минут обведенная широкой красной полосой запасная самолетная лыжа уже лежит в центре аэродрома, ярко крича с белоснежной поверхности в небо.

Паникеры!

Самолет идет на посадку. Я уверен, что Чухновский увидит наше предупреждение и будет садиться на левую лыжу. Жертвуя крылом, он может спасти людей. Осталось сто метров. Пятьдесят. Машина проходит над самыми мачтами «Красина». Со свистом и характерным шуршанием самолет приближается к посадке. Остается всего двадцать метров.

— Ну, а что может быть? — меланхолически спрашивает меня флегматичный Брейнкopf.

— Точка.

— Ну, неужто точка? — задумчиво качает головой Брейнкопф, — не может быть; что-нибудь он сделает.

Самолет в пяти метрах от земли. Сейчас он коснется аэродрома. У меня спирает дыхание от ожидания трагического конца этого первого пробного взлета. На краю аэродрома уже поджидает доктор Средневский, рядом с ним горбится неуклюжая фигура Анатоликуса, с мешком, набитым хирургическими инструментами и перевязочными средствами.

На всех лицах, внимательно поднятых к свистящей машине, написано напряженное ожидание.

Уже у самого льда, вследствие понижения давления встречного воздуха на вертикально висящую носом вниз лыжу, она вдруг поднимается и принимает горизонтальное положение. Посадка совершается нормально. Машина цела, целы люди. Только ободранный фанерный обтекатель лыжи сохраняет следы столкновения со злополучным торосом.

— Эх вы, паникеры. Вот он дернул за веревку, когда нужно, лыжа и поднялась обратно, — флегматически гудит Брейнкопф, поворачивается и медленно идет на корабль.

У этого тюленя в морской шинели навсегда сохраняется впечатление о том, что все тревоги, пережитые нами за Чухновского, были напрасными, и ничего особенного не произошло.

Но для нас ясно, что продолжать полеты на таком аэродроме без предварительной его подготовки и тщательной разметки нельзя. Я получаю высокое назначение коменданта аэродрома. Предстоит выбрать на этой отвратительной льдине стартовые дорожки в различных направлениях, чтобы дать возможность совершить взлет и посадку при различных ветрах. Все препятствия на этих дорожках нужно снести.

Ко всем блестящим качествам нашего аэродрома прибавляется еще то, что он начинает таять у нас на глазах. Все чаще снег проваливается под лыжами и ноги уходят в ледяную воду, скопившуюся под снежным покровом.

С летнабом Алексеевым мы выбрали две дорожки в направлениях с оста на вест и с исрд-норд-оста на зюд-зюд-вест. Длина юстовой дорожки не больше двухсот пятидесяти метров, длина нордовой — всего около двухсот.

К четырем часам утра 9-го июля мы закончили выбор стартовых дорожек и предварительную их разметку. Я набиваю карманы шоколадом и в сопровождении нескольких кочегаров отправляюсь на аэродром для приведения дорожек в порядок.

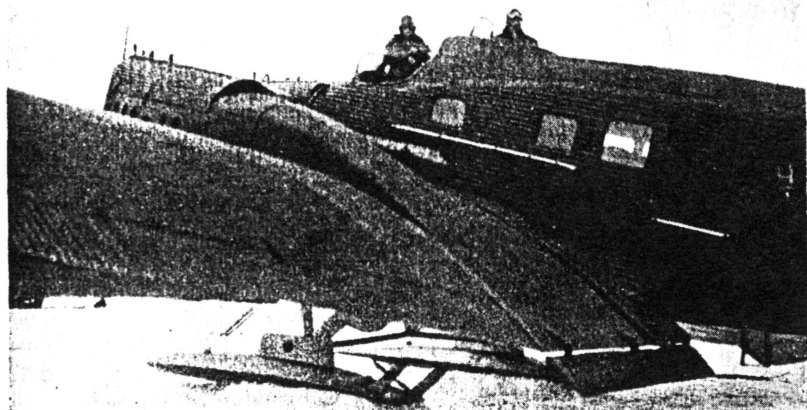
Тем временем в полутемной кают-компании над столом склонились Чухновский, Жюдичи, Миндлин и другие. Они что-то общими силами пишут, перечеркивают, переписывают. В четыре часа Чухновский передает Жюдичи французский текст письма, которое он собирается сбросить сегодня на льдину Вильери. Жюдичи предстоит перевести на итальянский язык следующее:

«На борту «Красина»
9/VII 1928 г.

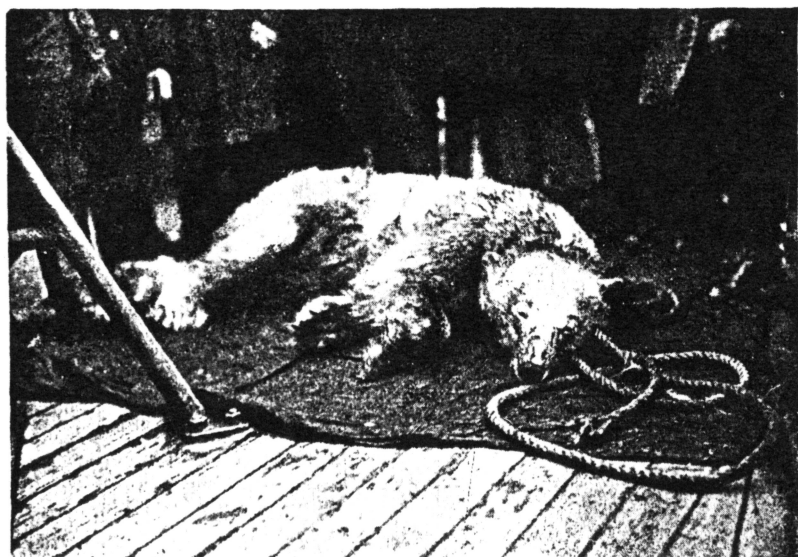
От имени Русского комитета помощи экспедиции Нобиле и от имени экипажа ледокола «Красин» авиатор Чухновский счастлив принести воздухоплавателям «Италии» самый сердечный привет.

Намерения авиатора Чухновского, который управляет трехмоторным самолетом Юнкерса, установленным на лыжи, заключаются в том, чтобы попытаться, как только позволят метеорологические условия, спуститься в непосредственной близости к группе и вслед за этим взять членов группы Вильери. Они позволят приготовить сигналы и выставить их, чтобы показать наиболее благоприятное место спуска, длину площадки и толщину льда.

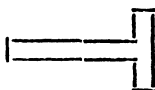
Наиболее благоприятное место для спуска должно быть отмечено знаком, обозначающим своим положением, что ветер будет против перекладки, так как самолет спускается против ветра; пример:



«Ю. Г. 1» готов к полету



Наш первый медведь



Положение знака



Направление ветра

Сигналы:

Сигналы должны быть четырех родов: 1) указывающий направление ветра, 2) условия посадки, 3) длину площадки, 4) толщину льда.

Сигналы должны иметь в длину и ширину не меньше метра.


Борис Чухновский


Р. С. Настоящая инструкция бросается в двух экземплярах, каждый в отдельности. Анилиновые краски должны служить для сигналов.


На самолете с «Красина» обозначены красные советские звезды.


Документ написан на трех страницах.


Знаки для группы Вильери:


Хоршо 

Плохо 

Лед меньше метра 

Лед больше метра. 

Площадка 150 метров 

Площадка 250 метров 

Жюдици старательно стучит Ремингтоном, и через час готов итальянский текст, который тщательно заклеивается в конверт.

Сегодня Чухновский попытается сбросить письмо группе Вильери.

Сегодня на утро назначен полет.

Поврежденная лыжа приведена в порядок, машина готова к старту. Но при первой же рулежке выясняется, что лыжи необходимо сменить вообще, они чересчур стары.

В нормальных условиях на этих лыжах еще можно было бы летать и летать, но здесь на аэродроме, расположенном под 80° 47,2' сев. широты и 23° 08, вост. долготы, к лыжам пред'являются несколько иные требования. Полет приходится отложить.

Тем временем наш аэродром с припаянной к нему черной коробкой «Красина» продолжает дрейфовать к западу. Владимир Александрович Березкин, который развел с противоположного от аэродрома борта «Красина» целое гидрологическое хозяйство, целые дни копошится у вьюшки, сооруженной судовым плотником. По наблюдениям Березкина рельеф дна меняется очень быстро. Бывают случаи, когда за час глубина изменяется на тридцать-сорок метров. По наблюдениям штурманов за последние сутки нас сдрейфовало на восемь миль. Усиливается дрейф к норд-осту под действием зюд-вестовых ветров, временами переходящих почти в чисто зюдовые. Дрейфует наша льдина, дрейфуют и окружающие нас скопления торосов. Все шире становятся разводья, окружающие наш аэродром, все громче шуршание трущихся друг о друга льдин. Теперь уже простым глазом можно наблюдать, как смещаются относительно друг друга плывущие льды.

А вместе с зюдовым ветром, идущим к нам с далекого юга, быть может с лазурных берегов Средиземного моря или со знойных алжирских песков, к нам доходят и остатки тепла, которые воздух не успел растерять, промчавшись над Европой и северными морями. Крохи тепла приносит он сюда для того, чтобы помочь яркому, но холодному солнцу растопить вечные льды. Но ни солнце, ни зюдовый ветер не могут справиться с двухметровой ледяной корой. Они точат лишь снежный покров, загоня голубые озера кристально-чистой пресной воды в огромные майны. Морозом эти майны прихватывает тоненькой коркой. На корке образуется толстый снежный покров. И до тех пор, пока вы не прсвалитесь сквозь эту тонкую корку, вы даже не подозреваете, что в льдине скрываются водохранилища метровой глубины.

Скупая полярная весна все же дает себя знать на нашем аэродроме. Снег оседает. В солнечные дни лыжи не скользят с хрустом по его поверхности, а хлопают по мокрой крупе. При малейшей неосторожности носы лыж с разбега залезают под тонкую корку боль-

ших проталин и, не успев удержаться, сразу вкатываешься по колено в ледяную воду.

Но это бы ничего, если бы светило солнце. Густые волны тумана то и дело заволакивают небо. Временами туман бывает настолько густым, что на несколько десятков метров от корабля ничего не видно.

Я не ложусь спать двое суток, чтобы успеть приготовить стартовые дорожки Чухновскому. К двум часам ярко сверкающей ночи на 10-е июля снова появилось солнце, и Чухновский приготовился лететь. Но, посветив на время заводки моторов, солнце предательски скрылось, и аэродром снова погрузился в непроглядное молоко.

Самолет опять обречен на бездействие.

Немногим лучше дела у самого «Красина». Сломана лопасть левого винта. Сегодня водолаз Желудев объяснил поломку чугунного погона в румпельном отделении. Оказывается, напором льдов сломан ограничитель руля и массивное стальное литье петли, на которой подвешен руль. Такая поломка не сулит ничего хорошего. Остаться в этих льдах без руля — перспектива незавидная. Конечно корабль, имеющий бортовые винты, не останется совершенно беспомощным, сумеет может быть выбраться из льдов, но задача эта отнюдь не легкая. Надо во что бы то ни стало отыскать возможно более легкий выход из льдов. Может быть легче всего просто ждать, пока льды разойдутся под ветрами, или отыскивать наиболее выгодное направление с помощью самолета? Но ожидание отдалит на неопределенно-долгий срок цель экспедиции и потому неприемлемо для нас. Чухновский с нетерпением ждет первой же возможности уйти в разведывательный полет. Яркое солнце, сопутствовавшее нам все дни, пока мы шли мимо берегов Норд-Остланда, все меньше и меньше выглядывает из тумана. Синоптическая карта Березкина все больше пестреет черными кружками сплошной облачности.

Полет 10-го июля

К шестнадцати часам 10-го туман кое-как разошелся. У самолета лихорадочно работают механики. Мне предстоит помочь развернуться Чухновскому, когда он подрулит к старту нордовой дорожки. В сопровождении нескольких кочегаров бегу на лыжах два километра, отделяющих нас от старта. Отсюда мне видно — Чухновский начинает рулить по аэродрому, пробираясь к месту моей стоянки. С жугью гляжу на машину, переваливающуюся с крыла на крыло; элероны ее цепляются за снег. Доберется ли до меня машина по бесконечным буграм и проталинам? С большой осторожностью ведет машину Борис Григорьевич — сам юн, чтобы видеть поверхность аэродрома, высунулса по пояс над козырьком. Наконец машина подползает к стартовой дорожке. Лыжи продавили в талом снегу след глубиною в полметра. Мокрая крупа голубой дорожкой блестит до самого корабля. Мы бросаемся к левому крылу машины, чтобы дать возможность Чухновскому развернуться на месте и встать в направлении старта. Но чтобы пробежать двадцать шагов, которые отделяют нас от машины, нужно потратить много времени и усилий. С каждым шагом я проваливаюсь все глубже, у самого крыла ухожу по пояс в глубокий снег. Вода холодными струйками льется за высокие болотные сапоги. Но об этом некогда раздумывать. Судорожно вцепляемся мы в колышущееся алюминиевое крыло, и, работая правым мотором, самолет круто разворачивается на 180°.

Чухновский встает на своем сидении, чтобы еще раз ориентироваться в направлении разбега. Беспорядочно разбросанные красные пятна резко-окрашенных препятствий сбивают его с толку. Он складывает руки рупором и что-то кричит в мою сторону. За ревом моторов ничего не слышно. Подхожу к самолету и, преодолевая сопротивление упирающегося мне в грудь воздушного потока от винтов, лезу по скользкому крылу к Борису Григорьевичу. Объясняю значение крас-

ных пятен и расположение препятствий. Меня смущает большой ледяной порог в конце дорожки, который нам так и не удалось снести целиком. Мне кажется, что Борис Григорьевич так и не разобрался во всем этом хаосе красных пятен, хотя он и кивнул мне удовлетворенно головой. Включенный на большой газ мотор сбрасывает меня с крыла, я скольжу по алюминию и кубарем падаю в предупредительно расступающийся передо мною талый снег.

Чухновский дает полный газ. Мы раскачиваем машину за крыло, чтобы облегчить ей движение с места. В этот момент из верхнего турельного люка высывается красная физиономия Алексева, — он машет руками. Подбегаю опять к самолету. Увязая по поясу в снег, руками и ногами карабкаюсь по льду в снежной буре, поднимаемой пропеллерами. Не подбегаю, а подползаю к самолету. В окошко высывается зеленое лицо Блувштейна. Он знаками объясняет мне, что у них нет питьевой воды. Нужно набить снегом лейку из-под бензина. Застывшими руками набиваю снегом жестяную лейку, внутренняя поверхность которой составляет на руках темные свинцовые лятна. Сюю лейку в окно, машу рукой Борису Григорьевичу. Все готово. Раскачиваем машину изо всех сил. Она медленно сползает с места. Моторы сразу все включены на полный газ, и самолет бежит по выглаженной нами дорожке; гейзеры успевшей натаять воды разлетаются во все стороны из-под лыж.

К моему ужасу, Борис Григорьевич рулит прямо на предательский порог, о котором я ему только что говорил. Сейчас он сломает лыжу. Сейчас машина потеряет скорость и либо уткнется в гряду ледяных холмов, либо сбавит газ, чтобы остановиться.

Но все происходит вопреки логике. От полученного толчка об ледяной порог машина, как с трамплина, подскакивает в воздух и плавно уходит в полет.

Смотрю на часы — шестнадцать часов тридцать минут.

С чувством облегчения и усталости втыкаю ноги под ремешки своих лыж и иду к кораблю. В сознании — заманчивый образ койки, в объятия которой я сейчас упаду после разлуки в трое суток.

Самолет сделал круг над нашими мачтами и пошел в направлении на зюд-ост, в сторсну острова Карла XII. На горизонте — волна густого тумана, как дымовая завеса, катящаяся в нашу сторону с севера.

У борта сталкиваюсь с озабоченным Березкиным.

— Вот когда бы я хотел, — говорит он, — чтобы мое предсказание на сегодняшний день не оправдалось.

Впервые вижу синоптика, который мечтает о том, чтобы научиться неверно предсказывать.

На этот раз Владимир Александрович оказался вороной, накаркавшей нам туман. Спустя полчаса после того, как ушел в воздух Чухновский, волна тумана докатывается до нашего поля, а спустя час дальний конец аэродрома тонет в густом молоке.

Нам ясно — Чухновский должен вернуться. Всем нам хорошо известно, что значит посадка в низком тумане. Мы с нетерпением ждем, что из-под зуммера нашего радио вырвутся пiski точек и тире, предупреждающих Чухновского об опасности. Но проходит 17 минут, и черная точка самолета исчезает над далеким силуэтом острова. Мы с нетерпением ждали этого первого полета, но сейчас у нас нет радости. Слишком мало хорошего предвещает метеорологическая обстановка.

На корабле — беспокойство. По верхнему мостику в волнении прохаживаются штурманы. Журналисты хвостом стоят у двери радио-рубки, ожидая, что вот-вот придет какое-нибудь известие от Алексеева. Даже Жюдичи и Хуль, обычно не принимающие непосредственного участия в наших делах, на этот раз с беспокойством втыкают свои бинокли в горизонт.

— А ведь он мог не заметить тумана, туман надвигается сзади. Его надо предупредить! — говорит кто-то рядом.

В 16 ч. 42 мин. из-под карандаша вахтенного радиста Бакулина бегут по желтому бланку слова первой радиogramмы Чухновского:

«Подходим к острову Карла. Подходим к острову Карла».

И затем в эфире снова воцаряется молчание. Наша антенна настороженно слушает, но от Чухновского нет ни звука.

В 17 час. 15 мин. в наушниках радиста опять позывные «Красина» и сбивчивые приходят слова:

«Прошли остров Эсмарка. Прошли остров Эсмарка. Идем югу. Идем югу. Внизу сплошные льды. Внизу сплошные льды».

Рука радиста не сходит с черного кругляка регулятора радио-приемника, он все время подстраивается под волну Алексеева, но не слышно ни звука. Десятки и сотни различных мелодий несутся со всех концов Европы. Концерты, лекции и сообщения прессы, все назойливо лезет в наушники, но среди этого хаоса звуков нет ожидаемых позывных РКК. Только в 17 час. 50 мин. уши Бакулина воспринимают: «РКК, РКК, РКК».

Он сейчас же выключает приемник и первоначально выключает ключом: «Красин» слушает. «Красин» слушает».

Снова выключен передатчик, и антенна настороженно слушает передачу Чухновского:

«Лагеря пока не нашли. Лагеря пока не нашли».

К этому прибавляется довольно игривое заключение непечатного свойства, присовокупленное вероятно самим Алексеевым. Значит, настраивание на борту самолета достаточно бодрое, и наши страхи неосновательны.

Чухновский пропал

В 18 час. 18 мин. Чухновский сообщает о том, что поиски группы Вильери не увенчались успехом, и он поворачивает обратно. Густой, как молоко, непроглядный туман тяжелой шапкой-невидимкой покрывает «Красина» и весь наш пловучий аэродром. Более несвоевременный туман трудно представить. Ведь Чух-

новский возвращается обратно, а этот туман отрезает всякую возможность посадки. Ему не найти нас.

Нужно что-то придумать, чтобы указать Чухновскому наше местоположение. Единственное средство — развести дымовой костер.

Пока мы возимся с подготовкой костра, наивные люди на мостике пускают в воздух сигнальные ракеты, — но ракеты не оставляют за собой даже следа. Та же участь постигает и луч прожектора, над которым с упорством, достойным лучшего применения, возится электрик Леман. Прожектор сейчас равносителен свечке, зажженной в Сахаре в яркий солнечный день. Комическим призывом звучит раздирающий душу крик сирены. Неужели кто-нибудь всерьез думает, что эту сирену можно услышать на самолете? Единственное, на что есть надежда — наш костер. Черный столб дыма устремляется в небо вертикально. Ведро за ведром выливаем мы масло на шипящие доски.

Меня начинает занимать совершенно посторонний вопрос: провалится сквозь льдину наш громадный костер или не провалится? Два часа спустя глубина проталины под костром — свыше полуметра, но под теплой водой лед все так же крепок и плотен.

Надежды на посадку Чухновского на нашем аэродроме не остается никакой. Едва ли рискнет он подходить к аэродрому, даже если и заметит наш костер. У самого края аэродрома торчат на несколько десятков метров вверх такие предательские штуки, как мачты и трубы «Красина», переплетенные целой сетью проводов радио-станций.

В 19 час. 45 мин. приходит от Чухновского радио, подтверждающее эти мои пессимистические предположения:

«Не можем подойти к «Красину» вследствие тумана. Видели группу Мальмгрена. Делаем последнюю попытку найти посадку в районе Семи Островов».

Проходит полчаса томительного молчания и из эфира раздается вопрос:

«Какая у вас видимость? Какая у вас видимость?»

В ответ пищит наше радио:

«Видимость плохая. Видимость плохая. На льду разведен костер. На льду разведен костер».

Прождав безрезультатно 10 минут подтверждения о принятии нашего ответа, радист Юдихин выстукивает сам:

«Сообщите, поняли? Сообщите, поняли?»

Ответа нет. Радист ждет еще полчаса и снова бросает в пространство вопрос:

«Отвечайте, где вы? Отвечайте, где вы?»

И опять:

«Почему не ствечаете? Почему не отвечаете?»

Целый час изводяще-томительного молчания. Юдихин нервно выстукивает ключом:

«Где вы? Где вы? Где вы? Отвечайте. Отвечайте. Отвечайте. Слушаем только вас все время. Слушаем только вас все время».

В 23 часа мы прекращаем жечь костер. У Чухновского — по нашим предположениям — уже иссяк запас бензина. Или он нашел место для посадки у одного из Семи Островов, или...

Строить предположения на тему об этом «или» мы имеем возможность неопределенно долгое время. По-прежнему, как еще ни разу за все плавание, мы разбредаемся по своим каютам. Усталость валит с ног. Но разве возможно сейчас заснуть, когда голова занята печальными вариантами второго этого «или». В лазарете — непривычно тихо. Обычные посетители чаепития Анатоликуса разговаривают шепотом. Анатоликус молча варит свой грог, — сегодня, по его мнению, нельзя не выпить чашку чая по случаю грустного события — исчезновения Чухновского.

Мне смертельно хочется есть. Анатоликус выкладывает на стол скопившиеся за трое суток вынужденной диеты консервы. Здесь и костистые бычки, и пресный судак, и вновь появившаяся белуга в томате. Пока Анатоликус готовит обед — я на минутку... всего на одну минутку после 72-часовой непрерывной работы — залезаю на койку. И засыпаю мгновенно, как убитый.

Пожарная тревога

— Николай Николаевич, а Николай Николаевич!

За плечо меня трясет Анатолик.

— Сейчас,— отвечаю я и, повернувшись на другой бок, продолжаю спать. Анатолик берет меня за ногу и, сбросив на палубу мой плед, стаскивает с койки. По всему кораблю — отчаянный трезвон:

— Николай Николаевич, слышите, пожарная тревога.

— Уйдите к чорту!

Я сворачиваюсь на койке калачом под холодной струей бьющего в иллюминатор тумана. Мне нет никакого дела до пожарных звонков. Усталость уже перешла всякие границы, и даже пожарный сигнал не может поднять меня с койки. Но Анатолик не отстает — он поливает меня тонкой струйкой воды. Волей-неволей приходится встать. По кораблю тревожно разносится громкая дробь звонка. В самом деле, что это может быть? Ведь не горим же мы?

С трудом натягиваю на себя сапоги, которые успели совершенно одеревенеть. Тюлений жир оказывается вовсе не таким блестящим средством для предохранения кожи от сырости.

Оказывается, всего на-всего приказано убирать мостики. Снимаемая с места.

На палубе суетня, как во время пожара, пожара, который застиг врасплох полторы сотни убийственно усталых людей. Люди двигаются, как осенние мухи. Только боцман Кудзелько как ни в чем не бывало орудует топором внизу под мостками и вместе с тем руководит работой лебедки, втаскивающей на борт огромные бревна. Ему деятельно вторит матрос Исаичев — этот будущий Кудзелько. Он еще очень молод, но у него все задатки Кудзелько. Как у Кудзелько — у него тысяча обязанностей; а когда от этих обязанностей у него остаются свободными десять минут, он придумывает себе новые.

Сегодня Исаичев работает сразу в двух местах. Он возится с непослушным механизмом совершенно расхля-

банного крана, а в минутные промежутки, когда кран не нужен, умудряется бегать на верхний помост и закидывает петлю троса на поднятые со льда бревна.

Стук, крик, шипение лебедки...

Я хочу осмотреть в последний раз мой аэродром, успевший превратиться в сплошное море подснежной талой воды.

Хуль и лыжи

За компанию со мною отправляется Хуль. Я очень люблю ходить на лыжах вместе с Хулем — он служит живым уроком лыжного спорта. Глядя на его спокойную фигуру, передвигающуюся на лыжах легко, точно он скользит по гладкому паркету, нельзя не отдать должное этому седобородому лыжнику. И все в его лыжном костюме продумано и приспособлено: от легкой суконной шапки с большим козырьком и брезентовой куртки, подбитой пушистой байкой, до лыж. Сверкающие полировкой, его широкие лыжи свободно выдерживают тяжесть человека в самых рискованных местах. Но самое замечательное — это замки на лыжах Хуля. Они позволяют обходиться без специальной обуви, чрезвычайно просты и удобны. Поворотом одной защелки в лыжной уздечке зажимаются каблук и подошва ботинка, и вместе с тем нога совершенно свободна. Эти замки нельзя и сравнить с путаницей сыromятных ремней, которую мне пришлось соорудить самому, чтобы нога ежеминутно не выскакивала с лыжи.

Сегодня мы идем с Хулем рядом. И вместе, словно по команде, проваливаемся в глубокую проталину сквозь тонкую корку льда. Лыжи с разбега залезают под лед. Хуль в две секунды отстегивает под водой свои патентованные защелки, выбирается на поверхность и вытаскивает свои лыжи. У меня дело обстоит не так просто. Сыromятные ремни под водой стали скользкими, точно их смазали салом. Пытаясь освободить ноги, я затянул узлы так, что заостреннейшие пальцы не могут с ними справиться.

Где-то рядом предостерегающе хрустнул лед. Хуль хладнокровно смотрит на мою борьбу с ремешками. Наконец я теряю надежду справиться с непослушными узлами и потихоньку от Хуля вытаскиваю нож. Ремешки побеждены, и я с облегчением вылезаю на лед. Из воды насмешливо торчат белые хвосты моих лыж. Сапоги полны воды. Чтобы не застудить ноги, нужно немедленно вставать на лыжи. С трудом освобождаю их из-под льда, и мы двигаемся с Хулем дальше.

К случаю Хуль читает мне лекцию о лыжной культуре Норвегии:

— Норвегия — страна лыжного спорта. Хотя наша столица — Осло — и расположена южнее Москвы, но в Москве вы не найдете и десятой доли той лыжной культуры, которую вы увидите в нашей столице. В нескольких километрах от Осло расположена гора Холмнколм, гора лыжного спорта. От нее на шестьдесят километров на север тянется густой сосновый лес, где мы устроили целую паутину лыжных аллей. В сторону Осло с этой горы идет крутой спуск гоночной лыжной дорожки. На этом же склоне имеется дорожка для санного спорта. Каждый праздник зимой здесь устраиваются соревнования, собирающие все население Осло. А на вершине горы расположены лыжные клубы. Самый крупный из них объединяет двадцать пять тысяч лыжников, т. е. десять процентов населения Осло. Этот клуб, членами которого состоят такие славные лыжники, как Амундсен и Нансен, имеет музей. Музей наш — единственный в мире, в нем собрано свыше двух тысяч моделей лыж. Здесь, в этой коллекции, представлены все существующие в мире системы лыж и лыжного снаряжения, при этом из двух тысяч моделей, которыми располагает весь мир, около семисот падает на нашу родину...

— В одной из комнат музея нам удалось собрать все, имеющее отношение к великим лыжным походам в полярную область. История завоевания обоих полюсов представлена полным снаряжением Амундсена, Нансена, Свердрупа и их бессмертных спутников. Там, в углах этой комнаты, вы увидите прокопченные насквозь кро-

шечные палатки великих покорителей полюсов, расставленные так, как они были расставлены на неприступных вершинах мира. Около палаток на белом снегу лежат большие мохнатые псы — чучела их живых спутников...

— Нужно видеть самому какой-нибудь самодельный каяк, построенный руками Свердрупа из лыжных палок и остатков саней, чтобы понять, на что способен человек, борющийся с суровой природой Севера. Благодаря тому, что мы изучаем лыжное дело, культивируем его, как большое и нужное дело, помогающее человеку проникнуть в неизвестные пределы льдов и снегов, — мы можем гордиться тем, что наше лыжное снаряжение идет впереди всякого другого. Вы сами видите разницу между способом крепить лыжи у вас и у нас. Вы сами испытали неудобства вашего спинного мешка, который, будучи в два раза меньше моего, заставляет вас уставать, тогда как я почти не чувствую на спине своего огромного рюкзака, благодаря продуманности в нем каждого ремня. Создавайте у себя культуру лыжного спорта, и вы увидите, как быстро пойдет завоевание огромных северных богатств вашей чудесной страны.

Совершенно разбитый, но без всяких следов застуженности в промокших ногах, я возвращаюсь на корабль.

Мостки уже собраны.

В десять часов пятьдесят минут 11-го июля из-под кормы «Красина», гонимая винтами, вырывается на белоснежную поверхность льда бурливая волна темной воды.

Лед успел крепко зажать корабль и не желает теперь выпустить его из своих тесных холодных объятий.

Машины работают на полный ход, но «Красин» — ни с места. Лед, плотными массами нагроможденный вокруг наших бортов, не намерен нас пропустить. Начинается перекачка цистерн. Медленно, медленно ползет к левому борту стрелочка креномера в штурманской рубке. Вот она доползла до 5 градусов, двинулась обратно. За ней «Красин» медленно переваливается на правый борт. Из-под черных бортов выхлестывает вода, облизывая голубую поверхность талой снежной крупы. Вместе

с водой эта крупа слезает со льда и обнажает его сверкающие аквамарины.

Наконец «Красин» сдвинулся с места. Мы покидаем аэродром, в который я вложил столько бессонных ночей. Точка пересечения меридиана на $23^{\circ}48'$ восточной долготы с параллелью, идущей под $80^{\circ}54'$ северной широты, останется мне памятной на всю жизнь. На смену этой точки движется нам навстречу серая масса «Карла XII».

Но что с Чухновским? Неужели, не имея от него до сих пор никаких вестей, мы бросаем его на произвол судьбы? Неужели нет никакой надежды на то, что он вернется к своему аэродрому, когда прояснится погода? Быть может где-нибудь у Семи Островов он на месте случайной посадки ждет удобного случая вернуться к нам? Ведь пропал же Бабушкин пять суток. Почему не подождать Чухновского, зачем отрезать всякую надежду на его возвращение?

Самые разноречивые слухи и толки ходят по кораблю. Мы организуем делегацию журналистов и отправляем ее к начальнику экспедиции, чтобы выяснить положение Чухновского. Тысячи самых тревожных мыслей одолевают нас всех.

В кают-компанию доносятся тяжелые всхлипы Ксении, оплакивающей Чухновского.



VII. ЗА МАЛЬМГРЕНОМ

«Боцман» Южин, ушедший к начальнику экспедиции с самым похоронным видом, возвращается оттуда с лицом именинника. В его руках желтые бланки входящих радиogramм.

Все устремляются к Южину. Торжественно, как евангелие, читает он радиogramму, семь часов назад полученную от Чухновского:

«Карта № 303. Мальмгрен обнаружен на широте семьдесят градусов сорок две минуты. Долгота двад-

цать пять градусов сорок пять минут на небольшом высоком остроконечном торосе между весьма разрезанным льдом двое стояли с флагами третий лежал навзничь. Сделали над ними пять кругов».

Далее подробно о благоприятном состоянии льдов и наконец о посадке:

«Виден был только Вреде. Выбора посадки не было. Сели на торосистое поле в 2 км. от берега, на который ходим. Сели на зюйд-зюйд-вест ют Кап-Вреде или Кап-Платена. Туман мешает точно определиться. В конце пробега снесло шасси. Сломаны два винта. Самолет годен только под морское шасси. Все здорово. Запасы продовольствия на две недели. Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена.

Чухновский»

Мальмгрена или Амундсена?

Неужели Мальмгрена? Тот самый Мальмгрена, который по всем наиболее оптимистическим предположениям давно погиб во льдах. А может быть Чухновский ошибся? Может быть речь идет об Амундсене со спутниками?

Но сомнения должны скоро разрешиться. Чухновский сообщает, что на нашем пути — пространства битого льда и даже промежутки чистой воды.

Первые пять часов хода мы довольно резво пробиваемся сквозь торосистый лед, в котором чернеют большие трещины и разводья. Если пойдет так и дальше, мы еще сегодня должны добраться до точки, указанной Чухновским. Но к пятнадцати часам дня наша резвость кончается. Тяжелые паки преграждают нам путь, и ход заметно падает. Снова начинается упорная битва со льдами.

Правда толщина отдельных льдин не превышает двух метров, но вследствие большой их плотности, нагромождений и отсутствия трещин мы продвигаемся вперед с напряжением. Скорость нашего движения не превышает одного-двух корпусов в час, иногда корабль вовсе

замирает на несколько минут. Весь корпус дергается от ударов по льду, винты молотят по глыбам.

Серая треуголка острова Карла XII почти не растет перед нами. Все, кто свободен — на верхней палубе. Десятки биноклей устремлены на линию, соединяющую остров Карла XII с островом Брок. Там — обнаруженные Чухновским люди.

Первые медведи

Кают-компания заброшена, в нее мы забегаем только погреться. Неугомонные буфетчики воюют теперь лишь с тарелками и мисками опустылевшего консервного супа.

В семь часов и те немногие, кто спустился вниз, соблазнившись вечерним чаем, выскакивают наверх, так как с верхнего мостика раздается крик:

— Медведи с левого борта!

Перескакивая через груды досок и бревен, мчусь в лазарет за винтовкой. Винтовки в руках у всех на баке. Отчаянная трескотня раздается по всему левому борту. Тысячи за полторы шагов от корабля — желтое пятнышко. Из-за него появляется второе, а там еще несколько крошечных точек — медвежата. Медведи в недоумении смотрят в нашу сторону. Я вскидываю винтовку, тщательно подвожу ровную мушку под желтую точку ближайшего из медведей. Одновременно с моим выстрелом на шее медведя появляется красное пятно, и струйка крови стекает на снег. Мой выстрел!

— Молодца! — кричат Мокк и Шукин, стоящие рядом со мной. Но рядом десять голосов с такою же уверенностью выкрикивают:

— Моя пуля.

Стреляло двадцать пять человек. Стрельба идет беспорядочно, и каждую удачную пулю каждый приписывает конечно себе.

Медведь относится к этому делу иначе: он мечется из стороны в сторону. Он видимо даже не понимает, что от этих хлещущих на расстоянии километра свинцовых ударов нужно бежать.



Накладка мостков для съятия группы Цаппи и Мариано

Наконец инстинкт берет свое, зверь поворачивается и быстро уходит от нас, оставляя за собою красные следы на снегу. Медведица еще много раньше дала тягу и теперь находится вне наших выстрелов. Она стоит на вершине тороса и смотрит на медведя, из последних сил скребущегося по льдинам.

Наконец у раненого зверя парализуется отбитый пулей зад. Но в это время на его пути — широкая полынья. Он бултыхается в воду и плывет. Следом за ним по темной поверхности воды тянется красная полоска. Он тяжело доплывает до другого края полыньи и передними лапами скребет поверхность льда. Из последних сил он тяжело вытаскивает на лед свою огромную тушу. С высокого тороса ему бегут навстречу медвежата, медведица громко ревет, поднявши к небу острую морду. Сейчас зверь ползет по льду, перебирая только передними лапами. Он стремится пересечь большую льдину, чтобы снова уйти в полынья, которая положит между ним и огромным черным чудовищем, извергающим смерть на расстоянии километра, широкое пространство воды. Но в середине льдины силы покидают его, и зверь остается на месте.

Сейчас, когда «Красин» стоит, там слышен сердитый рев зверя, прощающегося с жизнью.

С поднятой кверху морды издыхающего медведя ключьями падает кровавая пена. Он делает последнюю попытку протаскать свое тело по льду, но, преодолевши какой-нибудь метр, тяжело тыкается головой в снег.

Спустя несколько минут, когда мы подбегаем к медведю, он еще раз поднимает огромную голову и, оскаливши желтые зубы, угрожающе ревет. В ответ на выстрелы, пышащие ему в морду оглушающими хлопками, он отчаянно мотает головой, его передние лапы разрывают поверхность льдины когтями.

Через час огромная белая туша в восемнадцать пудов медленно поднимается на троссе стрелы к нам на борт.

Где же группа?

Снова зашуршали льды вокруг нас, снова задержался корпус—«Красин» возобновил свое движение к острову Карла.

К часу, 12-го июля, у нас на траверзе вырастают серые скалы Карла XII. Беспреданно ревя гудком и сиреной, мы ложимся на ост и обходим Карла XII с юга, держа курс как раз на середину прямой, соединяющей Карл XII и Брок.

Глаза начинают гореть от непрерывного глядения в бинокль, но никто не желает уходить с верхнего мостика. Перед воспаленными взорами один за другим вырастают с обоих бортов остроконечные торосы и люди, по три человека на каждом, чернеют со всех сторон. Мы настолько привыкли теперь видеть перед собой миражи, что не верим своим глазам. Когда перед кем-нибудь появляется пресловутый торос и люди с него начинают махать нам руками, видящий опускает бинокль, протирает глаза и снова наводит бинокль на ту же точку. Люди продолжают оставаться на месте, отчаянно призывая руками на помощь. Невольно вырывается крик:

— Вон, вон группа! Я ее вижу.

Только после того, как видящего группу заставляют перевести бинокль в противоположную сторону и так же внимательно взглянуться в новую точку, он снова начинает видеть острый торос и сигнализирующих с него людей. Этот общий психоз доводит меня до того, что я ухожу в лазарет.

В лазарете—все вверх дном. Анатоликус готовится к приему новых гостей. По десять раз перестилает койки. Каждые полчаса проверяет инструменты, перевязочные средства, приготовленные для работы врача. Каждому понятно, что не через час и не два мы подойдем к этой группе, но у Анатоликуса давно бурлит в кофейнике кофе. Пока спасенных нет, я без зазрения совести ложусь на свободную койку.

Передо мной вырастает острый торос и люди, самые настоящие люди, отчаянно зовут к себе. Вот я стою уже на лыжах и легко перескакиваю сразу через десятки торосов. Едва касаясь лыжами их вершин, несусь к остроконечному торосу, вырастающему в огромную гору. На вершине горы—три человека. Средний—высокий с бритым длинным лицом, изборожденным морщинами. Я напряженно вспоминаю портрет Амундсена. Изо всех сил мчусь по торосам к горе, но лыжи примерзают к ледяным вершинам, двигаться все труднее и труднее. Вдруг вокруг меня все наполняется шумом и грохотом: торос проваливается в черную бездну, и сразу в лицо мне бросаются волны холодной воды.

Я в бессилии юткрываю глаза. Надо мной стоит Анатоликус. Он стучит кулаком в переборку над моей головой и из шланга высоко висящей кружки Эсмарха льет мне за шиворот воду.

— Ну, довольно. Фьюйт, момент на палубу.

С трудом вылезаю на палубу. Все так же сгрудившись у бортов, многочисленные наблюдатели видят в бинокли бесчисленные группы спасаемых.

Не успев скатиться за горизонт, ночное солнце 11-го июля начало свой дневной путь над бесконечными ледяными полями. Скупое отмеряя свет на 12-ое июля, оно и не подозревало о тех ярких событиях, которые в этот день должны были совершиться.

Глаза большого 'Августа

Вахтенный начальник Борис Михайлович Бачманов ушел спать с совершенно красными, воспаленными глазами. Его место заступает массивный Август Дитрихович Брейнкопф — «Большой Август». Значит — четыре часа.

Август Дитрихович, заразившись общей горячкой искания, подходит к правому борту и солидно подносит к глазам бинокль. С этой минуты его массивная фигура не покидает нижнего мостика, где тишина только изредка нарушается поскрипыванием штурвала. За спиной у Брейнкопфа—на штурвале старший рулевой Салин. Его

черные от предохранительных очков глазницы неподвижно уставлены вперед. Точно он направляет корабль не по чуткой картушке компаса, а держит курс на одну ему видимую точку, притягивающую его к себе в этом безгоризонтном пейзаже ледяных полей.

Так проходит час. А впереди ничего нет.

Закрадываются сомнения, верно ли было указание Чухновского? Не ошибся ли наш Заратустра—Алексеев в определении места виденной группы? Мы почти вплотную добрались до указанной точки, а горизонт попрежнему загроможден густыми торосами, на которых не видно никаких признаков человека. Впрочем, как должен выглядеть человек в этих льдах? Никто из нас никогда в жизни не видел людей, затерянных в подобной пустыне.

Брейнкопф спокойно стоит с биноклем, покоящимся на его широкой груди. По обыкновению медленно поднимает он руку к черному Цейссу, солидно подносит к глазам рогатые трубки. На минуту он отводит бинокль, всматривается в горизонт невооруженным глазом, затем снова подносит Цейсс к глазам. Через минуту, не опуская бинокля, он меланхолически произносит:

— Мне кажется, я вижу людей.

В направлении его пальца я впиваюсь своим двенадцатикратным биноклем, пожертвованным мне на бедность из штурманских резервов Юрием Константиновичем. Хотя в нем двенадцать крат, но он отменно плох. От старости его линзы помутнели, как глаза моряка, всю жизнь глядевшего на море против соленого ветра. Какие-то неясные очертания острых белых вершин маячат в круглых окулярах, и я не решаюсь принять за человека черную черточку, что торчит над одной из вершин. Слишком она непохожа на воображаемого мной Амундсена. Слишком неясны ее очертания по сравнению с миражами, десятки которых я видел сегодня.

Но Брейнкопф говорит:

— Да, это человек.

И именно потому, что сказал это Август Дитрихович, произнес это так же спокойно и флегматично, как обы-

денное вахтенное распоряжение, ему невозможно не поверить. Обернувшись к открытому окну рулевого, он спокойно приказывает:

— 12 градусов вправо.

И так же спокойно, точно дело идет не о цели всей экспедиции, а о том, чтобы обойти очередную встречную льдину, рулевой Салин налегает на штурвал. Не спеша поворачивается резное колесо, и послушная курсовая черта подходит к новому румбу картушки. Картушка долго колеблется прежде, чем застыть против жирной курсовой черты. Наконец колебания затухают, и Салин, оторвавши черные глазницы от сверкающего медью компаса, бросает в окно:

— На румбе.

Сличив положение по верхнему компасу, Брейнкопф подтверждает:

— Так держать.

— Есть так держать.

Люди на льду

Я не жду никаких подтверждений. Хотя в мутные стекла моего бинокля попрежнему не видно ничего, во мне прочно сидит уверенность в том, что мы группу нашли. Вопрос — какую?

Известие молнией облетает корабль. Все, кто свободен, выбегают на верхнюю палубу, все наличные бинокли устремляются теперь в юдну точку.

Торопливо расталкивая нагроможденные льдины, «Красин» идет в направлении нового курса. Как будто прошло всего несколько минут с тех пяти часов, когда Брейнкопф впервые увидел черную точку, но часы указывают, что прошло больше часа. Неясная черточка успевает превратиться в отчетливо видимую фигуру стоящего человека. Даже в мутные стариковские стекла моего бинокля отчетливо видно, как этот человек время от времени поднимает руки. Иногда он опускается за вершину тороса. Но на торосе только один человек. Где же трое, которых видел Чухновский? Неужели двенадцать часов, что мы находимся в пути от нашего аэро-

дрома, оказались слишком длинными для того, чтобы предупредить гибель людей, ожидавших нас больше месяца? Неужели море все-таки успело вырвать у нас двух человек? В этих льдах—жизнь человека ничто по сравнению с мощным движением бесконечных белых полей, с дыханием холодного ветра, с черною бездною полярного моря. Здесь человек—лишь ничтожный микроб, которого не различить ни в какой микроскоп. Здесь и для нас, таких же микробов, смерть человека приобретает совершенно особый смысл и размеры.

Скоро семь часов. Из-за вершины тороса поднимается темная фигура бородатого человека, на расстоянии полукилометра видного совершенно отчетливо. Этот человек, не отрываясь, глядит в бинокль в сторону «Красина». По временам он опускает бинокль для того, чтобы поднять руки вверх—машет руками, делает какие-то знаки. Вот он наклонился к торосу, видна только его спина. Вот он снова поднялся, опять подносит к глазам бинокль. Теперь, отняв от глаз бинокль, он наклоняет в сторону голову и по жесту его руки понятно, что он разговаривает с кем-то. Значит,—на льду за торосом есть еще люди? Те двое, которых видел Чухновский.

А сейчас уже можно видеть—у подножия тороса шевелится черная точка. Десять минут спустя черная точка превращается в ясно-видимую голову человека. Время от времени голова поднимается.

Ровно семь часов 12-го июля. Над острой вершиной тороса высится коренастая фигура человека, одетого в темно-зеленый, до черноты запачканный полетный комбинезон. На голове кожаный черный шлем с поднятыми кверху наушниками. Лицо человека совершенно темно. Точно закопчено. Поднятыми руками человек плавно двигает слева направо и отчаянно машет в нашу сторону, как бы хочет сказать: «Не надо, не ходите».

Мне кажется, что это—сумасшедший, он не хочет нас видеть.

Нет ничего удивительного. Если это группа Мальмгрена,—ей было от чего сойти с ума за сорок пять дней пребывания в такой обстановке,

Впрочем, нет. Безумие здесь не при чем. Через минуту мне все понятно. Человек предупреждает нас, что его небольшой торос качается от приближения «Красина». До тороса нам остается полтора-два метра,—мы стопорим машины, опасаясь идти дальше, чтобы давлением льдов не спровоцировать небольшую льдину, на которой сидит группа.

Группа Мальмгрена

Вокруг нас льды мягко шуршат по бортам. Воздух наполнен только здесь на севере существующей тишиной. Машины встали. Вдруг воздух пререзает громкий радостный крик:

— «Красин!» Товарищи!

Мы с изумлением переглядываемся: русский язык! Кто это может быть? Вероятнее всего сам Мальмгрен! Мне где-то приходилось читать, что Мальмгрен занимался изучением русских трудов—значит он знает русский язык. Это—Мальмгрен.

Еще не улеглось шуршание льдов вокруг нашего борта, а по развертывающемуся шторм-трапу уже скатываются на лед люди. Ноги скользят по неровным торосам, омытым всплеснутой нами водой. Я иду с большой осторожностью, так как льдины качаются при каждом шаге. Впереди Желудев, Кудзелько, Кабанов, Исаичев осторожно пробираются со стремянками и досками, из которых сооружают мостки через полыньи, отделяющие нас от тороса Мальмгрена.

Рослый бородатый человек с нетерпением топчется на льдине и приветственно машет рукой в нашу сторону. У его ног попрежнему время от времени поднимается голова человека. Лица лежащего не видно. Третьего человека не видно совсем.

Но вот обледеная стремянка переброшена через последнюю полынью, наши люди вошли на торос и большой борсдач, отталкивая людей, устремляется к этим мосткам. Он что-то лепечет и знаками показывает, что желает двигаться сам, что ему не нужна посторонняя помощь; он хочет скорее на корабль. Но его не пускают,

На торос приносят складные носилки, на которые кладут неподвижно лежащего на льду человека. Из широкооткрытых голубых глаз лежащего катятся крупные слезы, застревая в круглой рыжей бороде. Лицо его так же темно, как лицо товарища, но радостная улыбка не сходит с его губ.

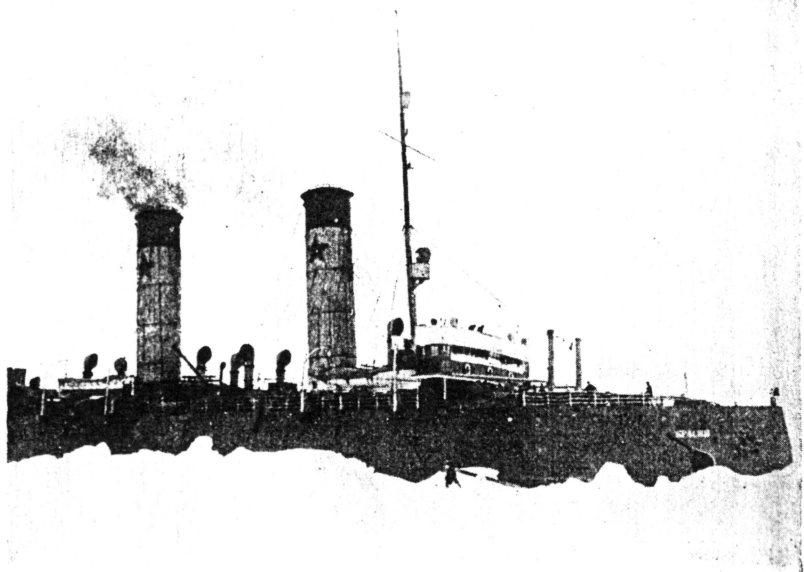


Цаппи (1) и Мариано (2) на льдине

На коренастом здоровяке, который с нетерпением топчется у края тороса, надет прекрасный брезентовый комбинезон,—брюки на рыжебороде от колена изорваны, в прорехи торчат голые колени, иссиня-красные. В большие дыры совершенно истрепанных, ключьями висящих носков торчат темные, местами почти черные пальцы.

Пока уносят рыжебородого, я лезу вокруг тороса в поисках за третьим человеком. Коренастый внимательно следит за мною глазами. По небольшому торосу разбросано скудное хозяйство группы. Изодранное розовое одеяло, несколько обрывков парусины, две каких-то жестянки и маленький походный топор. По склону тороса из совершенно почерневших затрепанных тряпок выложена крупная надпись:

PLEASE FOOD HELP



7 часов 11-го июля 1928 г. — «Красин» подошел к группе Цанпи и Мариано



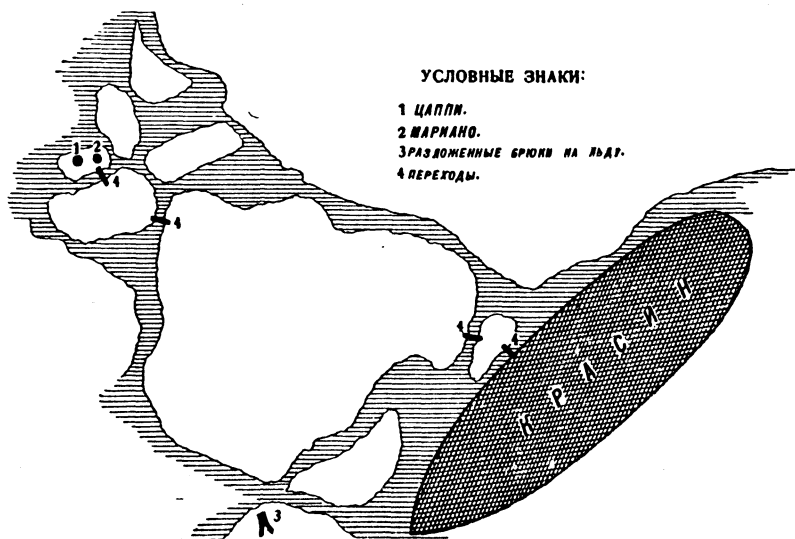
Мариано несут на носилках, здоровяк Цанпи сам спускается со своего тороса

Льдина имеет всего десять метров в поперечнике. Больше здесь никого нет. Где же может быть третий? Влезаю на вершину тороса, и взгляд упирается прямо в лежащие против носа «Красина», в виде буквы «А», серые брезентовые брюки. Мое первое движение—броситься туда. Но что-то заставляет меня обернуться к коренастому. Его взгляд вопросительно уставлен на меня. Обращаюсь к нему по-немецки:

— Группа Мальмгрена?

Он молча кивает головой.

Ну теперь все понятно. Тот самый Мальмгрен, которого официальные донесения Нобиле уже давно похоронили в полярной могиле, стоит передо мной.



«Красин» у льдины Цаппи и Марнано

Уверенно, уставив указательный палец в грудь коренастого, говорю:

— Вы—Мальмгрен?

Но он отрицательно качает головой и на ломаном немецком языке произносит:

— Я—капитан Цаппи.

— А Мальмгрен?

Из сбивчивых его немецко-английских фраз я понимаю одно: Мальмгрен остался далеко на льду; Мальмгрен умер.

— Мальмгрен умер, нет Мальмгрена, Мальмгрен далеко. Здесь команданты Мариано и Цаппи. Я хочу на корабль. Я хочу есть. Я тринадцать суток не ел...

Держась за плечи осторожно идущих по скользкой стремянке, переброшенной через полынью, красинцев, капитан Цаппи идет к «Красину», над бортом которого свесилась решетчатая длинная рука подъемного крапа, влекущая на борт носилки с торчащей из них головой Мариано.

Ко мне на торос взбирается Хуль. Так же, как я пять минут назад, он обнюхивает теперь со всех сторон льдинку. И несколько раз щелкает Кодаком. Исторические пленки.

Быстро увязывается в узел несложное имущество группы. Брезентовые брюки, которые я разглядел с вершины тороса, тоже исчезли.

Бегу на корабль.

Мариано и Цаппи

В залитой электричеством кают-компаний в глубоком бархатном кресле сидит Цаппи. Потемневшее от солнца и холода лицо его расплывается в улыбке. Из-под выгоревших усов и начинающейся у самого рта рыжеватой бороды блестят белые зубы. В опухших синих, точно налившихся от водянки пальцах огромной руки тонет кофейная чашечка. Медленно, мелкими глотками отпивает он из нее черную жидкость. После каждого глотка недоумевающе взглядывает на окружающих, точно не верит тому, что он здесь, в теплой кают-компаний, на твердой палубе закованного в железо корабля. Цаппи медленно, растягивая удовольствие, разжевывает небольшой бисквит, единственное, что разрешил ему дать доктор Средневский.

— Хочу еще. Ради бога, еще один бисквит!

Не дать—невозможно. Новый бисквит только хрустнул в огромных белых зубах. Замечательные зубы. Такие зубы были вероятно у первобытных людей—широкие, белые, крепкие, точно предназначенные для того, чтобы рвать мясо и дробить кости животных. Крошечный бисквит, исчезающий в этих зубах—какой анахронизм!

Цаппи медленно цедит слова на ломаном немецко-английском языке. Трудно восстановить из них связный рассказ.

Мариано уже находится во власти Средневского. Антон Владимирович отдал все свое внимание больному Мариано. Мариано очень плох. Антон Владимирович говорит, что больше суток он не мог бы выдержать без медицинской помощи. Мариано не может произнести ни одного слова. Только текущие градом слезы говорят о его страдании, а грустная улыбка, не сходящая с лица, и мягкие движения горячий руки, которой он стремится все время погладить руку врача,—о радости возвращения к жизни.

Пальцы ноги Мариано уже захвачены гангреной. Антон Владимирович считает, что нужна операция.

Мариано безмолвно дает себя раздевать, едва слышный стон вырывается из его груди, когда через отмороженные ноги с него стаскивают остатки брюк. Раздетый—он уложен на койку. Ему нельзя даже сделать ванну, все внимание врача обращено на гангрену. И без того душный лазарет наполняется запахом денатурата, которым обмывают Мариано. Он только блаженно улыбается. Со слабо шевелящихся губ срывается шепот:

— Пожалуйста, поесть.

Средневский печально качает головой, и на мудреном аргю, состоящем из немногих известных Антону Владимировичу французских и немецких слов, объясняет Мариано, что он не может разрешить ему никакой пищи:

— Вы слишком долго голодали и слишком слабы, пища может вас убить. Ваше счастье, что Чухновский не сбросил вам никаких продуктов, иначе вы бы погибли,

Посудумавши, Средневский дает распоряжение Анатоликусу:

— Приготовьте раствор сахара в горячей воде и дайте больному по чайной ложке.

В лазарет входит Цаппи. Шаркая по палубе обмотанными в обрывки одеял ногами, он устало добирается до клеенчатого дивана и, сразу обмякнув, валится на него. Анатоликус, как нянька, начинает его раздевать. Он стаскивает с ног его обрывки одеял, потом кожаные ботинки, потом две пары чулок. Очередь доходит до брюк. Когда Анатоликус стаскивает верхнюю пару, под ней обнаруживается еще одна пара теплых брюк от комплекта полетного платья. Мы с изумлением смотрим на этот избыток одежды. Цаппи, отвернувшись, тычет пальцем в сторону: только что снятой пары и цедит сквозь зубы:

— Мальмгрен.

Мы переглядываемся. Шукин невозмутимо продолжает стаскивать с Цаппи теплую куртку и белье. Из кармана куртки на черную клеенку дивана выкатывается потемневший медный кружок. Карманный компас. Цаппи накрывает компас широкой распухшей ладонью и так же нехотя цедит сквозь зубы:

— Мальмгрен.

Из снятых брюк Цаппи заботливо вытаскивает часы и сует под подушку. Он готов идти в ванну, но Шукин просит его предварительно снять вторую пару часов, надетую браслетом на левой руке. Цаппи молча снимает часы, сует их под подушку.

У меня в голове длинная очередь вопросов, язык уже ворочается во рту. Но доктор Средневский решительно прекращает поток моего любопытства:

— Если вы будете беспокоить больных, я выставлю вас из лазарета. Им нужен абсолютный покой.

В ответ я быстро раздеваюсь и лезу в свою койку. Поворачиваюсь носом к стенке и делаю вид, что заснул. Теперь меня уже не выставишь.

Цаппи в блаженном изнеможении сидит в горячей ванне, пока Шукин трет его мочалкой. Он тихо стонет.

Дают себя знать подмороженные ноги, попавшие в горячую воду. А в лазарете на койке с блаженной улыбкой на пылающем жаром лице лежит Мариано. Температура у него высока, доктор Средневский озабоченно возится с его ногами.

Наконец все утихает. Антон Владимирович уходит из лазарета, оставив больных на попечение Анатоликуса.

— Ну, Анатолий Иванович, им нужен полный покой. Никого в лазарет не пускайте. Если нужно, позовите меня.

Дверь закрывается за Средневским, и Щукин, подмигнув мне, опускает защелку американского замка. Мы остаемся одни. Мне слышно, как в соседнем отделении между Цаппи и Щукиным происходит оживленная беседа.

— Очень ха-ра-шо, — говорит по складам Щукин.

В ответ слышится голос Цаппи:

— Ошень карашо. Красн карашо. Русский карашо. Товарищи карашо. Кушать ошень карашо. Многа кушать.

— Кушать не могу. Фьюйт, момент, будете здоровы, будете много кушать.

Цаппи вовсе не расположен пользоваться покоем, предписанным доктором. Все, что скопилось за полтора месяца одиноких скитаний по ледяной пустыне, должно у него вылиться как можно скорей. Имею ли я право остаться равнодушным к этой беседе и не использовать контрабандой своей возможности поговорить с Цаппи?

Рассказывать будет Цаппи

Потихоньку вылезаю в одном белье из своего закоулка, готовый при первом подозрительном стуке нырнуть обратно. Цаппи обрадованно приветствует мое появление потском англо-немецких слов.

— Расскажите, капитан, все, что вы можете рассказать о своем путешествии, о смерти Мальмгрена.

— А зачем вам это?

— Я буду телеграфировать в газету «Известия» в Москву.

— Телеграфируйте прежде всего, что Цаппи и Мариано очень счастливы. Передайте вашей газете, что Цаппи и Мариано очень любят русский народ. Нас никто не увидел, нас никто не мог спасти. Только ваш русский летчик Чухновский, только русский ледокол «Красин».

С койки Мариано раздается легкий стон, движением руки он подзывает меня к себе. Я наклоняюсь к больному, пытаюсь расслышать бессильное лепетание, но ничего не могу разобрать из-за громкого голоса Цаппи, который быстро бубнит что-то по-итальянски Мариано. Мариано затихает, и только сухие пальцы пылающей жаром руки слабо сжимают мне руку. Из широко открытых голубых глаз скатываются в рыжую бороду крупные слезы.

Цаппи овладевает разговором.

— Вы просили рассказать про наше путешествие. Хорошо, рассказывать будет Цаппи. Оставьте Мариано. Мариано—больной. Мариано не может говорить. Ему очень трудно. Рассказывать буду я.

— Прошло много дней с тех пор, как «Италия» выбросила нас на лед. Мы пытались связаться с землей, но все наши зовы пропадали в эфире, земля молчала. Мы не знали, почему: плохо ли работает наше радио, или мы просто не слышим земли, но ясно было одно, что с землей связи у нас нет, и мы не знаем: имеют ли люди там, на далекой земле, представление о нашем положении, о том, где мы находимся? У нас были больные. У генерала Нобиле—переломы ноги. Сломана нога у механика Чечиони, сломана левая рука у шведского профессора Мальмгрена. И у меня, Цаппи, сломано ребро. Вот здесь, дайте вашу руку. Видите эту выпуклость? Так срослось сломанное ребро. Все мы очень страдали, и главным образом оттого, что не знали,— как дать о себе знать земле. Вот он, Мариано, предложил отправить на землю людей. В две-три недели люди могли дойти до западного Шпицбергена или по край-

ней мере до Норд-Капа, куда несомненно должны были выйти суда нам на помощь и во всяком случае—пловучая база нашей экспедиции «Читта-ди-Милано». Я поддерживал предложение Мариано. С нами хотел идти радист Бьяджи. Но мы предпочитали иметь спутником офицера и предложили отправиться с нами капитану Вильери.

Наш спутник Мальмгрен

Однако Мальмгрен, который уже прежде участвовал в арктических экспедициях, уверил нас, что без его помощи мы едва ли найдем дорогу к земле и едва ли справимся с препятствиями на своем пути. Но Мальмгрен был болен. Он не мог идти со здоровыми, и генерал Нобиле по-моему сделал ошибку, все-таки назначив его руководителем нашей партии. Мариано был очень здоров. Я тоже был очень здоров. Больной не может быть начальником здоровых. Но все-таки мы пошли. Нам дали продовольствия на сорок пять суток. Расчет на очень голодную норму—всего триста грамм в сутки. На триста грамм не может жить большой здоровый человек. У нас был с собой только шоколад и пеммикан. Мы не могли даже варить себе из пеммикана похлебку,—не имели спирта, чтобы греть воду. Мы записывали пищу талой водой. С трудом мы продвигались к земле. С самого начала Мальмгрен шел очень плохо. По несколько раз в день в бессилии он падал на лед. Ценою огромных усилий воли он поднимался на ноги и, скрежеща зубами, продолжал путь. Так не могло долго тянуться. Из-за Мальмгрена мы едва подвигались вперед.

Прошло две недели невероятно тяжелой борьбы с бесконечными льдами, преграждавшими нам путь. Под конец Мальмгрен уже должен был отдыхать перед каждым серьезным препятствием. Легкий мешок был для него непосильной тяжестью. Очень часто мне с Мариано приходилось ему помогать. Я вам говорю, что так не могло продолжаться. Нам казалось, что, идя таким образом, мы никогда не дойдем до земли.

Цаппи умолк и задумчиво уставился через иллюминатор на сверкающие льды, точно желая прочесть в них продолжение своего рассказа. Подумав, он повернулся ко мне, и мне показалось, что он взвешивает: что можно говорить мне и чего нельзя?

— Однажды мы встретились с большим нагромождением торосов у самого края полыньи. Мальмгрен бесильно опустился перед этим препятствием. Так лежал он целый час, не имея сил подняться. Мы с Мариано уже успели перебраться через торос и через полынью, а Мальмгрен только еще поднялся и стал карабкаться на скользкую поверхность ледяного холма. Несколько раз он обрывался, скользил вниз, оставляя на снегу розовые пятна крови. Наконец он добрался до вершины тороса и стал спускаться в сторону полыньи. Мы с Мариано с беспокойством наблюдали: удастся ли ему перескочить полынью? Мы сами были слишком утомлены для того, чтобы притти на помощь Мальмгрону. Силы наши были истощены последним препятствием. Мы могли только наблюдать. И мы увидели, что у Мальмгрена недостаточно сил для того, чтобы справиться со спуском с тороса. Он бесильно скользнул по его крутому склону и полетел прямо в воду. Последним отчаянным усилием ему удалось выбросить свое тело на нашу сторону льдины, но ноги его все же оказались в воде.

В этот же день не могло быть и речи о том, чтобы двигаться дальше. Силы Мальмгрена были истощены. Он должен был отдохнуть. Но сам он все время твердил, что нужно во что бы то ни стало двигаться дальше, иначе без движения он отморозит себе ноги. Однако он не мог даже встать. Мы постелили ему на лед одеяло, дали возможность спокойно уснуть. Спустя несколько часов он проснулся и сказал, что считает необходимым немедленно двигаться дальше. Как мне показалось, он бодро поднялся на ноги, но сейчас же со стоном опустился на лед.

Моя песенка спета

Остановившимися глазами он смотрел куда-то в сторону и наконец почти весело сказал:

«Ну, друзья, моя песенка спета: ноги отморожены».

Но через минуту, стиснув зубы, он все-таки поднялся на ноги. Заглушая стоны, вырывавшиеся у него при каждом шаге, он пошел впереди нас, ориентируясь по небольшому компасу, который всегда был у него в кармане.

С этого дня наши переходы делались все короче и короче. Во время отдыха Мальмгрен все дольше оставался неподвижным на льду. Мы должны были терять время около него. А вместе с временем уходят силы. Здесь, в этих ледяных пустынях, каждая минута даже полного бездействия требует сил. Мы не могли ограничить свое питание положенной нам нормой в триста грамм и с общего согласия увеличили порцию. Это ставило под вопрос, хватит ли нам продовольствия до конца пути, но Мальмгрен утверждал, что мы прошли уже половину пути. По его словам скоро должны были начаться плотные паковые льды вблизи берегов Норд-Остланда. Однако на пути у нас вырастали все новые и новые торосы. Ровных плотных полей не было видно. Мальмгрен вероятно ошибался.

Вы не представляете себе, что значит медленно двигаться с больным человеком для здоровых людей, стремящихся к жизни. Мальмгрен переползал через торосы на четвереньках. Его руки и ноги были совершенно изранены. Пальцы на ногах совсем потемнели. Я кое-что понимаю в хирургии. Я знаю, что с такими ногами нельзя ходить, и если Мальмгрен еще шел — это были его последние шаги. Так и случилось.

На следующий день после ночлега он вовсе не смог подняться на ноги. Мы с нетерпением ждали, что будет дальше. Остаться с больным — значит отказаться от надежды когда-нибудь вернуться к земле, увидеть людей. Жить.

Имеем ли мы на это право? Сзади остались наши товарищи, ждущие от нас помощи. Мы должны передать людям известие об их положении. Попытаться нести больного с собой? Но сможем ли мы это сделать? Хватит ли у нас на это сил, когда мы сами принуждены все чаще и чаще останавливаться для отдыха?

Лежа на льду, Мальмгрен нам сказал:

Бросьте меня

— «Друзья, дальше идти я не могу. Для вас я — только обуза. Бросьте меня. Так делается во всех полярных путешествиях. Умиравший не должен мешать возвратиться к жизни имеющим надежду. Все равно я умру. Не сегодня-завтра начнется гангрена отмороженных ног. Мне осталось жить несколько дней. А не все ли равно, от чего умереть: от холода, голода или от пламени гангрены? Я предпочитаю заснуть на льду, чтобы завтра уже не проснуться. Мужчина должен уметь умирать, и особенно мужчина, идущий в полярные льды. Если бы вы родились не под лазоревым небом Италии, а у нас, в Скандинавских горах, вы бы знали, что такое поход в Арктику, и не удивились бы тому, что человек, идущий в полярное плавание, возвращает обручальное кольцо своей жене. Мне уже ничего не надо. Возьмите мое продовольствие и теплое платье. Без них я вернее умру. Моя пища и платье облегчат вам дорогу к земле».

Я с изумлением смотрел на Мальмгрена, который добровольно обрекал себя смерти. Я ждал, что в эту минуту слезы брызнут у него из глаз. Но глаза его были сухи. Крупные слезы катились не по его лицу, а по лицу Мариано. Мариано был очень крепок телом, но он был нервен, как девушка. С такими нервами нужно сидеть в институте для благородных девиц.

Когда Мальмгрен заговорил о том, что мы должны взять его продовольствие и платье, Мариано запротестовал. Мариано не понимал самых простых вещей. Для Мариано не существовала логика. А скажите, разве не прав был Мальмгрен? Разве имели мы право оставить продовольствие умирающему и обречь на смерть себя,

мы, на которых была возложена ответственность за жизнь товарищей, оставшихся на льду?

Я согласился с Мальмгренем, что предлагаемый им выход является единственно правильным.

— Хорошо, коллега, — сказал я. — Вы совершаете подвиг. Мы возьмем ваши продукты и ваше теплое платье. С ними дойдем мы к земле и передадим людям священную память о вашем поступке. Что вы имеете передать на землю вашим родным?

Компас Мальмгрена

Мальмгрен отстегнул от пояса вот этот походный компас и протянул его мне:

— «Этот компас служит мне давно. Его подарила мне мать, когда еще совсем молодым человеком я ушел в первый поход. Ей, моей старушке, верните его с приветом от ее маленького Финна. Скажите, что Финн, воспитанный ею, умер так, как должен был умереть ее сын».

Глядя куда-то в сторону, Мальмгрен холодно пожал мне руку. Это было сухое пожатие мужчины, дающего деловое поручение. Потом он обнял Мариано и просил его взять теплое платье. Но Мариано ревел, как девчонка, и мотал головой. Платье Мальмгрена взял я. Когда мы с Мариано собрались уходить, Мальмгрен остановил нас движением руки.

Ледяная могила

— «Друзья, — сказал он, — еще одна последняя услуга. Вы уносите мое последнее оружие — топор. Вырубите этим топором длинную яму вот здесь на льду. В эту яму я лягу, чтобы умереть. Когда волна захлестнет мою ледяную могилу, я буду в ней замурован, и может быть какой-нибудь корабль найдет меня в этом прозрачном гробу».

Это было много даже для моих нервов; чтобы разогнать мрачное настроение, я попробовал пошутить и сказал Мальмгрену:

— «Вы будете лежать, как глазированный фрукт».

Но Мальмгрен не понял шутки и сделал нетерпеливый жест рукой.

Мы с Мариано работали целую ночь, чтобы вырубить крошечным топором длинную яму для Мальмгрена. Мы так устали, что пришлось лечь спать. Мальмгрен сейчас же забрался в свою яму, отказавшись взять назад свое платье на те несколько часов, что нам осталось провести вместе. Засыпая, я слышал, как стучат его зубы. Но он не разбудил меня, и я решил, что мне это послышалось.

Мы проспали около двух часов. Когда мы встали, Мальмгрен открыл глаза и следил за нашими приготовлениями к походу. Мариано, встав на колени около ямы Мальмгрена, обнял его еще раз и надел ему на шею свой золотой образок. Я предпочел не отягощать последние минуты Мальмгрена и поторопил Мариано собираться в дорогу.

Мы пошли. Мальмгрен, вытянувшись, лежал без движения в своей ледяной яме. Дойдя до края льдины, я еще раз обернулся к нему, а Мариано сделал движение вернуться назад. Я схватил Мариано за руку, так как боялся проявления слабости со стороны этого нервного человека.

Мальмгрен заметил движение Мариано и сделал движение рукой «уходите».

Скоро я убедился, что, оставив Мальмгрена, мы поступили правильно. Дорога была перерезана такими острыми торосами, что он все равно не смог бы через них перебраться. Полыньи делались все шире и чаще. Мы продвигались с трудом. Мальмгрен связал бы нас по рукам и ногам. Все равно, рано или поздно, мы должны были бы его бросить, заставив напрасно промучиться еще несколько дней.

В первые сутки мы сумели пройти не больше полукилометра. Путь был слишком тяжел. Остановившись для отдыха, я взобрался на высокий торос, откуда мне было видно место нашей последней стоянки. На льду я разглядел темный силуэт тела Мальмгрена. Точно почувствовав, что я его наблюдаю, Мальмгрен поднял из ямы руку и мне было видно, как он слабо скребет ног-

тями край своей могилы. Вот он приподнял голову и смотрит в мою сторону. Я делаю приветственный знак рукой. Снизу, с подножья тороса, на меня вопросительно смотрит Мариано. Он говорит:

— Если Мальмгрен нас позовет, я не выдержу и пойду к нему обратно.

Но я не ответил этому шутнику. В этот момент Мальмгрен встал в своей яме на колени и, опираясь руками о ее край, опять поднимал правую руку: «Уходите».

Я спустился с тороса и не позволил туда подняться Мариано. Неизвестно, что можно ждать от человека, нервы которого оборвались.

Мы ушли

Отдохнув несколько часов, мы двинулись дальше. Путь был тяжел. Нервный шок тряс Мариано. До сих пор он был физически самым сильным из нас, а теперь слабел у меня на глазах. Временами я замечал у него в глазах такое выражение, какого не должно быть у людей, идущих по полярному льду. //

Так шли мы еще две недели. Мариано слабел день за днем. Под конец мне стоило большого труда заставлять его подниматься после ночлега, чтобы двигаться дальше. Но все-таки мы шли.

Порцию пришлось урезать, несмотря на то, что мы имели продовольствие Мальмгрена: слишком щедро мы питались сначала. Теперь у нас почти не осталось шоколада, один противный пеммикан. От употребления одного пеммикана, запиваемого холодной водой, у нас перестали работать желудки. Самочувствие становилось все хуже и хуже. По нашим расчетам — мы были близко от земли. Серо-белые силуэты Шпицбергенских гор, благодаря значительной рефракции, видны были невооруженным глазом. Каждый день я осматривал в бинокль вершины видневшихся на горизонте гор. Вскоре я убедился, что наши расчеты неверны. Это — не берег Шпицбергена. Это были острова. По-моему — Фойн или Шюблер.

Однажды мы увидели над собой, высоко в воздухе, большой гидросамолет. Он шел со стороны земли в направлении на норд-ост. Мы даже не пытались ему сигнализировать — это было явно безнадежно, и в то же время подошла к нам наша собственная гибель. Небольшая льдина, на которой мы ночевали, оторвалась от поля и оказалась отрезанной со всех сторон полыньями. Мы были заперты, как в мышеловке. Размер нашей льдины был невелик, всего метров двадцать в ширину и не больше тридцати метров в длину. По моим наблюдениям нас дрейфовало на восток. Мы установили с Мариано вахту, чтобы не пропустить момент, когда наша льдина подойдет настолько близко к соседним льдам, чтобы можно было на них перейти. Но шли дни за днями, а льдина плыла одиноко, окруженная со всех сторон широкой каймою воды.

Мне кажется теперь наше положение было хуже положения Мальмгрена. Он знал, что он умирает. Ему ничего другого не оставалось. А мы не хотели умирать. Во мне было достаточно сил, чтобы продолжать путь и борьбу за жизнь, но я был заперт на этом ледяном пятачке.

В один прекрасный день мы заметили, что почти посередине нашей льдины появилась трещина. Но прежде чем я успел поделиться своими опасениями с Мариано, льдина лопнула с треском и Мариано, бывший на другой ее половине, стал быстро от меня удаляться. Из всех сил я ему закричал. Мариано проснулся и, увидав свое положение, немедленно сделал скачок в мою сторону. Но трещина успела ушириться настолько, что Мариано промахнулся мимо льда и попал в воду. С большим трудом я помог Мариано выбраться на лед. У нас не было огня для того, чтобы просушить обувь Мариано. Он пытался просушить свою обувь, бегая до изнеможения по нашей льдине, сделавшейся теперь вдвое меньше. Теперь его ноги постигла та же участь, какая постигла три недели назад ноги Мальмгрена, — он их выкупал в воде.

Это был тот самый остроконечный торос, с которого мы нас сняли.

Это происшествие окончательно надломило Мариано. Он терял силы с каждым днем и вскоре заявил мне, что не может стать на ноги — они отморожены. Это оказалось правдой. Пальцы его посинели и сильно распухли. Я ничего не говорил Мариано, но я кое-что понимаю в хирургии: ног у Мариано не будет. Скоро его ноги потеряли всякую чувствительность. Тогда он размотал одеяла, заменявшие ему обувь, и отдал их мне со словами:

— «Филиппо, вероятно меня постигнет участь Мальмгрена, но вы не должны подвергать опасности свои ноги. Теперь вы остались один из нас троих, могущих принести миру весть о погибающих товарищах. Берегите себя и в первую голову ноги, которые здесь, в этих льдах, так же ценны, как голова».

На этот раз в Мариано говорил здравый разум. Я взял обрывки его одеял и тщательно завернул себе ноги. С этих пор Мариано больше не вставал. В течение нескольких дней мы видели над собой еще четыре самолета; один из них прошел над самой нашей головой, но нас не заметил. Мы кричали, махали тряпками, но все было напрасно. Нас никто не видел, хотя мы знали, что ищут именно нас.

Уже несколько дней мы питались только ледяной водой. Мариано лежал у подножия тороса. Вид у него был отвратительный. Я знал, что он очень страдает, но он не подавал виду.

После того, как ушел, не заметивши нас, последний самолет, Мариано сказал мне, что необходимо выложить на лед все, что возможно, для того, чтобы сделать нашу льдину заметной. Из кусков парусины я выложил на склоне тороса вот эту надпись: «Please food help». Кроме того, Мариано снял свои брюки и велел мне положить их углом на льду по возможности дальше от нашего тороса так, чтобы они бросались в глаза летчикам, если те еще раз придут.

С самолета машут рукой

Наступило 10-е июля. Я хорошо запомнил эту дату, потому что в этот именно день Мариано сказал мне, что у него нет больше сил даже садиться, чтобы пить воду. Под вечер в этот день мы еще раз услышали звук приближающегося самолета. Судя по гулу, это была многомоторная машина. Она шла со стороны открытого моря. В это время над нами расстился густой туман. Скажу откровенно, что надежды на то, что нас заметит самолет в такой обстановке, у меня было мало, но все-таки я дал в руки Мариано флаг, а сам влез на вершину тороса. Когда машина была недалеко от нас, мы стали махать своими флагами, чтобы привлечь внимание летчиков.

Вы никогда не испытаете того, что я испытал, когда увидел, что над бортом самолета высовывается голова и сверху нам машут рукой. Все, что случилось потом, было гораздо реальней, чем этот молниеносный жест с самолета. Самолет поравнялся с нами и сделал над нашей головой несколько кругов. Я с нетерпением ждал, что вот-вот у крыла раскроется зонт парашюта и сверху к нам упадет долгожданная пища. Велико было наше отчаяние, когда этого не случилось, и машина, описав широкий круг, ушла, ничего нам не сбросив.

Мы решили, что на самолете не было продовольствия, но он ушел в Кингсбей за припасами. По нашим расчетам — дойти до Кингсбея и вернуться сюда самолету нужно не больше семи-восьми часов. Мы стали отсчитывать минуты. Но прошли не только восемь часов, а трижды восемь часов. Самолета все не было. Волнение окончательно надломило Мариано. Он едва говорил. Когда я признался ему, что вероятно нам не следует надеяться на приход самолета, он притянул к себе мою голову и шопотом на ухо сказал:

С'ешьте меня

— «Филиппо, сегодня я умру. Не говорите «нет», вы этого не можете знать, а я это знаю. Мне нисколько

не жалко, Филиппо, что я не увижу земли, я считаю за честь для себя умереть так же, как умер Мальмгрең. Филиппо, Филиппо, мы не должны были брать у него последнюю пищу и платье, мы не должны были его покидать. Филиппо, то, что ждет нас теперь—это только то, что заслужено нами. Но что бы там ни было, вы должны приложить все усилия, чтобы дойти до людей. Вам, Филиппо, нужны силы. Я сегодня умру и я обязываю вас приказом, как старший, разрезать мой труп, предварительно использовав кровь. Свежая кровь должна вас сильно подкрепить. А моего трупа вам хватит надолго. Быть может еще и удастся вам добраться до твердой земли или вас подберут корабли, которые должны же выслать за нами. Я умру, Филиппо, и не мешайте мне умирать».

Мариано отвернулся от меня. Его разговоры о Мальмгреңе были проявлением крайней нервозности. Но сейчас это было простительно. Для меня самого было ясно, что он умирает, и вряд ли протянет больше суток.

Я опустился на лед возле Мариано и заснул. Во сне мне слышался рев паровой сирены. Не знаю, было ли это кошмаром, напоминающим о безнадежно ушедшей жизни, или это было райским сном, переносившим меня из ужасной действительности в прекрасный мираж, но гудок повторился.

Мариано толкнул меня и едва слышно сказал:

— «Филиппо, перед смертью я слышу гудок парохода. Мне кажется, это предзнаменование, что вас подберет пароход. Не пытайтесь уверить меня в том, что это не галлюцинация. Я еще настолько не потерял сознания, чтобы понимать, что в эти льды никакой пароход добраться не может».

Слушая Мариано, я сам способен был поверить тому, что гудок был только галлюцинацией. Однако наполненную шорохом полярную тишину вновь прорезал басистый гудок парохода, сменившийся далеким завыванием сирены. Если бы вы могли себе представить, какой небесной музыкой показалось нам это дикое завывание!

Стараясь определить направление звуков, я стал осматривать горизонт в бинокль. У меня едва хватило сил удерживать в руках бинокль, когда, приближенный его сильными линзами, совсем рядом со мной вырос столб черного дыма. С того момента я уже не опускался на лед. Мне казалось, что с завыванием сирены новые силы вливаются в меня. Когда в окулярах выросли ваши высокие трубы и мачты, я почувствовал запах дыма, казавшийся мне ароматичнее всяких духов. От предвкушения пищи челюсти сводило судорогой, обильно шла слюна. Я делился с Мариано своими наблюдениями и сообщал ему о каждом новом метре, который вы преодолевали. Уже когда вы были совсем близко, на один момент мной овладело сомнение, сумеете ли вы нас подобрать, так как от вашей волны сильно качался наш торос и я трясся от мысли, что каждую минуту он может перевернуться. Однако, как видите, все обошлось благополучно.

О, сударь, нужно быть в том положении, в каком был я, чтобы понять чувство, которое я вкладываю теперь в слово «жизнь». Только человек, не видевший перед собою в течение 13 суток никакой другой пищи, кроме прозрачного льда, может сказать, что он действительно понимает вкус настоящего кофе. Сударь, скажите этому человеку, что я хочу есть. Больше я ждать не могу. Есть, понимаете, есть хочу. Много, много горячей пищи. Сейчас вы будете телеграфировать. Хорошо. Передайте все, что я вам сказал, но сначала пошлите телеграмму в Россию о том, что команданты Мариано и Цаппи плачут от благодарности к великому народу, который пришел сюда в эти льды со своим могучим кораблем для того, чтобы спасти жизнь двум потерянным людям. Телеграфируйте о том, что я страстно люблю русский народ. Телеграфируйте, что с сегодняшнего дня я—вечный друг вашей страны.

Утомленный длинным рассказом, Цаппи опустил на койку. Я опасаюсь, что если сейчас появится врач и

заметит утомление Цаппи, я могу потерять всякую возможность в будущем беседовать со спасенными. Я тихонько выбираюсь из лазарета.



VIII. ЗА ГРУППОЙ ВИЛЬЕРИ

Люди на Фойне

На верхнем мостике — очередной переполох. Проходя мимо острова Фойн, «Красин» заметил на нем двух людей, сигнализирующих флагами. Судя по радио-телеграфному сообщению «Читта-ди-Милано», это — капитан альпийских стрелков Сорра со своим спутником — голландцем Ван-Донгеном.

Итальянское радио гласило, что Сорра нуждается в подаче немедленной помощи, но нам трудно было сейчас сворачивать к острову Фойн. Паки сейчас очень тяжелы, пробиться сквозь них потребует от нас много времени, а нам сейчас дорога каждая минута. Если у Сорра и не было продовольствия, то все же у него под ногами были более, чем твердые скалы, а под ногами всей группы Вильери — зыбкий лед, ежедневно уменьшающийся в размерах и толщине.

Это обстоятельство подсказывает нам простое решение: идти немедленно к группе Вильери, а Сорра забрать на обратном пути.

К сожалению, у нас не было средств дать знать об этом решении Сорра. Единственное, что мы могли сделать, — это дать лишь понять людям на Фойне, что мы их заметили. В течение целого часа из гудка «Красина» вырываются клубы белого пара и прерывистый басистый рев тяжелыми перекатами разносится по безграничным белым полям.

Не знаю, слышат ли нас люди на Фойне. А если слышат, — понимают ли, что мы хотим им сказать, что мы шлем им слова ободрения и надежды на близкое спасение.

Ледяная пустыня не откликается на наши зовы. Как в безграничной бездне падение камня не вызывает обратного звука, так и здесь завывания сирены, брошенные в туманные дали, уходят безвозвратно. Это отсутствие эха создает впечатление какой-то совершенно особенной, ни с чем несравнимой пустоты.

Вслед за уходящими в безграничное белое поле зовами «Красина» исчезает серая скалистая масса острова Фойн. Уже не видно на вершине прибрежной скалы двух маленьких точек — людей. Не знаю, что должны переживать Сорра с Ван-Донгеном, но вряд ли сейчас по нашему адресу говорят они комплименты.

На верхнем мостике «Красина» повторяется сейчас та же история, какую переживали мы, подходя к группе Мальмгрена. Публика с мостика видит со всех сторон целый лес радио-мачт и десятки палаток Вильери.

А льды нарастают навстречу нашему носу, торосы громоздятся один на другом. Тяжелые льдины с трудом расступаются перед острым форштевнем, дыбась голубыми боками и сердито стуча по железному борту.

Туманные волны, затягивавшие до сих пор только горизонт, начинают накатываться на нас все ближе и ближе. Реже делаются прорывы в туманных валиках, хлопьями белой непрозрачной ваты закладывает все вокруг нас. В эти прорывы еще настойчивее ищем мы группу Вильери.

Вильери со всех сторон

Я внимательно ищу ее вместе со всеми. И вот наконец на мутном белом фоне торосов я действительно вижу маленький конус палатки, рядом тоненькой спичкой возвышается радио-мачта. Я борюсь с искушением радостно поведать о своем открытии, но наконец уверенности в том, что это — не мираж, берет верх, и я кричу:

— Вот она — группа!

Почти одновременно с двух разных сторон раздаются такие же возгласы:

— Смотрите, группа!

Разочарованно отрываю бинокль от только что найденной мною палатки, перевожу его в указанных направлениях, — ничего нет. Возвращаюсь к своей точке и тоже не нахожу ничего. Тогда я вспоминаю, что за последние четверо суток я спал всего несколько часов. Но можно ли поддаться искушению и уйти в теплую каюту? А вдруг появится настоящая группа? Этого момента пропустить нельзя.

Туман обдает нас влажным холодным дыханием. Туман здесь на Севере — совсем особенная штука. С его появлением высоко стоящее солнце прячется и знобкий холод пронизывает вас до костей. Если в относительно холодный июльский день под лучами солнца еще можно ходить в одном свитере, то как только между солнцем и льдом толстой прослойкой ляжет туман, надо натягивать на себя что-нибудь поплотней. Несколько часов пребывания на высоком мостике дают себя знать.

Наконец я решаюсь прервать наблюдения и отправляюсь в лазарет перехватить стакан чая. С сегодняшнего дня я в лазарете — только гость, койку я заранее обрек итальянцам группы Вильери.

Осторожно открываю дверь в лазарет. Прямо передо мной на затоптанной палубе мой купальный халат.

— Анатоликус, что это значит?

— Тсс... не разбудите. Из иллюминатора дует и я накрыл Цаппи ноги. Ну, а он во сне сбросил его на палубу. Всякие люди приходили, начальство, вот и потоптали немножко. Да вы не беспокойтесь, я его выстираю.

Чудной Анатоликус — мало ему, что за один день он успел отдать Цаппи все запасы бисквитов, сделанные мною в Бергене, мало того, что Цаппи варит для себя мое мокко, расходуя на чашку не меньше полфунта кофе, и белый мой ящикек, заботливо уложенный в Бергене розовощекой фрекен Хильмой, опустел. Теперь он пустил в ход мой купальный халат. Сердобольности Анатоликуса нет конца. В сердобольности своей он хватает решительно все, что попадает под руки, но он

так добродушно смеется, что у меня нехватает сил сердиться на нелепые поступки моего друга.

Впрочем Анатоликус старается загладить свой проступок стаканом горячего крепкого чая, который он мне предлагает распить с собственноручно им приготовленным бутербродом колоссальных размеров. Я знаю, — ничем нельзя наказать его больше, нежели, взяв чай с бутербродом, уйти из каюты. Я отправляюсь в каюту к Петрову.

Это — самая тихая каюта на корабле. Единственно с кем любит беседовать Юрий Константинович — это томы астрономического альманаха, белый шар звездного глобуса и целые груды рулонов огромных мореходных карт. Молчаливые собеседники. Однако в беседах с ними у Юрия Константиновича проходят дни и ночи напролет.

После долгих бесед с альманахом и глобусом, после многократных прикидок острыми ножками циркуля Юрий Константинович на широком поле пестрящей промерами карты проводит уверенный штрих карандашом. Эта карандашная черная линия — курс «Красина» на завтрашний день. Сообразуясь с этой чертой, вахтенные начальники будут следить за верхним компасом и при малейшем отклонении корабля от курса, предначертанного бессонной рукой Юрия Константиновича, между верхним мостиком и рулевой рубкой поднимется перекличка:

— Эй, штурвальный, катится влево. Возьмите правее градусов пять.

— Есть правее пять градусов.

— Сколько?

— Сто двадцать один.

— Так держать.

— Есть так держать.

Это значит, что курсовая черта на компасе совпала с тем румбом, через который лежит черная линия, проведенная ночью при свете маленькой лампы в каюте Петрова.

Сейчас мне не везет. Петров сворачивает карты и, вынув из футляра карманный хронометр, собирается бежать наверх, чтобы сделать союю за сегодняшний день попытку определиться по солнцу. Я едва успеваю раскурить свою трубку заправкой душистого кепстена, всегда имеющегося в запасе у Юрия Константиновича. Напялив старенькое демисезонное пальтецо, он убегает наверх.

На Петрова жалко смотреть, когда он гоняется за солнцем, играющим в прятки. Черною трубкой секстанта ловит он игривое светило, не желающее попасться в прибор. И нужно быть Юрием Константиновичем для того, чтобы в густом туманном молоке все-таки умудриться отыскать солнце. Полчаса спустя мы знаем, что находимся как раз на том месте, где должна быть группа Вильери.

Должна быть, но от нее нет и следа. Еще с полчаса «Красин» молотит форштевнем лед в том же направлении, пока не становится очевидным, что никакой группы в точке, указанной вчера в радиограмме «Читта-ди-Милано», нет.

Вильери пропал

У всех наблюдателей верхнего мостика скисшие лица. По адресу радио-любителя Добровольского сыплются самые нелестные выражения. Вот когда по-настоящему дает себя чувствовать отсутствие коротковолновой радио-станции. Мы не можем войти в прямую связь с группой Вильери и принуждены сноситься с ней через «Читта-ди-Милано».

Пока на радио-рубке голубая искра передачи сменяется писками точек и тире в наушниках радиста, «Красин» замирает во льду. Стрелка машинного телеграфа остановилась на «стоп».

Томительно тянутся минуты, пока с «Читта-ди-Милано», успевшего снести со льдиной Вильери, нам передают ее истинные координаты: 80°38,5' сев. широты и 29°30' вост. долготы.

За истекшие сутки группу успело снести на север, и она видит нас теперь к западу от себя.

«Красин» ложится на новый курс.

19 ч. 30 м.

Звонит телеграф, стрелка переходит на малый, затем на средний ход. «Красин» лезет на льдины, которые, как живые, сопротивляются его движению, сталкивают его нос обратно в темную воду. Стрелка телеграфа переходит на полный. Но не так просто лечь на новый курс в этих льдах. Уходит пятнадцать минут на то, чтобы курсовая черта стала против нового румба картушки. Но зато стоит нам лечь на этот новый курс, как прямо против носового флагштока далеко в ледяных полях вырастает столб черного дыма, который волнистою струйкой стелется над белыми зубцами торосов. Это — Вильери жжет дымовые шашки, чтобы обратить на себя наше внимание.

«Красин» оживает, точно конь, почуявший близость конюшни, и с новой энергией устремляется к струйке черного дыма. Никакие льды не могут теперь противостоять ударам нашего мощного носа.

А льды, поредевшие было, снова нарастают в огромные паки и груды торосов. Арктика делает последние усилия не пустить нас на выручку своих жертв. Эти пять человек, к которым мы почти подобрались, вот-вот должны ускользнуть из ее цепких рук. Ей должно быть обидно, что не зная в этих широтах сопротивления кораблей, которые осмелились бы лезть в эти льды, она вынуждена теперь выдать своих пленников нашей закованной железной коробке.

В бинокль я вижу теперь самый настоящий лагерь Вильери. Первым бросается в глаза беспомощно торчащий в небо хвостом самолет. Это — «Фоккер» Лундборга. Правее — тонкая иголка радио-мачты, и рядом с ней — крошечный конус палатки.

Все затихло на верхнем мостике «Красина». Руки мои судорожно сжимают бинокль. Каждым нервом, каждой точкою мозга мы воспринимаем метры продвижения



Лагерь Вильери

«Красина» к лагерю группы. На корабле тишина. Лишь с правого борта доносится рулада «большого морского узла» боцмана Кудзелько, первый раз в жизни отчаявшегося в том, что один он сможет проделать всю нужную работу. Приготавливается к спуску парадный трап. Я гляжу на парадные эти приготовления, и меня осеняет неожиданная мысль: «Ведь Блувштейна-то нет, кто же сделает достоянием истории наше приближение к группе Вильери?»

Я вспоминаю: под койкой Блувштейна должна храниться камера «Кинамо»¹, которую я видел как-то у него в руках. Стремглав бросаюсь к санитарной каюте. Вместе с Константином Константиновичем Долгополовым, как полицейская ищейка, появляющимся всюду, где пахнет пленкой или фото-аппаратом, мы перерыли весь лазарет. Наконец, к моей радости, на гвоздике за дверью ванной я обнаружил желтый футляр «Кинамо».

Пренебрегая потрясающей жарой, мы с Долгополовым задраиваем иллюминаторы ванны, чтобы создать надежную темноту. Раскрываем «Кинамо». В ней какое-то невообразимое месиво напутанной и порванной пленки. С трудом разбираемся в устройстве аппарата и заправляем свежую катушку пленки.

В нашем распоряжении всего пятнадцать минут на ознакомление с аппаратом. Но расчет простой. Мы рискуем одной катушкой пленки, а можем снять то, чего не снимет больше ни один оператор в мире.

Прибегаю на мостик, там — уже пусто. Люди сгрудились у правого борта. В расстоянии километра у желтой палатки спокойно стоят черные фигуры людей. По внешнему виду они волнуются значительно меньше нас.

Расстояние сокращается быстро.

Вильери

Вот «Красина» от льдины Вильери отделяет только широкая полынья с несколькими мелкими торосами.

¹ Маленькая ручная камера для кино-съемки.

Меня занимает вопрос: «Где знаменитая красная палатка, прославленная на весь мир? Почему вместо нее в центре льдины возвышается желтый полотняный конус с грязными разводами по бокам?»

Но сейчас нет времени для догадок. Навстречу нам отделяется высокая фигура и размеренно, не спеша движется к краю пака. На некотором расстоянии движутся двое других.

Высокий человек подходит к краю поля как раз в том момент, когда «Красин», обивая белую кромку, врезается в пак.

Человек поднимает правую руку и произносит всего одно слово, но оно звучит в наших ушах звуками победного гимна:

— «Вильери».

Итак это Вильери. Шесть тысяч километров ради этого слова.

С нашего борта с лязгом цепей опускается трап. Неудержимой лавиной бросаются люди на лед. Через десятки об'ятий проходит Вильери. За ним также размеренно, не спеша, точно давно ждали они самой обыденной встречи, подходят Бьехоунек, Трояни. И об их шершавые лица, заросшие беспорядочными кольцами круглых бород, трутся десятки кочегарских носов.

В руке у меня безбожно прыгает «Кинамо», которой я пытаюсь запечатлеть встречу. В сторонке, обнявши за шею Валентина Суханова¹, вприпрыжку, как подбитый скворец, идет Чечиони, опираясь на костыль, сделанный из весла.

Желтую палатку кольцом обступили красинцы. Ее полы слегка колышутся, точно кто-то сидит там внутри. Через минуту пола у входа резко откидывается и из-под нее выскакивает маленькая коренастая фигура радиста Бьяджи, который стремглав бежит к черному ящику передатчика около радио-мачты. В руках его бланк радиогаммы. Тонкие звуки передачи жалобно прорезают воздух, посылая в эфир последнее радио

¹ Корреспондент газеты «Ленинградская Правда».

с исторической льдины. Рука Бьяджи твердо отбивает азбуку Морзе. И поющие ноты точек и тире слышны далеко кругом в воцарившемся мертвом молчании.

Сколько этих тоненьких звуков прослушали здесь за два месяца жизни на льдине члены экипажа «Италии». Сколько надежд возлагалось на эти высокие ноты!

Сколько признательности должно быть в сердцах пятах к словам «русская техника». Много лет назад неизвестный за границей русский ученый Попов впервые использовал эти тонкие звуки для передачи без проводов.

Много лет назад неизвестный за границей русский адмирал Макаров, энтузиаст борьбы со льдом, впервые построил корабль, который может активно бороться со льдом. По образцу его «Ермака» построен и «Святогор», ныне «Красин», пришедший сюда по зову тонкого звука, изобретенного Поповым, чтобы спасти жизнь этим пяти человекам.

Finita la comedia

Последний звук передачи замирает. Бьяджи бросает ключ и быстрым движением отрывает провода от клемм приемника. Он весело поворачивается к окружающим и, оскалившись в радостную улыбку, кричит:

— Finita la comedia.

Да, окончена комедия, за разворачиванием которой следил весь мир. Но, вопреки всем правилам драматургии, следующий акт этой комедии грозит превратиться в трагедию. Главные действующие лица, которым падение с высоких ходуль грозило смертью, успели скрыться за кулисы, прежде чем их товарищи по игре закончили свою работу на сцене. Нашими усилиями удалось спасти нескольких покинутых актеров. Но все же комедия потребовала уже такой крупной жертвы, как Мальмгрен. Этот участник комедии на вторых ролях невольно взял на себя роль первого трагика, и его именем будет назван в истории весь трагический акт комедии Нобиле. И кто знает, быть может величайший из людей Севера — Амундсен, также во-

преки здравому рассудку полетевший на ледяную сцену, будет способствовать тому, чтобы сделать ее конец окончательно трагическим.

Но для жизнерадостного Бьяджи комедия окончена.

Деятельно идет уборка лагеря группы. Спустя несколько минут от радио-станции не остается и следа.

Члены группы видимо задолго до нашего прихода готовились убраться с этих неуютных зимних квартир. Упакованные ящики и увязанные тюки разложены около палатки. С каждой ее стороны стоит по надутой пневматической лодочке с уложенным в них снаряжением и приготовленными веслами. Группа действительно была ежеминутно готова к окончательной гибели льдины, день ото дня уменьшавшейся в размерах и толщине.

Все пространство вокруг палатки засорено следами двухмесячной жизни людей. По затоптанной поверхности талого снега чернеют коробки от шоколада, консервные банки, жестянки бисквитов и десятки желтых соломенных футляров от винных бутылок. Кое-где из снега торчат оплетенные пузатые бутылки от Кьянти и глиняные сосуды спасительного «VOV»¹.

Какая разница с тем, что мы застали на торосе Мариано! Люди здоровы и почти бодрь. Вопрос с питанием видимо обстоит более, чем благополучно. Если наша техника не сделала еще самолет, способным садиться где и как попало, и если авиация не была в состоянии одним взмахом своих металлических крыльев спасти всю группу, то все же эти тюки с продовольствием, груды спальных мешков и бутылки Кьянти свидетельствуют о том, что даже попавшие в эти льды путники не могут считаться отрезанными от мира, если известно место их пребывания. Самолеты навезли им такое множество всякого продовольствия, что они считали себя вполне обеспеченными на три месяца полным пайком.

Впрочем, наши морские скептики, указывая на беспомощно торчащий лыжами в небо «Фоккер» Лундборга, все же злорадно хихикали:

¹ Коньяк с растертыми яичными желтками.

— Вот ваша авиация; лежит, голубчик, вверх тормашками, как подбитый птенец, пришлось все-таки к нам, морякам, прибегнуть.

Полеты на Севере.

Но разве виновата авиационная техника в том, что шведскому летчику Лундборг пришлось в голову лететь для спасения людей, сидящих на маленькой льдине, на большой разведывательной машине? Это то же самое, как если бы сюда для спасения группы был послан не ледокол, а бронированный крейсер. «Фоккеру» Лундборга нужен большой ровный аэродром. По какому-то счастью и благодаря исключительному искусству пилота ему удалось в первый раз сесть без вреда для себя; вторично совершить посадку в тех же условиях невозможно.

Прилетев вторично, Лундборг трижды пытался сесть на лед и трижды должен был уходить в воздух. В четвертый раз он рискнул все же коснуться лыжами льда, хотя для пробега у него оставалось чрезвычайно мало места. По положению самолета и его рулей можно с уверенностью сказать, что Лундборг намеренно вызвал капот¹, так как выбора у него не было: либо капот на аэродроме, либо падение между льдиной и окружающими ее торосами в полынью. На месте Лундборга всякий другой летчик выбрал бы первое.

Лежащий на спине «Фоккер С. У.» производит действительно жалкое впечатление. Кабан верхнего крыла смят. Стойки надломлены. Пропеллер совершенно раздроблен. У Лундборга видимо не было и тени надежды исправить на месте свой самолет (даже при условии получения при помощи парашюта запасных частей), как о том сообщала шведская пресса.

Вместе с прочим имуществом группы «Фоккер» Лундборга грузится на борт.

¹ Капот—переворачивание самолета на спину на земле.

Лагерь Вильери

Пока идет погрузка, туман продолжает сгущаться. Я с трудом пробираюсь по льдине Вильери, проваливаясь выше колена в талую воду. Между тем местом, где была радио-мачта, и тем, где стояла палатка, что-то чернеет в снегу. Судя по виду, какой-то забытый прибор. Подхожу, нагибаюсь,—действительно в снег ушел черный котелок¹ дирижабельного компаса, а рядом с ним—черная колонка. Колонка оказывается... статуэткой Мадонны. Мадонна черного дерева понуро стоит рядом с компасом. Вероятно набожный Мариано воткнул ее здесь в снег для охраны драгоценного компаса. С тех пор, в течение двух месяцев, несколько заботливых рук оберегали ее от падения на талом снегу и переносили с места на место вслед за палаткой. Сегодня Мадонна видимо сокрушается над черной неблагодарностью людей. Она честно сторожила целость компаса два месяца, а ее забыли даже взять с собою вместе со спальными мешками, резиновыми лодками и прочим барахлом.

Я не могу отказать себе в удовольствии зафиксировать эту честную Мадонну, сторожившую компас, на пленке «Кинамо».

Бедная Мадонна,—попав на советскую фильму, она приобретает теперь скверную славу в большевистской стране. Вероятно она пожалеет, что благочестивый глава экспедиции не спустил ее на Северном полюсе вместе с черным дубовым крестом. Этот пресловутый дубовый крест, врученный Нобиле наместником Св. Петра для водружения на полюсе, был по существу истинным виновником аварии «Италии», так как заставил ее потерять полтора драгоценных часа на операцию спуска креста на полюсе.

В нескольких сотнях метров от «красной» палатки должны находиться остатки гондолы. Утопая в проталинах, с трудом переправляясь через большие трещины,

¹ Котелок—корпус компаса с жидкостью.

я добираюсь до края торосов, где между обрывистых ледяных стенок погребены жалкие остатки алюминиевых труб и груды приборов — все, что осталось от командирской гондолы «Италия».

Резко бросается в глаза, что приборы, бывшие по одному борту гондолы, разбиты вдребезги. Это — тот борт, которым гондола коснулась льда. На другом борту приборы целы. Многие из них Бьехоунок использовал для продолжения своей работы на льду. Алюминиевые трубы гондолы использованы для постройки радиомачты. По мере сил и возможности пострадавшие использовали гондолу для оборудования лагеря. Остатки пойдут теперь на украшение музеев далекой Италии.

Пока я ходил к остаткам гондолы, льдину и «Красина» накрыла густая шапка тумана. Накатись этот туман часом раньше — спасение Вильери было бы отсрочено на неопределенно-долгий срок. Едва ли можно было бы надеяться отыскать его в таком густом молоке. В молочной мути исчезла грудa алюминиевых труб, потускнели флаги, разбросанные группой по льдине вокруг всего лагеря для привлечения внимания летчиков. Так вмерзшими в лед останутся они здесь до гибели льдины. Их унесет в открытое море или прибьет к берегам замороженными во льду. Быть может в холодных волнах океана столкнутся они с другою маленькой льдиной, в которой замурован под прозрачной корой труп Мальмгрена. И вместе будут продолжать путь, пока под давлением льдов не рассыпятся на кусочки.

Сейчас эти флаги должны служить приблизительным указателем местонахождения последней группы Алесандрини, которая, по мнению итальянцев, должна быть отсюда не дальше, чем в тридцати-сорока километрах. Мы находимся на распутьи, — что делать с этой последней группой? Искать ее ледоколом — бессмысленно. Нужно потратить много недель, чтобы облазить этот район. Кроме того форсировать тяжелые льды кораблю уже не под силу, — поломаны винт и руль. Едва ли мы можем исполнить только-что полученную от Нобиле радио-просьбу:

«Красину». 12/VII. 23 часа 40 минут.

«Я не знаю, что выразить вам в этот день, когда душа моя наполнена радостью от вашего замечательного великодушного и удивительного поступка. Могу ли я вас просить сообщить мне, насколько возможно в ваших условиях направиться к востоку на 20—30 км., чтобы исследовать местонахождение дирижабля, находящегося на восток от палатки. Я чувствую, что прошу слишком много, за что, я надеюсь, вы меня простите. Если вы действительно смогли бы это сделать, то исследование сейчас возможно в наилучших условиях, так как в дальнейшем будет трудно найти место палатки, когда там никого не будет. Я бы просил просмотреть сектор от 80 до 140 градусов компаса, центром которого является палатка, и от нее, как уже сказано, 20—30 км. Во всяком случае, еще раз глубочайшим образом благодарю вас от всего моего сердца.

Н о б и л е»

Нобиле мы ответили, что рациональнее было бы обследовать этот район итальянскими или шведскими самолетами, а нам, если группа будет обнаружена, идти ледоколом прямо к указанной точке.

Спустя несколько часов нашей антенной был принят смертный приговор последним товарищам Нобиле:

«Итальянское правительство считает ненужным продолжать поиски и просит не отказать доставить спасенных на «Читта-ди-Милано».

Итальянцам и карты в руки. Искать в беспредельном море льдов группу Алессандрини без помощи самолетов, без приблизительного хотя бы представления о ее точке — бессмысленно.

Отдан приказ готовить машину к походу. И 13-го снова завертелись винты. Расталкивая льды, «Красин» развернулся на месте, и провожаемая взорами выспавших на верхний мостик спасенных членов группы Вильери льдина—место их двухмесячного заточения, отмеченная теперь лишь пятнами флагов, исчезает у нас за кормой.



«Красная» палатка



Лагерь Вильери и «Красина» накрыл густой туман

ИХ. ВИЛЬЕРИ НА «КРАСИНЕ»

Под ярким светом электрических плафонов кают-компания пламенеет красная парадная скатерть. За торжественно-настороженным столом—чешский профессор Франц Бьехоунек, капитан ди фрегата Альфредо Вильери, старший инженер-механик Филиппо Трояни и радист Бьяджи Джузеппе. В сторонке в мягком кресле лежит моторист Натале Чечиони.

Кое у кого из них уже нет пушистых бород, с бородами расправилась бритва нашего доморощенного цырульника-кочегара. Кое-кто успел даже постричься. Только на высокий воротник пушистого белого свитера Вильери падают волнистые пряди светлых волос. Все, кроме Вильери, одеты в нескладные, не по мерке костюмы. У Бьяджи из рукавов едва торчат кончики пальцев, Трояни, как в широкий халат, завернулся в пиджак, у Бьехоунека широкая грудь торчит из разреза пиджака, не сходящегося на четверть аршина.

Искры плафонов играют в жидком золоте коньяка, и дым сигарет голубыми волнами течет к открытому люку. На жадные наши вопросы спасенные отвечают все сразу залпом—разноречивый гул.

Чечиони, грустно пуская густые клубы едкого дыма из трубки, воспроизводит картину последнего прилета Лундборга, хорошо запомнившуюся ему потому, что Лундборг прилетал именно за ним, больным Чечиони:

— После того, как улетел наш генерал, Лундборг должен был вернуться за мной, потому что, видите, у меня в двух местах сломана нога.

При этих словах Чечиони указал на огромное бревно забинтованной ноги, протянутое в соседнее кресло. По словам нашего доктора, вследствие неверно наложенной капитаном Цаппи повязки кости срослись неправильно, их придется снова ломать.

— С понятным вам нетерпением я ждал возвращения Лундборга. Когда я услышал звук его мотора, меня

не могли удержать в палатке: в чем был, я бросился на четвереньках, волоча по снегу бревно своей сломанной ноги. Но, к моему ужасу, летчик три раза подряд безуспешно пытался сесть, а в четвертый, вместо того, чтобы коснуться льда у начала площадки, как он делал это в предыдущий раз, сел на лед у самого ее конца. Трудно определить по времени те доли секунды, в которые мое сознание восприняло безнадежность положения Лундборга. Как сквозь туман, я увидел торчащий в небо хвост машины и слабое качание перевернутых лыж. Вместе с замершим звуком мотора все перевернулось в моем сознании, и я понял, что утрачена последняя надежда улететь с Лундборгом из этой ледяной тюрьмы. Не знаю, что было со мной, но говорят, что я грыз лед и кричал, как ребенок. Могу только сказать, что несколькими днями позже Лундборг переживал вероятно приблизительно то же, что переживал я в момент его неудачной посадки. Он без просыпа пил и в припадке отчаяния хотел застрелиться. Я его понимаю даже в том случае, если у него не остались на родине жена и трое детишек, как у меня...

Чечиони провел рукой по седой голове, чтобы незаметно коснуться пальцем глаз.

Рассказ Бьехоунека

Солнце 14-го июля уже глядело в иллюминаторы кают-компаний, когда собеседники начали расходиться. Усталость валила меня с ног, но, видя, что профессор Бьехоунек набивает на-ново трубку, я набил свежей порцией табаку и свою и подсел к нему. Наше знакомство быстро завязалось. Бьехоунек охотнее всех остальных участников группы делится всем, что знает о приключениях группы, и не чуждается даже нас, журналистов.

— «Я отправился с Нобиле, — говорит мне Бьехоунек, — для того, чтобы участвовать в научных работах экспедиции. Предполагалось призвести ряд топографических, океанографических, геофизических работ. Как физик, я интересовался главным образом вопросами радио-

активности и атмосферного электричества в полярной области. Свои работы мы должны были вести вместе с итальянцем Понтремоли, профессором университета в Милане.

Старт

— Я не стану вам рассказывать всех событий, предшествовавших началу рокового полета 23-го мая. Накануне, т. е. 22-го мая по средне-европейскому времени, вскоре после ужина я ушел с судна, чтобы приготовиться к отлету. Часть моего полярного снаряжения находилась в доме возле ангара, принадлежащем Кингсбейскому угольному обществу. Экспедиция сняла в этом домике две комнаты. В одной предполагалось устроить научную лабораторию проф. Понтремоли (потом лабораторию так и не устроили), в другую комнату поместили шестерых альпийских стрелков, занимавшихся вспомогательными работами для экспедиции в Кингсбее. Мы так и называли помещение «Альпийским домом». Я имел там несколько вещей, которые принадлежали экспедиции.

Наша одежда состояла из теплого норвежского свитера и из водонепроницаемого костюма защитного цвета с подкладкой из овечьего меха. Затем длинные брюки. Чтобы надевать их, нужно было проявлять настоящее искусство, вследствие сложного расположения пуговиц, которое должно было защищать и действительно защищало нас от холода. Кроме того поверх костюма у нас были еще олени шубы. Но в шубах было слишком жарко, они мешали нам двигаться. Поэтому большинство из нас предпочло сложить шубы в верхней части дирижабля. В качестве головного убора мы носили, как летчики, обыкновенные кожаные шапки с подкладкой из овечьего меха. Поверх них одевалась еще одна шапка, являвшаяся частью защитного костюма, и наконец длинный шерстяной головной убор. Каждый из нас получил кожаные рукавицы на подкладке, длинные шерстяные рукавицы, две пары теплых носков и двойной комплект теплого белья. Из обуви мы имели хорошие

водонепроницаемые теплые кожаные ботинки для хождения по льду, для отдыха — башмаки из оленьей кожи, выложенные мехом, как у лопарей. Если положить в эти башмаки немного травы, как это делают лопари — нельзя себе представить более теплую обувь.

Я останавливаюсь на всем этом, так как эти подробности имеют первостепенное значение для команды. Как видите, мы были снаряжены для полярной экспедиции очень хорошо, и если Нобиле упрекают в том, что у него нет опыта в полярных путешествиях, то уж никак нельзя упрекнуть его в том, что он плохо нас снарядил.

Сначала я отправился к брату Нобиле, проф. А. Нобиле, у которого находилась на складе часть полярного снаряжения, и короткое время оставался у него, разговаривая с ним и капитаном Сорра. Последний очень сетовал на то, что Нобиле не хотел его взять с собой. Ему хотелось увидеть ледяные горы Гренландии и лед у полюса, — он сильно интересовался формами ледяных гор. Сорра не подозревал, что на его долю скоро выпадет задача спасти тех, кого ему не суждено сопровождать теперь, и что судьба уготовила ему случай осуществить один из прекраснейших подвигов вспомогательной экспедиции.

За час до полуночи все мы были в ангаре, снаоженные вещевыми мешками, в которых, кроме запасного комплекта белья, находились карманные компасы, защитные очки и разные мелочи, всего не более 5 килограммов. В ангаре мы застали обычную картину приготовления к старту. Там находились матросы с «Читта-ди-Милано», технический вспомогательный персонал, члены вспомогательной экспедиции и наши норвежские друзья из Кингсбея. Мои аппараты были в порядке, мне оставалось только ждать старта и окончательного ответа на волновавший меня вопрос: возьмут меня с собой или нет? Вместе с Мальмгренем я прогуливался по доскам ангара, и оба мы живо обсуждали шансы полета. Погода правда не была идеальной, но из Тромсэ нам сообщили, что через некоторое время погода ухудшится

еще более, так что отправляться нам надо теперь. Мальмгрен был в хорошем настроении и шутил, что он готов уступить кому-нибудь свое место, так как он уже побывал на полюсе с дирижаблем. (Мальмгрен был метеорологом «Норвегии» во время полета Амундсена и Нобиле на полюс в 1926 г.).

Не один из нас пожертвовал бы очень многим за возможность участвовать в полете, в том числе также молодой инженер, ярый альпинист Альбертини, который предложил мне уступить ему мое место за все его имущество. Он конечно шутил, так как продавать места не разрешалось. Но и он не подозревал, что через несколько недель ему представится случай итти нам на помощь.

В 4 часа утра по средне-европейскому времени дирижабль был выведен из ангара. «Италия» остановилась в нескольких стах метрах перед ангаром. Дул слабый ветер и маневрировать было не очень затруднительно. Нобиле сел в дирижабль, из которого вслед за тем выскочил Мартино, находившийся там до этого в качестве «балласта». После контроля манометров, которые указывают давление газа в отдельных камерах, лейтенанту Вильери было приказано покинуть дирижабль. Он с печальным видом последовал приказу, и Понтремоли уже передал ему вещевой мешок, когда Нобиле приказал вынести несколько бидонов с бензином и разрешил Вильери вновь сесть в дирижабль.

Приготовления к полету затягивались. После обычного взвешивания дирижабля оказалось необходимым оставить еще некоторую часть бензина и продовольствия. В последний момент было обнаружено маленькое повреждение одной газовой камеры. Повреждение нашли и быстро заделали. Я использовал это время для предварительного испытания электрометра, служащего для измерения так называемых космических лучей и для контроля изоляции электроаппаратов.

Я не знаю, почему Нобиле в последний момент изменил свое решение относительно участия Вильери и что его побудило к этому: огорченный ли вид Вильери

или необходимость его присутствия на дирижабле? Как бы то ни было, в результате вместе с нами очутился человек, который после катастрофы не покинул нас.

Но вот прозвучали последние приказы и приветствия, матросы отдают концы, дирижабль поднимается, сопровождаемый воодушевленными криками, моторы начинают работать и мы отправляемся в путь — навстречу Северному полюсу и смерти.

Полет «Италии»

— Последний полет «Италии» начался 23-го мая, в 4 часа 30 минут по средне-европейскому времени. Сейчас же после старта мы выбросили несколько баков с бензином, чтобы иметь возможность подняться на высоту, которая позволила бы нам перелететь горы у Кингсбея. Спустя 15 минут мы находились над морем, которое в этом месте было свободно ото льда. Мы держали курс на северо-запад, по направлению к северо-восточному побережью Гренландии, которое до сих пор не исследовано.

В восьмом часу утра мы попали в туман, который затем сопровождал нас почти весь день. Побережье Гренландии мы увидели около 5 часов пополудни. Туман стал реже, а затем исчез совершенно. Перед нами возвышались береговые горы Гренландии, высота которых составляла едва 300 метров. В течение около 30 минут мы летели вдоль гренландского побережья, причем научные наблюдатели производили измерения, фотографические с'емки и фотограмметрические работы. Около 6 часов мы при сравнительно хорошей видимости взяли курс на Северный полюс, которого мы достигли спустя полчаса после полуночи. Дирижабль начал описывать круги, снижаясь до высоты 100—150 метров — на этой высоте почти не было тумана. Под нами расстилалась безграничная печальная и серая равнина полярного льда, рассеченная длинными извилистыми каналами, которые сверху выглядели как темные ленты. Вид этого места земного шара, у которого сходятся все меридианы и достигнуть которого стоило так много человеческих жизней, — в этот туманный день

наводил на печальные размышления. Но у нас не было времени, чтобы предаться мечтаниям. Необходимо было заниматься приборами. В то же время делались приготовления для спуска на лед итальянского флага и креста, переданного нам папой римским. Оба предмета были спущены на лед при помощи канатов.

О каком-либо снижении на лед не могло быть и речи, и нам пришлось ограничиться измерениями, которые мы провели, не покидая дирижабля. Понтремоли измерял магнитное поле земли, а я изучал явления атмосферного электричества. Насколько мне известно, Понтремоли сейчас же после этого передал свои записки Нобиле, — только эти записи были спасены, все другие его записи погибли при катастрофе. На полюсе не обошлось без обычных приветственных телеграмм. Однако торжество по случаю достижения полюса прошло очень быстро: после окончания научных работ и церемонии спуска флага и креста мы в 2 часа 30 минут утра, пробыв над полюсом 2 часа, пустились в обратный путь.

С полюса мы направились к Шпицбергену не прямым путем, а взяли курс по направлению к 30—40-му меридиану для изучения неисследованного до сих пор района. Дул северо-западный ветер, который в общем сопровождал нас, но погода стояла туманная, небо было покрыто тучами. Мы летели в тумане или над ним. Скоро туман начал сгущаться, образуя сплошную массу, а на поверхности дирижабля и вокруг некоторых проволок антенны образовались корки льда, достигавшие около одного сантиметра толщины.

Уже ранним утром погода изменилась. Ветер усилился, изменил направление на юго-запад. Дирижабль относилось к востоку и, несмотря на работу всех трех моторов, которые должны были давать дирижаблю нормальную скорость в 100 километров в час, мы двигались вперед со скоростью 40 километров. Из-за тумана мы могли конечно определить наше местонахождение только на основании астрономических наблюдений. Мы продолжали полет на основании радиогониометрических указаний в направлении, которое нам указывалось с

судна «Читта-ди-Милано». Утром 25-го мая я в последний раз спал на полу гондолы неполные 3 часа. Затем Нобиле приказал мне и Понтремоли вынести спальные мешки наверх, так как они мешали при передвижениях в гондоле. Понтремоли поднялся наверх, чтобы выполнить приказ Нобиле, и тут же лег спать в коридоре, в верхней части дирижабля. Это было в 4 часа утра, и с этого момента я Понтремоли больше не видел.

Катастрофа

Дирижабль продолжал свой путь, борясь с сильным ветром. Погода прояснилась, но все очень устали от двухдневного полета. В 9 часов утра я посмотрел на высотомер: мы быстро снижались. Одновременно я услышал сигналы мотористам. Потом моторы остановились, дирижабль снизился еще немного, но затем быстро поднялся выше облаков. Оказалось, что был проделан ошибочный маневр с рулями высоты, — и дирижабль начал снижаться. Однако ошибку удалось быстро устранить. В моих записях указано, что моторы остановились в 9 час. 42 минуты, дирижабль в этот момент был еще легким и мог подниматься вверх без помощи моторов. До какой высоты поднялся дирижабль — я не знаю. Инженер Трояни утверждал, что до 900 метров. Когда моторы вновь заработали, с дирижабля были выброшены бензиновые баки, что при данных обстоятельствах могло вызвать только незначительный подъем дирижабля, приблизительно на 50 метров. Капитан Мариано использовал момент, когда дирижабль вышел из тумана, чтобы путем измерения высоты солнца установить географическую широту. Пересечение установленной таким образом широты с направлением, которое нам было указано радиогониометрическим путем, определило наше положение — впрочем, как оказалось впоследствии, неточно. По полученным данным, мы должны были находиться на расстоянии 175 км. от острова Моффен у северного побережья Шпицбергена,

а в действительности мы находились значительно восточнее.

Некоторое время спустя я разговаривал с Мальмгренем. Он полагал, что дирижабль слишком отяжелел и держится на высоте 400—500 метров лишь благодаря рулям. Но этот взгляд был правильным может быть только за 15 минут до катастрофы, т. е. приблизительно начиная с 11 часов утра, — до 11 часов утра все шло нормально. Я зарегистрировал показания электрометра последний раз в 10 часов 35 минут. Следующую запись я собирался сделать через час, но это мне уже не удалось. За несколько мгновений до этого произошла катастрофа и притом с такой внезапностью, что невозможно было отправить сигнал о помощи по радио. Вследствие внезапной потери газа дирижабль в течение неполных двух минут упал с 500-метровой высоты на лед, несмотря на все отчаянные усилия облегчить его в последний момент.

Передать все подробности катастрофы невозможно. Я хочу только подчеркнуть, что вплоть до последнего момента каждый оставался на своем месте, сохраняя полное спокойствие, даже в тот момент, когда мы увидели, как ледяное поле под нами превращалось в сотни льдин, которые летели нам навстречу и все увеличивались. Мы не потеряли присутствия духа и тогда, когда моторная гондола несчастного Помеллы и наша собственная гондола со страшным треском разлетелись в куски.

Мой друг Финн Мальмгрен

Шведский ученый Финн Мальмгрен был прекрасным человеком во всех отношениях, одним из мучеников науки, которые, подобно Скотту, Франклину и другим, всегда будут жить в памяти не только своих народов, но и всего мира. Впервые я увидел его два года назад в Кингсбее при отлете Бэрда на Северный полюс. Жесткая ирония судьбы захотела, чтобы Мальмгрен, единственный из нас, имевший опыт полярного путешественника, пал единственной жертвой из числа девяти лиц, которым удалось спастись при катастрофе «Италии».

Я как сейчас помню его, уходящего в мутном свете белой полярной ночи 30-го мая. Жалкий, искалеченный, нагруженный вещевым мешком с продовольствием, он падал уже при первых шагах, но он шел вперед и вперед, поддерживаемый несокрушимой волей. В моей памяти навсегда останутся его последние слова, которыми он ответил мне на вопрос, считает ли он возможным отправиться в путь в таком состоянии: «Да, я думаю, что так дело пойдет».

Как часто после его ухода я упрекал себя в том, что я недостаточно решительно настаивал, чтобы он подождал по крайней мере до излечения его ран. Но я знаю, что убедить этого человека было невозможно. Он ушел не для того, чтобы спастись самому — он ушел потому, что попытка достигнуть суши являлась единственным возможным спасением для всей экспедиции. Многие приняли с недоверием заявления капитана Цаппи о самопожертвовании Мальмгрена, усмотрев в них только вымышленное оправдание в том, что Цаппи и Мариано покинули своего товарища. Я могу сказать, что на такой великодушный поступок способен был только Мальмгрен, человек с несокрушимой волей, прямолинейный в действиях и обладавший необычайной моральной силой.

В момент катастрофы «Италии» Мальмгрен стоял у руля направления и, как все остальные, находившиеся в передней части командирской гондолы, не избежал увечий. Гондола ударилась о лед носом и отчасти боком. При страшном ударе, который каким-то непонятным образом не закончился смертью всех нас, Мальмгрен получил сильные контузии всей левой части тела и повреждения левой руки и плеча. Мы не знали точно, каковы были эти повреждения, — вывих или перелом руки. Исследовать поврежденную руку было очень трудно, — мешала двойная одежда. Капитан Цаппи, относительно которого мы полагали, что он имеет некоторые хирургические познания, заявил впоследствии, — кажется спустя 2—3 дня, — что перелома руки у Мальмгрена нет. Однако, когда мы очутились на

борту «Красина», я спросил Цаппи:— Как могло случиться, что Мальмгрен во время путешествия через лед так скоро стал жертвой ранения? Цаппи ответил, что Мальмгрен «был не способен двигаться, так как с самого начала у него был перелом руки, а затем он отморозил себе ноги». Выяснить это противоречие я не в состоянии.

Мальмгрен сказал мне, что у него температура нормальная, он носил руку в легкой перевязке и в бинте через локоть. Бинтом служило полотенце, которое я нашел и принес ему. За один день до его ухода он снял бинт и носил руку свободно, но так как боли возобновились, он при уходе вновь положил руку в бинт. Его боли от контузии, которые сначала его сильно мучили, явно ослабели уже после двухдневного пребывания в палатке. Мальмгрен провел в палатке только эти два дня, затем он во что бы то ни стало хотел помочь остальным в работе и, хотя он не мог действовать левой рукой, он все-таки носил для нас воду, раскалывая и растапливая для этого лед. Я хотел ему помочь в этой работе,— на него было страшно смотреть, он ходил с искривленным плечом. Но он отверг мою помощь, заявив, что у него достаточно сил для этой работы и что мне следует помочь Чечиони изготовлять сани.

Случайно мне стало известно, что в первые минуты после катастрофы Мальмгрен хотел покончить с собой, и что Нобиле отговорил его от этого. Вполне возможно, что Мальмгрен, считая себя тяжело раненым и не желая быть обузой для остальных, в первый момент захотел прекратить свои страдания. Однако, я видел Мальмгрена спустя полчаса после катастрофы, и в этот момент он уже обрел свое обычное самообладание. Он первый взялся за лежащий в снегу бинокль, чтобы посмотреть, не удастся ли найти одну из жестянок с продовольствием, которые частью были выброшены, частью выпали из дирижабля. Ему действительно удалось обнаружить несколько жестянок и вследствие этого мы спустя час после катастрофы вновь имели в нашем распоряжении большинство наших припасов.

Каким образом Мальмгрен сговорился с двумя офицерами Мариано и Цаппи, я не знаю. Поскольку я знаю Мальмгрена, он несомненно был убежден, что это послужит на пользу всем. Нобиле говорил мне, что Мальмгрен предоставил ему решить вопрос, уйти ли ему или остаться с нами.

Вечером 28-го мая Мальмгрен деловито изложил нам свой взгляд на положение. Оно было безнадежным. Наша радио-станция не имела связи с внешним миром, наших припасов могло хватить, при крайней экономии, всего лишь на два месяца. В виду ранения Нобиле и Чечиони, они не могли двигаться, так что о выходе всех участников к суше не могло быть и речи. Транспортных средств у нас не было: примитивные сани, которые смастерил Чечиони, были непригодны для перевозки раненых через лед. С другой стороны, группа из 2—3 человек могла добраться до Норд-Капа и встретить там рыбаков или даже «Читта-ди-Милано», которая, по нашему мнению, должна была проникнуть до этого места. Прежние полеты «Италии» показали, что море в этих местах свободно ото льда. Там можно было устроить склад продовольствия для экспедиции, которая пойдет искать нас на льду.

Нобиле считал, что лучше обождать,—он полагал, что нашей радио-станции все-таки удастся установить связь с «Читта-ди-Милано». Я теоретически разделял этот взгляд,—впоследствии он оказался правильным. Нобиле, не будучи сам в состоянии отправиться в путь, предоставил свободу уйти всем. Мое предложение, чтобы вместе с нами остался один из офицеров для руководства работами в лагере и для определения нашего местонахождения (при катастрофе секстанты и хронометры остались целыми), было встречено офицерами грубовым молчанием. Таким же молчанием они ответили на поставленное мною условие, чтобы с нами остался радист Бьяджи, так как он один был в состоянии обслуживать нашу радио-станцию.

Трояни и я с самого начала решили остаться. На второй день решил остаться лейтенант Вильери. Бьяджи

в последние часы перед уходом группы Мальмгрена заявил, что он также желает уйти, но Мальмгрен решительно возражал против этого. Когда я сказал ему, что желание унтер-офицера Бьяджи уйти от нас не удивительно, так как уходят ведь оба старших офицера, Мальмгрен заявил мне дословно: «Ну, хорошо, если Бьяджи уйдет, я буду порядочным человеком и останусь здесь. Я не уведу от вас человека, который является вашей главной надеждой». Это свое решение он сообщил также Цаппи и Мариано.

До ухода Мальмгрена мы много беседовали друг с другом.

— Возможно, что вас спасут, а мы погибнем, — сказал мне Мальмгрен.

Я спросил его, желает ли он, чтобы я при таком обороте дела передал от его имени что-нибудь в Швеции. Мальмгрен задумался и затем сказал: «Если бы вы были шведом, я попросил бы вас передать мой привет некоторым местностям на моей родине, но вы иностранец».

Я прекрасно понял его, понял также, что он не хотел, чтобы я написал его матери и этим только усилил бы ее горькую скорбь.

Однако я отвлекся...

Наша жизнь на льду

Взоры всего мира были обращены на маленькую, затерянную в пустыне полярного льда палатку, которая была названа «красной палаткой», потому что Бьяджи прикрепил к ней полоски красной материи, чтобы ее легче можно было обнаружить с аэроплана. В течение многих недель после ухода группы Мальмгрена в этой палатке жили шесть, а затем пять человек почти без всякой надежды на спасение.

Льдина, на которой стояла палатка, двигалась по разным направлениям, нам постоянно угрожала опасность, что она может быть отнесена в открытый океан или к берегам земли Франца Иосифа, куда не могут проникнуть никакой ледокол и никакой самолет. Море

раз'едало эту ничтожную крохотную льдину снизу, сверху ее растапливали лучи солнца, и мы каждое утро с тревогой констатировали, насколько уменьшился этот единственный базис нашего существования.

Каждый легко может себе представить, каково настроение людей, оставшихся в живых после крушения дирижабля. В первый момент сознание, что наша жизнь спасена—преисполнило нас радостью. Появились надежды: мы оказались ведь недалеко от суши; направление нашего обратного полета с полюса известно; наше спасение является вопросом нескольких часов. Но затем появилась другая мысль: чем же мы будем питаться? В капитанской гондоле находились одни только аппараты—продовольствия там не было. В море, насколько мы могли наблюдать через открытые щели во льду, рыбы не водилось. Суша близка, но добраться до нее невозможно. Нас охватило глубокое разочарование. Но затем мы нашли жестянки с продовольствием, отчасти сброшенные в качестве балласта перед катастрофой, отчасти выпавшие из дирижабля при его падении. Мальмгрен первый обнаружил эти жестянки, и к нам сразу же возвратилась надежда. В таком чередовании надежды и отчаяния и протекала вся наша жизнь на льдине.

Наша радио-установка—маленькая полевая станция мощностью в 25 ватт—оказалась без всяких повреждений, равно, как и ее аккумуляторы, приемная станция и батарея сухих элементов. Бьяджи еще в день катастрофы привел все в порядок, и уже к вечеру 25-го мая мы услышали высокий скорбный тон сигнала S. O. S. и другие сообщения о нашем местонахождении. Вечером мы собрались в палатке и предались глубокому сну после утомительного 55-часового полета. А рано утром на другой день капитан Мариано повел нас на работу, которой он руководил с примерным спокойствием и хладнокровием. Мы собираем весь материал, который мы считаем возможным использовать, мы тщательно поднимаем каждый кусочек пеммикана, ибо он может помочь нам влачить существование еще один лишний

день. Мы работаем плохо, ибо не привыкли к окружающей обстановке, где всюду возвышаются ледяные глыбы, окруженные глубоким снегом, слоями тонкого льда или щелями, через которые мы вынуждены прыгать.

Мы проходим мимо трупа несчастного Помеллы, нашего бедного товарища, который честно погиб на своем посту. Он лежит лицом вниз в снегу, окруженный остатками моторной гондолы; мы стараемся соорудить над ним крышу, которая могла бы защитить его среди этой беспощадной природы, и нас не покидает мысль о том, что его судьба может быть заслуживает предпочтения перед нашей. Но работа отгоняет наши мрачные думы, жизнь побеждает мысль о смерти. Мы собираемся все, девять человек, в маленькой палатке; мы сидим возможно ближе друг к другу вокруг жестяного бака из-под бензина, в котором Мальмгрен варит пеммикан—наш первый обед; его мы едим из одной миски. Каждому отмеряется его порция. Обед имеет непривычный и неприятный вкус. Липкие капли струятся с миски, мы черпаем пищу прямо из бака и загрязняем чистую до сих пор полярную одежду. Но что делать—хочется жить...

После ухода группы Мальмгрена нами вновь овладевает подавленное настроение. Мы утешаемся только мыслью о том, что им удастся достигнуть цели и к нам во-время прибудет вспомогательная экспедиция. Радио ежедневно отправляет свои сигналы, Бьяджи по несколько раз в день спешит от воздвигнутой на льду передаточной станции в палатку к приемнику, надевает наушники, поправляет контакты и снимает наушники со стереотипными словами: «Ничего не слышно». Тогда нами снова овладевает безнадежность, и мы ждем только вечерних сообщений римской станции Сан-Паоло, которая извещает нас, что начинается снаряжение вспомогательных экспедиций, что полярный летчик Рисер-Ларсен и сам Амундсен собираются приступить к розыскам, и в душе зарождается новая надежда: может быть они обследуют не только западный район,

где предполагают найти нас на основании последних неправильных данных о местонахождении «Италии», а продвинутся также дальше, к востоку, вдоль северного побережья Шпицбергена, и — кто знает — быть может нас все-таки найдут...

У меня навсегда останутся в ушах высокие, скорбные звуки нашей радио-станции — единственные звуки, нарушавшие полярную тишину. Мы стояли перед палаткой и ждали известий, сохраняя гробовое молчание. Бьяджи сидел в своем уголке в палатке у приемника, а мы ждали: протянет ли он руку к тетрадке, в которую он записывал принятые сообщения, или же он разочарованно снимет наушники с печальными словами: «Ничего не слышно».

Наконец мы узнали, что наше сообщение принято, что мир не забыл про нас, что со всех сторон отправились люди, чтобы разыскать нас. Маленькое моторное судно «Хобби» пытается продвинуться до мыса Норд-Кап на Шпицбергене. Вместе с ним работало рыболовное судно «Браганца», — но ни одному из этих судов не улыбнулось счастье. «Хобби» был вынужден отойти от мыса Норд-Кап, «Браганца» несколько раз застряла во льдах и могла добраться только до мыса Платен — впоследствии ее освободил «Красин». Но все это не умаляет заслуг команд этих судов. В полярном море, более, чем где-либо, успех в первую очередь зависит от случая и от состояния льдов и только во вторую очередь от организации. На том же льду, на котором мы жили почти в течение двух месяцев, не имея ни оружия, ни обуви, ни медикаментов, несколько лет тому назад погибла прекрасно организованная германская экспедиция. И в тех же местах, где величайший ледокол «Красин» с таким трудом проложил дорогу к нам, три года назад без всякого труда проплыл англичанин Уорсли на парусной яхте.

Розыски начались еще с последних чисел мая, но в первые дни они производились лишь на самом Шпицбергене, в мнимом направлении нашего обратного полета. Первой отправилась экспедиция молодых

итальянских инженеров-спортсменов Матеода и Альбертини. Они совместно с норвежскими охотниками со Шпицбергена обследовали лед между мысом Северным и мысом Платен, продвинувшись до исследованных выступов Шпицбергена на северо-западе и даже до ледяной горы Лей-Смит, которую и мы видели из нашей палатки, не подозревая, что там находятся наши друзья.

Когда на «Читта-ди-Милано» узнали об уходе наших трех товарищей — Мальмгрена, Мариано и Цаппи, были снаряжены вспомогательная экспедиция во главе с лейтенантом Джованни и вторая экспедиция под начальством капитана Сорра. Джованни был вынужден вскоре повернуть обратно, но отважный капитан Сорра в течение пяти дней продвинулся до мыса Бруун, неясные серые очертания которого мы также видели на расстоянии меньше 40 километров от нашей красной палатки. Дальнейший путь Сорра был намечен через остров Фойн, где он думал найти группу Мальмгрена. Наша маленькая станция сообщила нам о походе Сорра, на которого мы возлагали величайшие надежды. Мы знали, в какой степени способны жертвовать собой альпинисты — эти проводники по горам, которые рискуют жизнью, чтобы спасти заблудившегося в горах неизвестного им туриста. Мы высчитывали приблизительный срок, к которому мы могли бы ждать прибытия Сорра, но несколько дней спустя мы по радио получили сообщение, что Ларсен сбросил Сорра извещение о том, что состояние льда между сушей и островом Фойн крайне плохое и что лучше всего им вернуться обратно.

Затем — это было в первой половине июля — появились первые летчики Рисер-Ларсен и Лютцов-Хольм. 14-го июля ночью мы увидели их впервые на далеком расстоянии от нас. Потом они поднимались еще несколько раз, и каждый раз мы видели их. Дважды Ларсен поднимался один на маленьком своем самолете. Нельзя себе представить более славного подвига, особенно, когда летчик знает опасности полярного льда и рискованность вынужденного спуска на нем так хо-

рошо, как Ларсен, который в 1925 году управлял самолетом Амундсена при полете к полюсу и еле-еле ушел от смерти. Когда мы увидели сами, каков полярный лед, какие ужасы готовит он путешественнику и как редко в нем можно найти достаточно длинное поле для снижения тяжелых самолетов, каким был аппарат Ларсена,—только тогда мы поняли, как счастливо отделилась в свое время экспедиция Амундсена.

В те места, где они очутились тогда, не может проникнуть ни один ледокол, никакая экспедиция на собаках и даже, думается мне, ни один самолет. Если человек, переживший все это, снова рискует своей жизнью во имя спасения других, как это сделали Ларсен и Амундсен,—какое же восхищение будет достаточным, чтобы воздать должное их смелости и благородству?

Прилет Лундборга

Однажды Трояни и Бьяджи, ушедшие искать припасы, обнаружили на расстоянии 300 метров по прямой линии от нашего лагеря ледяное поле, которое впоследствии сделало возможным спуск Лундборга. Найти среди хаоса льдин и торосов эту плоскую равнину в форме эллипса, которая имела 350 метров в длину и 200 метров в ширину, было настоящим чудом. Мы сразу же сообщили об этом судну «Читта-ди-Милано», но единственным самолетом на лыжах, который тогда находился на Шпицбергене и мог спуститься на этой льдине, был «Фоккер» Лундборга.

И вот 24-го июня, в 11 часов вечера, мы, после месячного пребывания на льду, впервые вновь могли поговорить с человеком из «внешнего» мира. Я считаю, что после катастрофы «Италии» это было наиболее сильное впечатление за все время нашего пребывания на полярном льду. Безусловно никто из нас не забудет момента, когда мы увидели аппарат Лундборга, кружившийся над лагерем, как исполинская птица: шум его мотора звучал в наших ушах песней освобождения из полярной неволи, и наши мысли остановились на

одном: неужели окажется возможным так легко, быстро и просто быть перенесенными с этого места отчаяния к другим людям?

А затем Лундборг полетел обратно с Нобиле—первым человеком, освобожденным из полярной тюрьмы. Мы уговорили улететь тяжело раненого Нобиле, которого мы все любили и не покинули даже в самые ужасные моменты.

Что касается моих собственных работ, то почти все записи измерений с моими аппаратами на «Италии» были спасены, а их очень много. На второй день после катастрофы я нашел в снегу в полной сохранности мою маленькую красную записную книжку, в которую я заносил все показания аппаратов. Впоследствии я нашел также и аппараты, но почти все они оказались сломанными. Только электрометр отделался незначительными повреждениями.

Хотя наше положение тогда еще было крайне неопределенным—я нашел электрометр 6 июня, а радиосвязь была установлена впервые 8 июня,—научная заинтересованность оказалась сильнее психической подавленности, и я немедленно установил аппарат на одной из льдин. У меня не было багарей для зарядки, и я не мог также, в виду небольшой неисправности, непосредственно зарядить аппарат, но потом я убедился, что для этой цели можно пользоваться папиросным мундштуком из янтаря, если предварительно потереть его достаточно долго куском войлока с моторной покрывки.

Таким образом я в течение целой недели мог спокойно работать на торосах в совершенно беспримерных условиях.

Но наконец и для нас пробил час спасения. Из всех отправившихся спасти нас больше всего посчастливилось вам. На ваш корабль мы с самого начала возлагали большие надежды».

— Скажите, господин Бьехоунек, какого вы мнения относительно смерти Мальмгрена? Ведь вы кажется близко знали его,

Бьехоунек пыхнул трубкой и молча уставился в сияющий круг иллюминатора.

Молчание тянется томительно долго.

Наконец он поворачивается ко мне и, задумчиво водя пальцем по узору красных цветов на нашей парадной скатерти, говорит:

— «Да, Мальмгрен был моим другом. Я знал его хорошо. Как грустно говорить «знал» про человека, образ которого так живо стоит передо мной. Финн Мальмгрен — джентльмен до мозга костей. И я не могу понять, как Мальмгрен, которого я знал близко, знал, как человека безукоризненной честности и большой щепетильности, человека, который никогда бы не согласился поставить в ложное положение своих спутников, как мог он не дать Цаппи и Мариано никакой записки о том, что он остается на льду добровольно. Мальмгрену хорошо знакома история полярных открытий и все трагические инциденты, связанные с происшествиями, подобными тому, которое случилось и с ним. Мальмгрен хорошо знал, что в подобных обстоятельствах он обязан дать своим спутникам реабилитирующий их документ. Я отвергаю всякую мысль о том, что Мальмгрен мог это обстоятельство упустить из виду.

По опыту десятков исследователей Мальмгрен знал, с какими неприятностями морального свойства связано для его спутников появление в человеческом обществе без него и без каких бы то ни было документов, подтверждающих то, что он оставил их добровольно. И вот в таких условиях нам пред'являют в качестве документа карманный компас Мальмгрена. Я далек от мысли высказывать какие бы то ни было сомнения в словах капитана Цаппи. Слишком сурова природа Арктики и слишком многого требует от человека жизнь во льдах, чтобы можно было высказывать предположения о том, на что может решиться человек.

И потом я не могу понять еще одного. Неужели путешествие могло настолько изменить Мальмгрена, чтобы он сделался способным нарушить данное мне слово? Уходя из лагеря, он взял у меня два письма и сказал

мне: «Ваши письма, Франц, я доставлю на землю, даже если они будут единственным, что у меня хватит сил унести». Скажите, как может случиться, чтобы такой человек не передал Цаппи мои два письма? А ведь их у Цаппи нет»...

Бьехоунек не договорил. Он встал из-за стола и грустно направился к трапу на верхнюю палубу.



Х. К ЧУХНОВСКОМУ НА ВЫРУЧКУ

Господа и товарищи

Ночь на 14-е июля подходит к концу. Снова льды скрежещут о железные борта «Красина». Я хожу по кораблю—ищу места для ночевки. Все места в лазарете заняты спасенными. Но нет места даже в кочегарских кубриках. Электрический свет в санитарной каюте привлекает меня, и я иду навестить Анатоликуса.

Мой друг стоит склонившись над изголовьем лежащего с открытыми глазами Цаппи. В руках у него тарелка, до краев наполненная сладко пахнущим компотом. У меня челюсти сводит судорогой от желания попробовать лакомое блюдо, но Анатоликус не обращает на меня никакого внимания. Он занят Цаппи. Как всегда, говоря с итальянцами, Анатоликус неимоверно коверкает русский язык. Он почему-то думает, что если слова исковеркать—иностранцы легче поймут.

— Вот, товарищ Цаппи, хорошо компот. Очень хорошо компот.

Анатоликус закатывает глаза и сладко причмокивает губами. Такому причмокиванию нельзя не поверить. Но смысл фразы видимо остается тайной для Цаппи. Единственное, что он понимает, это—что к нему, капитану Цаппи, какой-то санитар-большевик обратился со словом «товарищ». В чем был, Цаппи вскакивает с кровати. В первый момент у него спирает дыхание и застревают слова. Он подносит к носу Анатоликуса вспухший красный кулак.

Наконец он шипит:

— Нет Цаппи товарищ... Цаппи есть офицер... Цаппи господин. Нет большевик...

Расплескивая компот, Шукин бросает тарелку на стол и выскакивает ко мне в коридор.

— Фьюйт, момент! Вон его из лазарета! Какой он мне господин. Я сам себе господин.

В порыве негодования Шукин забывает про своих больных и исчезает в каюте боцмана. Но проходит пять минут и он появляется оттуда умиротворенный, с блестящими глазами. С порога он кричит мне:

— Орайтикус! ¹

Раз Шукин кричит «орайтикус», значит все в порядке. Шукин отходчив. Он уже придумал компромисс:

— Ладно, ну его к чорту. Он не товарищ, но и не господин. Идемте со мной, Николай Николаевич, помогите ему об'яснить.

Идем в лазарет. Цаппи лежит на койке, он злым взглядом встречает Анатоликуса. Но у Анатоликуса уже отлегло.

— Как ваше имя?—добродушно обращается он к Цаппи.

Цаппи вопросительно смотрит.

— Ну, имя, понимаете? Вот я Анатолий. Вот он—Николай, а вас—как?

— А-а, Филиппо, Филиппо Цаппи, капитан ди корветта, Филиппо Цаппи.

— Значит, Филипп.

Цаппи недоуменно кивает головой.

— А отца вашего как звали? Не понимаете? Ну, имя ваш отец, ваш папа, папус.

— Папус? Что есть папус?

— Ну, папус—это мой старик, вот такой с бородой, а я его сын. Вот если я Анатолий, а мой папус Иван, значит я Анатолий Иванович.

¹ Слово „орайтикус“ означает „отрайт“ и является у Шукина высшим выражением удовольствия.

— Ага, понимаю. Миа падре? Пьетро. Пьетро Цаппи. Дворянин и кавалер Пьетро Цаппи.

— Ну, вот и отлично, по-нашему Петр. И выходите вы Филипп, а по батюшке Петрович.

Шукин наставляет указательный палец на грудь Цаппи и убедительно повторяет несколько раз: Филипп Петрович, Филипп Петрович.

— А я для вас больше не Шукин и не Сукин, а Анатолий Иванович.

Шукин полностью удовлетворен. С этого момента в отношениях Шукина с Цаппи устанавливается строгая корректность. Один из них с этих пор называется Филипп Петрович, а другой—Анной Ивановной. «Анатолий Иванович»—не под силу Цаппи, и он упростил это сложное имя до «Анны Ивановны». Но Анатолик не в претензии. Детали его трогают мало. Ему важен принцип равенства с Цаппи.

Пока у Анатолика происходит препирательство с Цаппи, на верхней койке проснулся капитан Вильери. Как и все члены его группы, он—совершенно здоров. Только по ночам его и Трояни треплет легкая лихорадка. Вильери протягивает руку и просит пить. Шукин дает ему большую эмалированную кружку с водой, подкрашенной клюквенным экстрактом. Но Вильери пренебрежительно отталкивает кружку и обращается ко мне:

— Скажите ему, чтобы дал мне стакан. Он всегда сует мне эту отвратительную кружку. Я не могу пить из железной посуды.

Вильери не может пить из эмалированной кружки. А ведь он провел два месяца на льду, где черпал талую воду ладонью со льдины, по которой ходил.

Мне делается не по себе в лазарете и, воспользовавшись тем, что Шукин отправляется на поиски фаянсовой чашки для Вильери, я удираю в кают-компанию. Там я застаю странную картину. Взмолванный Жюдичи объясняет кому-то из корабельного начальства, что Цаппи крайне взмолван тем, что к нему в лазарет положили Чечиони. Чечиони — солдат. В Ита-

лии не принято, чтобы солдаты лежали в одном лазарете с офицерами. Чечиони можно перевести в какое-нибудь из матросских помещений.

— Позвольте, но ведь Чечиони же болен: у него сломана нога. В лазарете у него под рукой санитар и в любой момент врач.

Жюдичи растерянно разводит руками:

— Ну я не знаю. Меня просили вам передать, что офицерам, особенно Цаппи, присутствие Чечиони неприятно.

Наше начальство недоуменно пожимает плечами, и через десять минут Чечиони переводят в отдельную удобную каюту.

Вместе с Чечиони покидает лазарет и унтер-офицер Бьяджи-радист. Бьяджи не стал дожидаться, пока господа офицеры попросят его выселиться из лазарета, и удобно устроился на диване кают-компания, в углу, который отгородили ему занавеской.

Здесь—у него за занавеской—образовался с этого дня радио-клуб. Кабанов из «Комсомолки», Юдихин, Бакулин и Добровольский стали постоянными гостями этого угла. Целыми днями доносятся оттуда слова какого-то международного жаргона, на котором четыре человека, знающие в общей сложности не больше четырех иностранных слов, умудряются переговорить о тысяче интереснейших вещей.

Чухновский в опасности

Итальянцы проявляют понятную нервность. С каждым днем, с каждым часом сокращается расстояние до пловучего кусочка Италии, ждущего их в бухте Кингсбея: «Читта-ди-Милано»—«Город Милан». Там ждут их друзья, родная речь и уверенность в возвращении к лазурным берегам Средиземного моря.

Но продвигаемся мы отменно медленно. Большие пространства битого льда сменяются тяжелыми паками. У берегов Норд-Остланда лед делается все крепче и крепче. Он—значительно плотнее, меньше становится трещин и развоидий. Вскоре он перейдет в береговой



На выручку к Чухновскому

припай, с которым еще труднее будет бороться. Уже сейчас приходится прибегать к крайнему средству— перекачке цистерн.

Медленно, почти незаметно для глаза, на белом поле вырастают серые фестоны скал Кап-Вреде. Серыми зубцами легкого кружева ограждают они белую скатерть припая. В бинокль уже видны ровные террасы плато. гигантскими ступенями поднимающиеся от моря.

Около полудня мы входим в серую мглу, переходящую в снег. Огромными ватными хлопьями, точно в театре, валится снег на корабль, превращая его в бомбоньерку с рождественской елки.

Из-за белой завесы не видно и Кап-Вреде. Но мы знаем, что за этим непроницаемым занавесом сидит у берега Чухновский с товарищами. Нужно к нему торопиться—близок момент подвижки льдов, окружающих Вреде. Двинется лед—оторвется припай. Трудно предположить, чтобы Чухновский с людьми не успели укрыться на берег в случае даже внезапной подвижки льда. Но самолет, который стоит от берега в расстоянии полутора миль, погибнет наверняка.

Нужно спешить, но спешить невозможно. Мы врезаемся в тяжелый неподатливый лед, опирающийся на береговой припай.

Видимо и Чухновского беспокоит участь машины. Одну за другой он шлет радиогаммы, с точнейшими инструкциями о подходе к нему. Вот пример его предусмотрительности:

«Краснугу». 14/VII. 19 час. 35 мин.

Предполагаю, что по состоянию льда ближе всего к нам можно подойти от Норд-Остланда с севера. Просьба, когда продвижение там будет затруднено, выслать по льду 20 человек целиком лыжами, шасси, запасные полуоси, лыжи, хвостовую лыжу, тонкий трос, домкраты, 10 брусков, стальной трос, проволоку, 2 деревянных винта, доски, гвозди и плотника. Остальная мелочь по указанию Федотова (механик, оставшийся на «Красине»).

Чухновский»

Настроение Чухновского и его товарищей было вероятно не особенно плохим, так как телеграммы, интерпретированные Алексеевым, приходили к нам в таком виде, что вызывали гомерический хохот.

Впрочем у них и не было особых оснований тужить. Запасы продовольствия они пополнили мясом двух оленей, убитых Страубе и Блувштейном, а недостаток соли, который ими остро ощущался, «Браганца» обещала пополнить при первой возможности.

К сожалению, «Браганца», как и следовало ожидать, подойти к Чухновскому не смогла.

К вечеру 14-го мы добрались до полосы чистой воды. Радостно режет «Красин» темную гладь, от мягких объятий которой давно отвыкли его железные бока. Чистую воду мы проскакиваем очень быстро, расстояние между нами и Вреде сокращается на глазах.

В ночь на 15-е снова воткнулись в лед. На нас валится снег, большими мокрыми хлопьями покрывая всю палубу, тая на одежде и лице. Струйки холодной воды бегут под воротник. От сплошного, без единой проталины, ровного льда тянет зимней стужей, горизонт заволакивает белая вуаль снегопада—разве можно, не имея в кармане календаря, предположить, что сегодня ночь на 15-е июля?

Руки стынут от постоянного держания у глаз бинокля. Но в мутные стекла моего Росса все равно ничего не видно. У серых скал Вреде—никаких признаков самолета Чухновского. Но мы знаем, что за поворотом низкой каменной гряды должна находиться крошечная бухта, Рипс-бей, и в ней пять суток сидит Чухновский.

В кают-компании стало почти уютно. Ярко горят плафоны. Воздух напоен запахом дрянного норвежского табака, кажушимся чрезвычайно вкусным после холодного промозглого воздуха палубы. В углу, за занавеской у Бьяджи, сегодня тишина. Маленький коренастый сержант задумчиво уставился в иллюминатор и машинально потирает заскорузлой рукою свой кудрявый, как у негра, затылок. Интересно знать, какие воспоминания шевелятся под крышкой этого затылка? Не думает ли он

о том, что это—последний снегопад, который ему приходится видеть в полярной области? Пройдет немного дней, и на борту «Города Милана» он отправится в Нарвик¹, там сядет в вагон, долженствующий доставить его в родную Италию. А в Италии нет ни мокрых снегопадов, ни непроглядных туманов, ни голых серо-белых скал, торчащих из ледяного моря.

Дым сигаретки застилает смуглое лицо Бьяджи. Сквозь эту голубую дымку он смотрит на последний полярный снегопад.

— Алло, синьор Бьяджи.

— А, синьор-корреспонденто. Какие новости?

— Ну, какие у нас новости. Вот вперлись в лед, через который никак не пролезем к Чухновскому.

— Скажите, а это не может грозить Чухновскому опасностью? Ведь льды так предательски непостоянны. Сегодня они тверды, как гранит, завтра ненадежнее легкого плота. Вы знаете, сколько раз нам пришлось менять стоянку нашей палатки?

Словоохотливый Бьяджи оживляется и, вырвав листок из моего блокнота, начинает что-то быстро чертить.

— Мы переносили палатку три раза. Посмотрите, вот здесь мы были 23-го мая. 23-го июня нам пришлось перетаскаться отсюда. Здесь мы были до 8-го июля, а 9-го перетаскивали палатку на то место, где вы нас застали.

Бьяджи набрасывает схему переходов лагеря с места на место. Он составил для меня схему, изображенную на рисунке.

Льды опять сильнее «Красина»

Волнистая линия этой схемы служит живым свидетелем тех сотрясений, которые испытывал в момент нашей беседы «Красин», борясь с тяжелым льдом. Эта борьба начала приобретать характер безнадежности. И когда после полудня за изгибом низкой каменистой гряды стал наконец виден распластанный на белом фоне самолет,— стало ясно—нам до него не добраться. Лед берегового

¹ Город в Норвегии.

припая стоит между нами непреодолимым препятствием. Разъединенная голубыми майнами белая поверхность совершенно не имеет характерных черных полосок трещин.

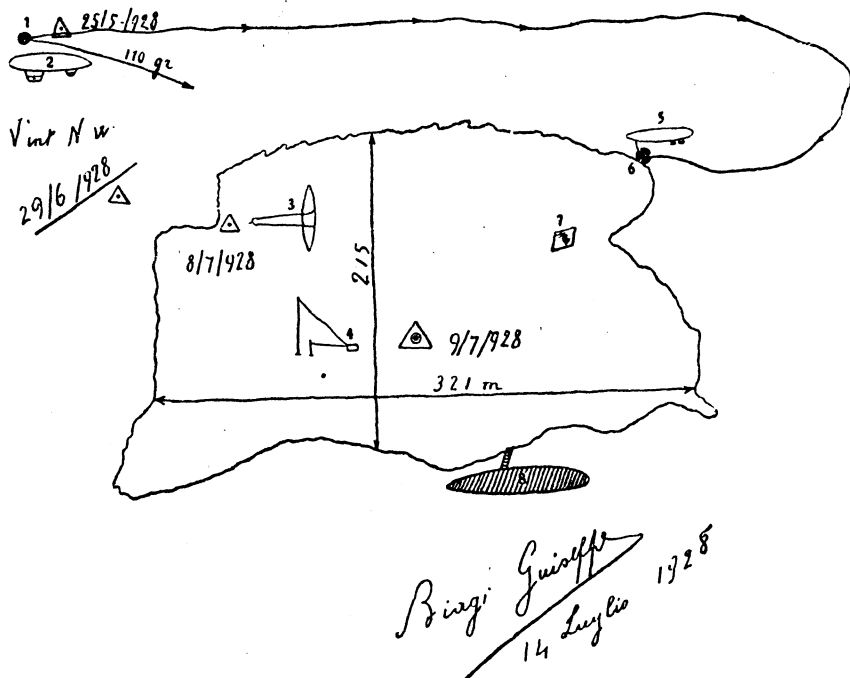


Схема Бьяджи

Около девятнадцати часов, 15-го июля, «Красин» беспомощно замер в тяжелом паковом льду. Только сзади за кормой большим темным серпом изгибается наш след, направляясь к открытому морю. Но и он постепенно сужается и в нескольких милях от нас теряется в сдвинувшихся льдах.

Каждый раз, когда «Красин» неподвижно замирает во льдах, делаются слышными таинственные полярные шорохи, точно перешептывание могучих льдов.

А снизу, из кают-компании, под этот извечный полярный шопот доносятся звуки концерта струнного оркестра кочегаров. В последние дни кочегары охотно

собираются в кают-компаниях и развлекают спасенных мотивами «Яблочка» и заунывных волжских песен.

Эти концерты сделались настолько частыми и продолжительными, что мы, их постоянные слушатели, удираем от них на палубу. Сюда доносятся лишь слабые перезвоны гитар и свист водяного соловья.

Чухновский вернулся

В 20 ч. 30 мин. радист Юдихин и корреспондент «Комсомолки» Кабанов, набивши рюкзаки спиртом и теплыми пирожками, только-что испеченными коком, спускаются на лыжах на лед. Они наши первые вестники Чухновскому.

Две размашисто шагающие фигурки быстро исчезают вдаль. Кабанов оставляет далеко за собой неплохого лыжника Юдихина.

Проходят два томительных часа прежде, чем от черной точки самолета отделяется ниточка бусинок, начинающая передвигаться по направлению к нам. Извиваясь на белом снегу, эта ниточка приближается, растет у нас на глазах; спустя полчаса видно, что эта волнующаяся цепочка состоит из десяти человек. Одни спокойно и размашисто двигают лыжами. Другие идут неуклюже, постоянно теряя лыжи и останавливаясь. Тогда останавливается вся цепочка и ждет, пока склонившаяся над потерянными лыжами фигура снова выпрямится.

Пять человек из этих десяти — чухновцы. Двое — Кабанов и Юдихин. Но кто могут быть трое остальных — совершенно непонятно. Кто мог подцепить в пустынном Рипс-бее Чухновский? На этот вопрос не может ответить никто на борту. Пока мы гадаем на пальцах и строим самые разнообразные предположения, к самому борту подходят пять черных кожаных фигур группы Чухновского. Между ними шныряют Юдихин и Кабанов и замыкают шествие три спокойные серые фигуры, впряженные в большие нарты, горой нагруженные какими-то тюками.

Эти незнакомцы оказываются лыжной партией «Браганцы», высланной к Чухновскому с запасами продо-

вольствия и теплой одеждой: норвежцем Хельмаром Нойс и альпинистами-итальянцами Альбертини и Матеода.

На чухновцев жалко смотреть. Заросшие грязной щетиной лица изжелта-серы. Щеки ввалились, глаза — в больших синих кругах — кажутся большими. У Бориса Григорьевича — вид отвратительный. Сутулая фигура Блувштейна совсем сгорбилась. Острее торчит его длинный нос и большими лопухами смотрят в стороны, из-под с'ехавшего на лоб шлема, уши. Один только Алексеев, как всегда, жизнерадостен, и красное широкое лицо его не изменилось ни на иоту.

Десятки об'ятий и сотни нетерпеливых вопросов встречают Чухновского. Но Борис Григорьевич должен спешить в лазарет, где его с нетерпением ждут Мариано и Цаппи. По справедливости они первыми имеют право пожать руку Чухновскому. Мне это на-руку: в темном проходе под трапом мне удастся решительно перегородить дорогу Чухновскому, и я настойчиво вымучиваю из него первый рассказ. Он лаконичен:

— «До острова Карла мы шли на высоте 50—100 метров. У островов Карла XII и Фойн мы обнаружили хорошую видимость и смогли подняться выше. От этого места я повел самолет к Лей-Смит и далее на остров Грет. Здесь я обнаружил, что предполагавшееся местопребывание группы Вильери должно находиться посередине громатного пространства воды. Это было абсурдом. Пройдя десять миль к северу от острова Грет, я убедился, что благодаря подвижке льдов район возможного местонахождения группы Вильери значительно увеличился. Видимость ухудшалась, надвигался туман. Когда выяснилась необходимость прервать розыски группы Вильери, я повел самолет обратно. Радио с «Красина» сообщало нам, что видимость вокруг ледокола возможна лишь в пределах трех миль. У нас в это время была более ясная видимость. Подходя к островам Фойн и Карла XII, мы встретили первую волну тумана. Итти на прежней высоте становилось невозможным. Пришлось спуститься до высоты в 50—100 метров.

Но туман еще давал некоторую возможность наблюдения. Предполагая, что в районе этих двух островов может находиться группа Мальмгрена, я взял несколько к северу от прямого пути к «Красину», намереваясь по возможности обследовать район между островами. Действительно несколько севернее от прямой линии, соединяющей острова Карла XII с островом Фойн, нами была обнаружена группа людей, над которой я сделал несколько кругов, чтобы возможно точно определить ее местонахождение и нанести этот пункт на карту.

Видимость была неважной.

Мои спутники подтверждают, что им так же, как и мне, показалось, что на самом торосе находятся два человека, из которых один махал тряпкой, а на небольшом расстоянии от них было распластано что-то в виде большой буквы А, напоминающее силуэт лежащего навзничь с раскинутыми руками человека.

Обнаружив группу, я повел машину к «Красину». Когда мы должны были находиться на расстоянии одной мили от «Красина», туман сделался настолько плотным, что нам не удалось обнаружить ледокола, и мы не могли отыскать аэродром, несмотря на многократные попытки подойти к нему со всех сторон. При этом я шел так низко, что Алексею пришлось выбрать антенну. Поэтому мы и потеряли с вами радио-связь.

Потеряв надежду найти корабль и израсходовав две трети горючего, я решил искать места посадки около берегов мыса Платен. Около мыса Вреде я сел на лед берегового припая. Однако поверхность оказалась ровной лишь вследствие отсутствия резкого освещения, дающего тени. В конце пробега самолет наткнулся на ледяной порог, прикрытый сверху пологим покровом снега. Шасси самолета было повреждено именно этим порогом, но самолет по инерции прошел еще некоторое расстояние по льду и мягко осел в сторону. При этом оказались поврежденными винты боковых моторов и совершенно снесено лыжное шасси.

Ну, не сердитесь, подробнее поговорим позже, а теперь спешу в лазарет».

За Чухновским закрылась стеклянная дверь санитарной каюты. За ней происходит единственная в своем роде встреча приговоренных к смерти Мариано и Цаппи с вынужденным их из смертельной петли Чухновским. При таких встречах не должно быть свидетелей. Никто из нас не знает, что там произошло.

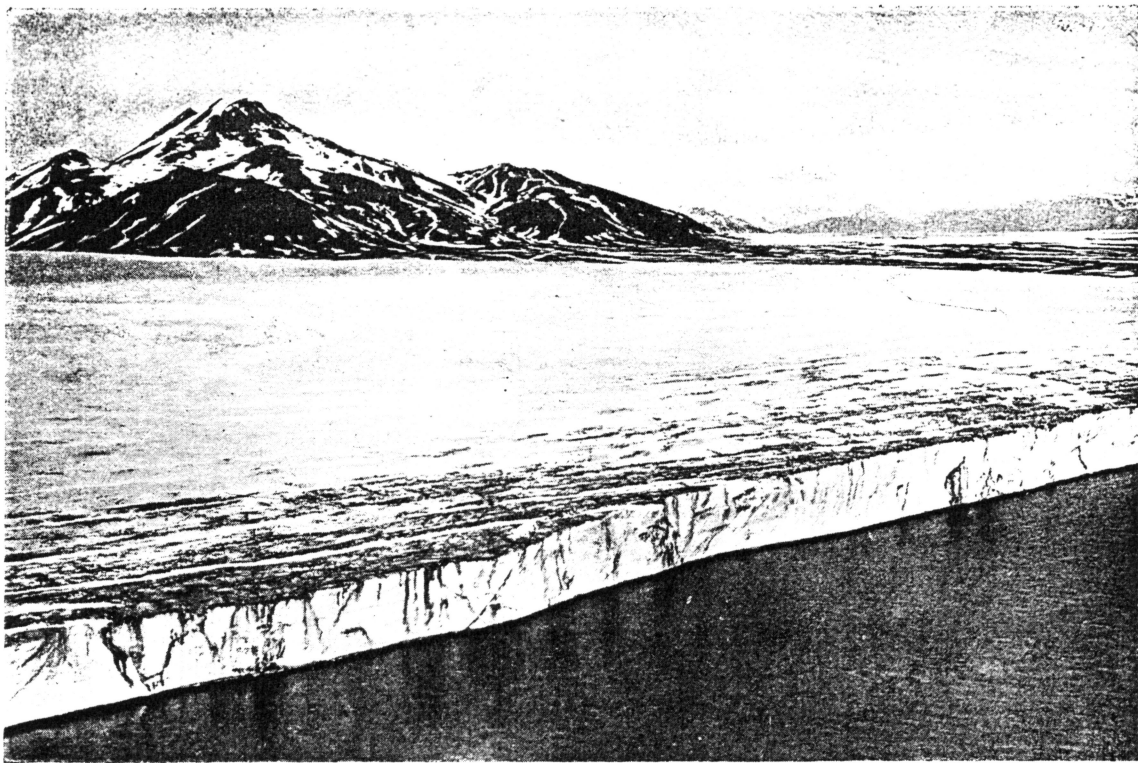
Спустя 15 минут Чухновский выходит от итальянцев и, отвернувшись от меня, быстро идет к себе в каюту. Я ухажу ловить Блушштейна, от которого на правах старого сожителя хочу выудить подробный рассказ о житье группы на Кап-Вреде.

Проглотив несколько чашек горячего кофе, Блушштейн растянулся на полу в каюте врача — его койка, так же, как и моя, занята спасенными итальянцами. С видом умирающего, терзаемого назойливым духовником, он выдавливает из себя слова рассказа:

Пять дней на Кап-Вреде

— «Ну, что же, обстоятельства нашего полета вы знаете. Но бог судья тем, кто составлял для нас запас продовольствия. На нас пятерых приходилось десять банок мясных консервов, десять банок консервированного молока, два кило масла, немного отვратительных галет и очень мало шоколада. И то, строго говоря, все это вовсе не предназначалось нам, а группе Вильери. Хороши бы мы были, если бы мы ее действительно нашли и сбросили ей эти запасы. На всех нас была дана одна винтовка и пятьдесят патронов. Наша кухня состояла из примуса, который, как выяснилось при первой же попытке его запустить, не работал. Само собою, имея на борту таких мастеров, как Алексеев и Шелагин, мы его починили и в первый же вечер сварили себе ужин. Первый ужин состоял из мясных консервов, разогретых с растаянным снегом.

Вы помните ту бензиновую лейку, которую вы набивали мне снегом перед стартом? Эта проклятая лейка оказалась не луженой, а оцинкованной. К сожалению мы узнали об этом, только поев из нее. Нам всем грозила неприятность легкого отравления, а никаких противо-



Лед берегового припоя у Кап-Вредэ

ядий в нашем распоряжении не было. Пришлось тут же стравить на каждого по целой банке молока. Аптечку мы конечно, как водится, забыли на «Красине». К счастью ни на ком из нас отравление не сказалось, кроме бедняги Шелагина, который так до самого конца нашего пребывания на Вреде и ходил, держась за живот.

Когда мы утолили первый голод, настроение у всех поднялось. Первым долгом мы проверили запасы нашего продовольствия и пришли к заключению, что при экономии их хватит дней на пять. Однако Страубе, порывшись в карманах, вытащили пачку червонцев и, прыгая на одной ноге, весело заявил: «Ну, ребята, тужить не приходится: мы обеспечены финансами на целый месяц. Я не думаю, чтобы здесь, у медведей, цены были много выше норвежских. Десять червонцев — двести крон, по сорок крон на рыло. Не только прохарчимся, но пожалуй сумеем откупить у медведей и пару шкуренок».

Однако при ближайшем ознакомлении с окрестностями Вреде оптимизм Страубе несколько погас. У медведей не оказалось не только магазинов, подобных норвежским, но даже самого плохонького кооператива. Нам пришлось отправиться в глубь полуострова в поисках пищи. Вся надежда теперь была на винтовку и десять обойм. Это было немного, особенно если учесть наше искусство стрелять.

Берега Вреде поднимаются ровными террасами, обнаженными у подножий. Между отдельными мысами — глубокие впадины, занесенные толстым снежным покровом. Увязая по пояс в снегу, мы со Страубе пробирались по такому ущелью — обоих нас назначили в первую охотничью партию по добыче дичи. Недалеко от берега мы заметили на сверкающем белом фоне серый силуэт зверя с большими рогами. Как полагается заправским охотникам, мы сразу распластались в снегу.

— Вилли, единорог, — таинственно прошептал Страубе.

И мы поползли на животах к этому единорогу. Зверь спокойно шел по ущелью, время от времени разрывая копытами снег.

Тут мне вспомнились романы Купера. Как настоящий следопыт, я послюнил палец и поднял его над головой. Таким способом я определил направление ветра, чтобы подойти к животному с подветренной стороны. Бороздя снег своими телами, мы ползли по ущелью, стараясь производить как можно меньше шума. Скоро мы были от зверя на расстоянии действительного ружейного выстрела.

При ближайшем рассмотрении единорог оказался не-большим полярным оленем. Страубе выстрелил первым. Его пуля пробороздила по снегу длинную линию далеко сзади оленя. Олень поднял голову и недоуменно повернулся в нашу сторону, но не убежал.

Страубе выстрелил вторично.

Бросок снега показал, что на этот раз — большой недолет. Олень закинул рога на спину и, высоко подбрасывая передние ноги, большими скачками стал убежать в глубину ущелья. Еще пять раз выстрелил Страубе по убегающему зверю. И все с одинаковым успехом.

Олень превратился теперь в настолько ненадежную мишень, что я уже не сомневался в том, что нашим пулям его не догнать. Но восьмой выстрел Страубе оказался удачным — олень упал. С лихорадочной поспешностью бросились мы к лежащему зверю. Проваливаясь в снег почти по грудь, карабкались мы по неровному краю ущелья. Раненый олень тоже поднялся на ноги и, припадая на колени, стал карабкаться вверх по утесам. Настичь его у нас не было никакой надежды.

Чтобы не упустить зверя, я выхватил винтовку у Страубе и, почти не целясь, выстрелил. Олень упал. Это было сделано мастерски, тем более, что этот патрон был предпоследним патроном из числа захваченных нами с собой.

Теперь у нас остался один выстрел.

Как ни мал был олень, но, добравшись наконец до него, мы поняли, что дотащить его до места стоянки самолета у нас нет никакой надежды. Страубе решил идти за помощью, а я должен был остаться на месте,

чтобы защитить убитого оленя от посягательств птиц и медведей. Для этой цели в моем распоряжении оставался один выстрел. Я думаю, что если бы в действительности появился медведь, то мне едва ли пришлось бы вступать с ним в единоборство с таким резервом огнестрельных припасов. Вероятнее всего, что мне пришлось бы просто на-просто позорно удирать.

Но к счастью медведя не было видно. Зато птицы не давали мне покоя. Они смело спускались к самому оленю и не хотели улетать, хотя я бил их прикладом. Они поднимались, начинали кружиться у меня над головой со злобными криками.

Когда их становилось слишком много, меня брал страх, что в конце концов не только оленя, эти крылатые бандиты склюют и меня.

Несколько времени спустя мое внимание привлек силуэт второго оленя, появившийся в конце ущелья. Олень спокойно шел поперек впадины, в конце которой он остановился и стал разрывать передними ногами снег. Действуя почти бессознательно, я поднял винтовку и выпустил в оленя мой единственный заряд.

Вы знаете мои способности в стрельбе, — кажется я уже имел случай проявить свое замечательное стрелковое искусство, но на этот раз я оказался настоящим Теллем. Вопреки всем моим ожиданиям, олень упал, уткнувшись рогатой головой в снег. Забыв про вверенного моему попечению первого оленя, я побежал к своему трофею. Но он оказался только раненым и приветствовал меня здоровенным ударом копыта в левую ногу. До сих пор я сгибаю ее с трудом. Я обозлился и тут же проделал гнусную операцию добивания оленя финским ножом. Если бы вы знали, что это за гнусность. Но зато на мою долю достался трофей в виде пары вот этих прекрасных рогов.

Вскоре явились Шелагин с Чухновским и помогли нам ободрать оленьи туши и разрезать их на части. Как ни отвратителен был процесс свежевания туш, мы преодолели его, зная, что это обеспечивает нам запас свежего мяса на долгое время.

Когда мы ушли — сзади нас, на снегу, закопошилась сплошная черная гора дерущихся и галдящих птиц, жадно раздирающих остатки оленей.

Все было бы хорошо, и вероятно мы могли бы не плохо питаться, если бы у нас была соль. Но банка с солью, приготовленная для нас в полет, вероятно и до сих пор спокойно стоит в кладовой Долгополова. Мы попытались удовлетвориться супом из оленины, сваренным на талом снегу. Однако варево получилось настолько отвратительным, что никто из нас не смог его есть. Я никогда не предполагал, что пресный суп из свежей оленины может служить таким прекрасным рвотным средством.

Джонни Страубе, как всегда, нашел выход — варить суп из морской воды. Тут же он отправился к первой попавшейся полынье и набрал там полную кастрюльку воды. Мы снова заправили в кастрюлю добрую дозу оленины и уютно усьелись около пытящего примуса. Вот оленина уже посерела, вероятно скоро суп будет готов. Я запускаю в кастрюльку ложку, чтобы попробовать вкус супа, изготовленного из морской воды, и ничего не понимаю: соль в супе даже не ночевала.

Вода оказалась абсолютно пресной. Мы ничего не могли понять. Предположили, что Страубе зачерпнул воды не из сквозной полыньи, а из трещины, в которой течет талая вода. Померили трещину — она оказалась сквозной. Стали черпать воду и тут же пробовать. Вода была пресной, прекрасного вкуса.

Что же делать? Нам нужна самая обыкновенная соленая морская вода. А ее нет в море.

Алексеев тут же устроил сложное какое-то приспособление для черпания воды на глубине. Пройдя больше двух метров в глубину, добрались мы этим приспособлением до действительно соленой воды. Наконец мы сварили себе третий суп из настоящей морской воды. Если вы захотите когда-нибудь узнать вкус этого супа, попросите Анатоликуса всыпать вам в тарелку бульона добрую ложку английской слабительной соли. Вы в точности получите вкус нашей похлебки. На на-

ши желудки это гнусное варево не оказало никакого действия. Впрочем кроме Шелагина, у которого живот разболелся еще больше.

Однако вопрос с питанием был не таким острым, поскольку у нас не было за плечами длительной голодовки, и мы еще могли воздерживаться от частого питания оленьей похлебкой. Гораздо больше давала себя знать невозможность спать. Спальных мешков у нас не было. Я попробовал спать на снегу, но из этого ничего не вышло — снег подо мной быстро растаял и я оказался в луже. Стали устраиваться на ночь в корпусе самолета. Брр... до сих пор дрожь пробирает при воспоминании о мертвящем холоде, излучаемом алюминиевыми стенками кабины. Чорт его знает, может быть с точки зрения конструктора и было целесообразно разгораживать самолет на крошечные отсеки, но видимо о том, что в этих отсеках кому-нибудь придется спать, строители самолета не думали.

Мне и Алексееву при нашем росте пришлось спать вдвоем в кабине, в которой было бы коротко десятилетнему мальчику. Пол кабины выстроен какими-то совершенно нелепыми уступами. Острые края этих уступов врезаются в тело, и нет никакой возможности пролежать на них больше десяти минут. Первые сутки мы не могли заснуть совсем, я думаю, что в общей сложности мы не проспали за все пять суток жизни на Кап-Вреде больше пяти часов. Но сетовать не приходилось, Чухновский совершенно правильно послал вам радиogramму о необходимости идти в первую голову к группе Мальгрена. Этим мы добровольно обрекли себя на все неприятности, которые пришлось испытать.

Прошло трое суток, когда впервые увидели мы вестников внешнего мира — самолеты. Со стороны Кингсбея на значительной высоте шли три машины. Мы не стали выкладывать никаких сигналов, так как наш самолет служил наилучшим сигналом сам по себе. На крыльях летящих машин мы разглядели три черных короны. Это были шведы. Они прошли, не заметив нас.

Спустя некоторое время снова слышались звуки моторов, и самолеты показались с обратной стороны. Проходя над нами, одна из машин завернула, сделала несколько качаний с крыла на крыло и описала над нами два круга. Этим пилот хотел показать, что он нас заметил. И действительно, вскоре мы узнали по радио, что «Браганца» пытается пробраться к нам.

Кстати о радио. Мы принялись налаживать его немедленно после посадки, и спустя два часа с нашей импровизированной антенны, натянутой на моем кинематографическом штативе, уже неслись в пространство радио-волны. Алексеев был у нас в особенном почете. Мы за ним ухаживали, освободили от всех работ, кроме обслуживания радио. Благодаря его радио-усилиям мы все время были в курсе событий, даже коротали наши более чем долгие досуги слушанием лондонских фокстротов.

Спустя пять суток на горизонте со стороны моря мы увидели движущуюся точку. По мере приближения, эта точка распалась на три. К нам шли три человека. Это оказались Нойс, Матеода и Альбертини, приволокшие нам большие нарты, с запасом прекрасных теплых вещей и разных вкуснейших яств, посланных «Браганцей». Беднягам пришлось проделать крюк в тридцать лишних километров из-за того, что они напоролись на след, оставленный «Красиным». Пришлось его обходить. Уж и ругались же они. Но нам так и не пришлось воспользоваться нартами Нойса, так как всего через два часа после прихода людей с «Браганцы» к нам подошли Юдихин и Кабанов. Вперемежку с шоколадом Нойса мы поели красинских пирожков и с удовольствием выпили по чарке доброго советского спирта. Через час мы уже подгребали к вам. Ну вот по существу и все наше житье-бытье. А что нового у вас?»

Я принялся было живописать Блувштейну события исторических дней 11-го и 12-го июля, но через минуту заметил, что он блаженно посапывает, крепко зажав

в кулаке конец мохнатого трофейного рога. Усталость взяла свое и он заснул, даже не успевши раздеться и помыться, — прямо на полу в каюте врача.



ХІ. НОЙС

По Джеку Лондону

За столом кают-компаний, между худощавым Альбертини и смуглым, как мулат, чернобородым Матеода, сидит человек, точно сошедший с обложки романа Джека Лондона. Выше среднего роста, узловатый, коренастый, с лицом иссиня-багровым, оттененным пятнами нависших рыжих бровей, и с плоскими рыже-белыми вихрами волос. Из-под воротника брезентового пиджака выглядывает толстая вязаная фуфайка, а из рукавов торчат крепкие узловатые, поросшие рыжими волосами пальцы. Это — Хельмар Нойс, проводник группы лыжников с «Браганцы», шпицбергенский охотник, норвежец по происхождению.

Совсем не в рассказе Лондона, а по самому настоящему родившийся у норвежского рыбака Нойса, сын Хельмар все свое детство провел в Анденесе, крошечном поселке на крайнем севере Норвегии, нанесенном на карту только потому, что прилепился он на голом, неприятном мысе у подножия маяка Анденеса, одного из самых северных пунктов, где моряки покидают гостеприимные воды тихих фиордов и отдаются на волю сурового северного моря. Когда Нойс встал на свои рано начинающие у норвежцев служить ножонки, ему была предоставлена полная свобода разгуливать по прибрежным камням, плоским мшистым уступам, сходящим к полосе мелкой гальки, вечно шуршащей под ударами беспокойного моря. В очень бурные дни маленького Хельмара привязывали длинной веревкой к забору. Веревка имела такую длину, чтобы мальчика не могло смыть приливной волной. Десяти лет Хельмар Нойс уходил со своими сверстниками в море на

несколько миль, и лицо его рано стало краснеть под соленым ветром. Скоро пришла пора ходить и на настоящую ловлю на моторно-парусном боте отца, а зимою, когда не было лова, бегать на лыжах за 12 километров в окружную школу. Двенадцать километров, по мнению старого Нойса — недостаточное расстояние, чтобы стоило отдавать мальчика в пансион, имеющийся при каждой школе. Обучение в школе — бесплатно и обязательно, а за пансион надо платить.

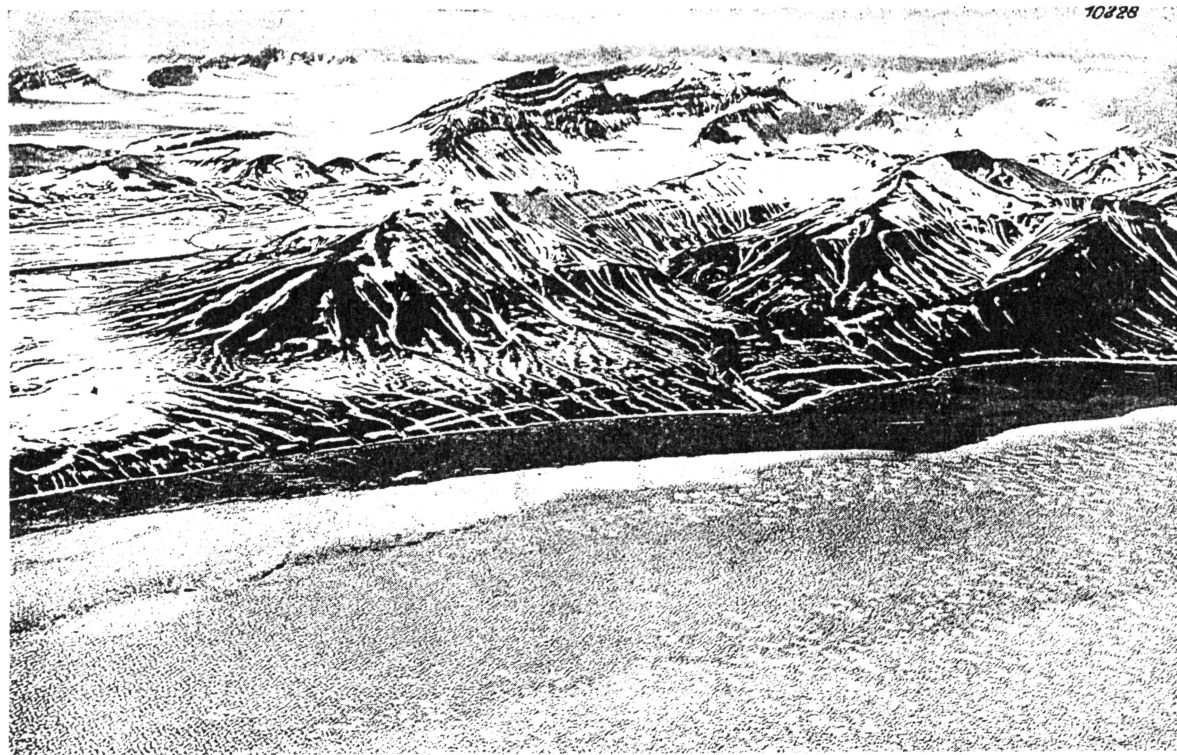
Мореходную школу в Тромсэ молодой Нойс преодолел без особого энтузиазма и без особой охоты; плавал он на морских шхунах; он выполнял волю отца, мечтавшего вывести его в «настоящие» люди.

Настоящие люди

Подначальное плавание на стотонных рыболовных судах было Нойсу не по душе. Его смущали рассказы моряков-авантюристов о том, как вольно и широко живут «настоящие» люди; настоящие не в понимании его отца, а настоящие потому, что каждый из них сам себе хозяин, господин своего времени и желаний. Такими людьми были, по их словам, охотники и контрабандисты.

И когда у молодого Хельмара вдруг по причинам, известным только ему и полиции, появилось пятно в биографии, он не долго раздумывал. В компании двух таких же, как он, крепких, пропитанных морским ветром и желанием свободы молодцов отправился он на Шпицберген, где не было ни отца, ни капитанов, ни полиции, где не надо было плавать на скучных рыбацких тральщиках и где каждому предоставлялось свободно передвигаться на лыжах по всему простору снежных долин и глетчеров, изыскивая себе пропитание любым способом.

Нойс сделался охотником; два ружья, сани и восемь собак составляли его движимость, а недвижимость он создавал себе сам, сооружая избушки-зимовья через каждые 40—50 километров своего странствия. Нойс с двумя товарищами уже через год имел 11 таких зи-



У берегов Кап-Платена

мовий-баз. Здесь складывались запасы продовольствия, патронов, резервное снаряжение, теплые вещи.

Шпицбергенские трапперы

Только здесь, на Шпицбергене, на многометровом снежном покрове, на скользкой поверхности ледяных реклетчеров, Нойс по-настоящему оценил ту лыжную тренировку, которую он получил мальчуганом, гуляя каждый день по 12 километров в школу. Здесь ему приходилось делать за сутки по 20 километров, таща за собой нарты, до 50 километров с рюкзаком за спиной и ни больше, ни меньше, как 80 километров, когда он ходил без груза, который тащили на нартах собаки. Эти расстояния стали для него обычными. Огромная трата энергии, которой требует от охотника такая жизнь, здесь легко восполняется отличным питанием, так как на своих базах охотники содержат самые разнообразные продукты. В погребенном под снегом зимовье, после трудного дня охоты или переходов охотники подкрепляются свежей свининой, рыбой и овощами и даже нередко позволяют себе лакомиться ананасами и персиками. Конечно в консервах, но консервы здесь такие, что не всегда в свежем виде у нас продукты бывают так вкусны. За их труд Шпицберген платил им песцами, медведями и оленями. О результатах охоты можно судить хотя бы по тому, что были годы, когда Нойс отправлял своим контрагентам на материке по 110 песцов, 170 оленей и 8 медведей в год. Это давало неплохой кусок хлеба ему и семье, жившей в Тромсэ.

В Тромсэ, в день его отъезда, у Нойса родилась дочь, о росте которой он в течение 7 лет судил только по письмам жены и по тем каракулям, которые в последний год стал получать от малышки. И Нойс, спокойно выдержав все тяготы жизни шпицбергенского пионера, не выдержал больше разлуки с семьей; через 7 лет он поехал домой на побывку. На родине ему не понравилось. Город с узкими улицами, огражденными стенами тесных домов, мощенные дороги, электричество и телефоны, все это так стесняло Нойса, что, пробыв

недолго с семьей, он снова уехал на шпицбергенские просторы, а через полгода узнал из письма жены о том, что у него родился сын.

Прошло еще шесть лет со времени возвращения Нойса на Шпицберген до нашего с ним знакомства, но за эти шесть лет он не мог выбрать времени, чтобы побывать дома. Жизнь на Шпицбергене стала для него вполне нормальной жизнью, и его ни в какой мере не тянет в город, о котором он думает, как о чем-то неприятном, что лишает человека самого необходимого — возможности жить так, как он хочет. Нойс считает, что, пробыв на Шпицбергене 13 лет, он может позволить себе остаться на нем еще лет на 12 и только после этого, когда придет пора выводить на жизненную дорогу сына, он вернется в город.

Опасностей, о которых стоило бы говорить особо, как о чем-либо выдающемся в жизни Нойса, нет. Вся его жизнь на снегу, основании зыбком, коварном, таящем в себе постоянную опасность не только для неопытных людей, но и для тех, кто просто на секунду забудет его суровые снежные законы. Ведь каждый день и час может случиться то, что случилось с ним хотя бы в прошлом году. С двумя товарищами, базирясь на зимовья, выстроенные в 60—70 километрах от Сассен-бей, они охотились на песца. Ходили в разные стороны по-одиночке с собаками. Увлечшись песцовым следом, Нойс перешел границу надежного снега и очутился на крутом склоне горы, на снежной корке, которая под ним поползла, нарастая в лавину, неудержимо катящуюся к фиорду. Уцепившийся за сани Нойс стремительно скатился вниз, запутавшись в упряжке, образовавшей один воющий комок собак. Снег, нарастая, давил с огромной силой, из глоток раздавленных лаек ручьями лилась кровь. Во рту у Нойса появился вкус проступившей из горла крови, когда с продавленной грудью, немного не дойдя до фиорда, он вылетел, как ядро, из снежной скорлупы, разбитой прибрежной скалой, весь израненный пронзившими его платье осколками щепок саней. Здесь на

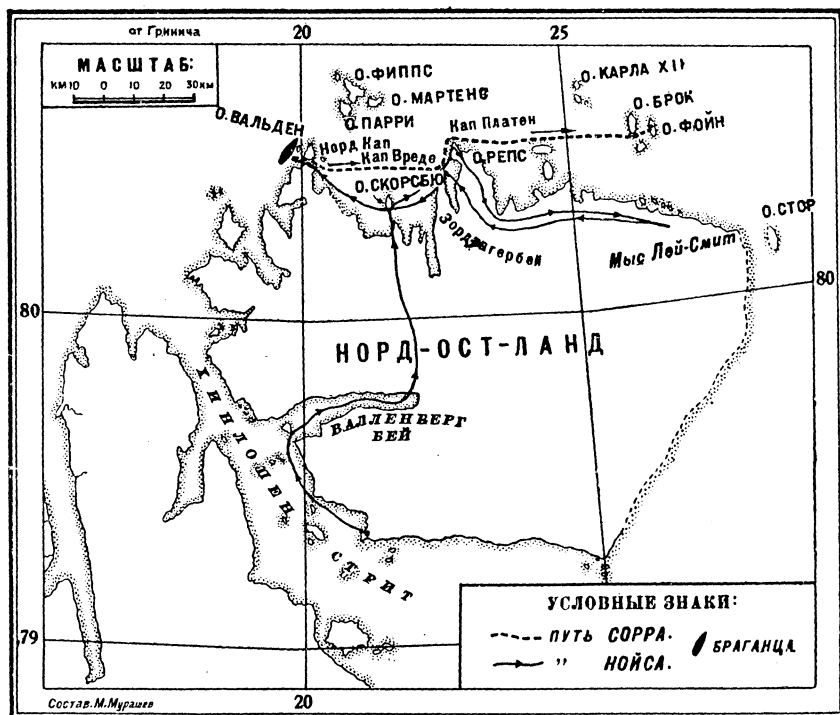
другой день и подобрали его товарищи. С полгода давала себя знать кровавая мокрота, но сломанные ребра быстро срослись и все пошло попрежнему.

За экипажем «Италии»

Так длилась бы жизнь Нойса и посейчас, если бы у юго-западного берега Норд-Остланда в проливе Хинлопен не появился исторический «Хобби», и капитан Свердруп не позвал Нойса участвовать в спасательной экспедиции. Нойс согласился, и 13-го июня с охотником Тонберг, взяв 10 собак, они покинули «Хобби» и высадились в глубине Валенбергбея. Отсюда на лыжах они пересекли все ледяное плато Норд-Остланда к Кингсбею. Дорога здесь, по мнению Нойса, не очень трудна, так как на всем плато — сплошной ледник. Путь в 60 километров преодолели в сутки. Отсюда, передохнув, двинулись по льду к острову Скорсбю; 15-го июня были там и соорудили продовольственную базу. 16-го они уже на Кап-Платен, где оставили провиантскую базу; 17-го вернулись на Скорсбю. Передохнув один день, прошли на Норд-Кап, где в проливе Баверлистрит в миле от берега увидели затертую льдами «Браганцу». Сунулись к «Браганце», но лед оказался подвижным, идти на нем с собаками было трудно; долго пытались пробиться, наконец им пришлось признать, что лед — сильнее их, и дымовыми шашками вызывать помощь с «Браганцы».

До 23-го июня стоял непроглядный туман. Как только он разошелся, Нойс вместе с двумя итальянцами покинул «Браганцу», имея целью пройти как можно дальше навстречу группе Мальмгрена. Новые спутники — Матеода и Альбертини — стрелки-альпинисты. В тот же день вечером пришли на Скорсбю, разбились на две партии: норвежцы пошли на Кап-Вреде, прошли Драгербей, пересекли Кап-Платен, а итальянцы перерезали Кап-Платен внизу, у основания полуострова, и 25-го июня сошлись снова все на восточном берегу полуострова, не обнаружив никаких следов группы Мальмгрена. Затем снова разошлись: норвежцы пошли поперек

залива Довэ, а итальянцы вдоль берега, но, как и предсказывали им Нойс и Тонберг, пройти здесь альпинистам не удалось, и пришлось возвращаться в поисках следа норвежцев, которых они и нагнали 28-го июня на острове Репс.



Путь лыжных походов Нойса и Сорра

Дальше пошли вместе. Альпинисты — brave ребята и прекрасные по-своему лыжники, убедились в том, что в этих условиях им трудно работать с их альпийской сноровкой одним. К востоку от м. Брун партия наткнулась на острок, которого не было на карте и думала, что она впервые его посещает, но неожиданно обнаружила там склад провианта и письмо командира альпийских стрелков Сорра, сообщавшего, что он пробивается в направлении к Нобиле.

30-го июня покинули этот островок и пошли к Лей-Смиту. Однако не смогли дойти до него 20 километров; путь преграждал огромный ледник, морем его обойти было невозможно, так как под действием сильного ветра лед делался ненадежным. Пришлось возвращаться ни с чем. Двое достигли своего островка, пересекли полуостров Кап-Платен. 6-го июля всех подобрала «Браганца».

Вскоре «Браганца» получила уведомление, что на Кап-Вреде сидит новая группа, нуждающаяся в подкреплении продовольствием — группа Чухновского. «Браганца» немедленно двинулась к группе, но льды оказались не по ее силам. Не дойдя 12 километров, ей пришлось спасовать. Снова взялись за Нойса. С двумя альпинистами, впрягшись в нарты с теплыми вещами и продовольствием для Чухновского, — Нойс с товарищами пошел к мысу Вреде. Однако на их пути неожиданно встала необычайной ширины полынья, как потом оказалось, след «Красина», и им пришлось пробираться лишних 30 километров, чтобы ее обойти.

Вместе с группой Чухновского Нойс пришел к нам на борт. Медно-красный, с таким видом, точно он только-что совершил небольшую прогулку, он уселся за стол. Огромная порция спирта вывела его из состояния благодушного равновесия, и он сказал: «Гут».

Скорее в Кингсбей

Нойс спускается к нам в кают-компанию только на время еды и для бесед с Хулем, одним из шпицбергенских корреспондентов которого он состоит. Приятно смотреть, с каким уважением относятся друг к другу этот старый профессор и вольный охотник — искатель приключений.

Хуль имеет на Шпицбергене сто корреспондентов, ведущих для него подробные дневники. В свои походные карманные книжки они заносят все заслуживающее малейшего внимания в отношении флоры, фауны

и климатологии острова. Эти дневники с наступлением весны они отсылают для обработки Хулю в Осло.

Все время, остающееся от обеда и бесед с Хулем, Нойс проводит на палубе. Мне кажется, что если бы он не стеснялся нарушить заведенный у нас на корабле порядок, то вероятно предпочел бы и спать на верхнем мостике.

Ровно в полночь, с 16-го на 17-е июля, объявляется аврал по приему на борт самолета Чухновского. Если относительно просто было спустить по намазанным тавотом мосткам самолет сверху вниз, то втащить его обратно по этим же мосткам очень трудно. Снова Кудзелько работает сразу в четырех местах. Снова весело поблескивает зубами на лебедке Исанчев. Снова висит в воздухе истощающая брань кочегаров. К шести часам мостки готовы.

Я успел к этому времени удрать в каюту к старшему машинисту Васильеву и в полной уверенности, что меня тут никто не найдет, прикурнул в темном углу.

Но меня разыскали и здесь.

Полусонный, натываясь на все углы, бреду на палубу, с трудом взбираюсь на высокий досчатый помост, по которому сейчас будут тащить вверх самолет. Ноги мои видимо еще не совсем проснулись, подошвы раз'езжаются по скользким доскам. На краю помоста я умудрился поскользнуться и прежде, чем успел что-нибудь сообразить, сразмаху поехал по густо-смазанной тавотом эстокаде вниз. С разгона влетаю в глубокую проталину прямо перед помостом. Окунувшись в ледяную воду, сразу проснулся.

Приняв на борт самолет, мы разобрали мостки и, валясь с ног от усталости, разбрелись по своим койкам. Застучали машины «Красина», и мы, исполнив последнюю задачу — приняв самолет и группу Чухновского, — повернулись носом к Семи Островам, к Кингсбею.

Теперь уже борьба со льдом не привлекает ничего внимания, на мостике — одни итальянцы, наблюдающие за продвижением «Красина».

К семнадцати часам, 17-го июля, на фоне серых скал Норд-Капа я увидел в бинокль белый корпус «Браганцы». Высоко на мачте вьется трехцветный итальянский флаг, а под ним на флагштоке — красно-синий — норвежский. Эта лихая шхуна проделала удивительную работу. Она смело влезла в самые тяжелые льды. Вот и теперь стоит она среди бесконечной белой пустыни, ожидая, когда ветер разгонит ледяные поля и позволит ей выбраться на чистую воду.

С бака «Браганцы» нас приветствуют лаем и воем десятки больших мохнатых псов. По борту стоят загорелые матросы, среди которых скромно сереют узкие куртки альпинистов. На мостике рядом с коренастой фигурой краснолицего норвежского капитана виднеется хилая, вопросительным знаком изогнувшаяся фигура какого-то сухопарого итальянца в до остроты выутюженных брючках и плотно обтянутом синем мундирчике. По временам итальянец начинает суетливо бегать по мостику и наводит на нас об'ектив крошечного Кодака.

Осторожно подламывая лед, так, чтобы не повредить белый корпус «Браганцы», мы подошли к ней вплотную. Оттуда к нам перешел врач-итальянец, а мы сдали туда лыжников Нойса. Разговоры с «Браганцей» — недолги. Спустя полчаса мы уже снова легко расталкиваем пловучие льды.

Сзади нас, точно немного подумавши, побежала «Браганца», пользуясь каналом чистой воды. Но вот она стала понемногу отставать и затем вовсе остановилась, послав нам приветствие гудком и отсалютовав флагом. Здесь мы ее и покинули.

Между прочим тут мне впервые пришлось видеть волнующееся море со льдом. Льдины с шуршанием и треском лезут одна на другую, с грохотом ударяясь в наши борта.

Как охотник, изголодавшийся по дичи, Березкин уже расхаживает вдоль борта со своими приборами. Как только мы выбрались на чистую воду, он — тут как тут. Непрестанно гудит маленький электромоторчик Бе-

резкинского лага, за бортом мелькает никелированный корпус батометра.

Кочегары, как всегда, недовольны этими задержками. К прозвищу «ветродуй» прибавлено новое: «водолов». Но не сочувствуют занятию Березкина не только кочегары. Весь командный состав, вплоть до капитана Эгги, настроены далеко не в пользу наблюдений Березкина.

Всем хочется скорее в Кингсбей.



ХII. КИНГСБЕЙ

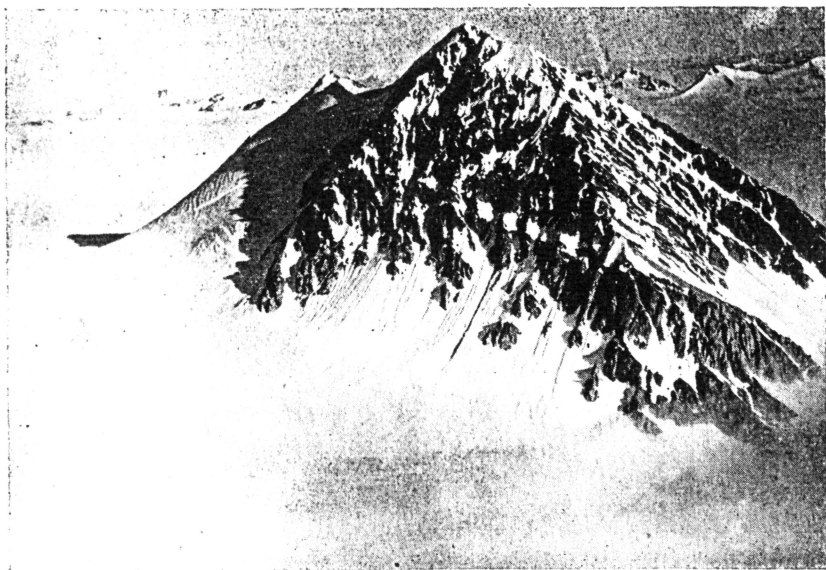
19-е июля. Сегодня мы входим в Кингсбей. «Красин» внешне притих. Только где-то внутри по каютам идет необычная суета. По существу, сегодня финал первого этапа нашего похода. Сегодня мы должны пересадить на пловучий кусочек Италии, на «Город Милан», спасенных. Сегодня мы должны расстаться со своими живыми трофеями. Момент, несомненно, торжественный. К нему нужно подготовиться как следует и прежде всего принять достаточно европейский вид. Все надежды на Ксению.

Легко ли обойтись в таких обстоятельствах без чистой сорочки? Та, что на мне, более похожа на половую тряпку, нежели на сорочку представителя миллионно-тиражной советской газеты. Но чувствует мое сердце — мне так и не удастся принять сколько-нибудь приличный вид.

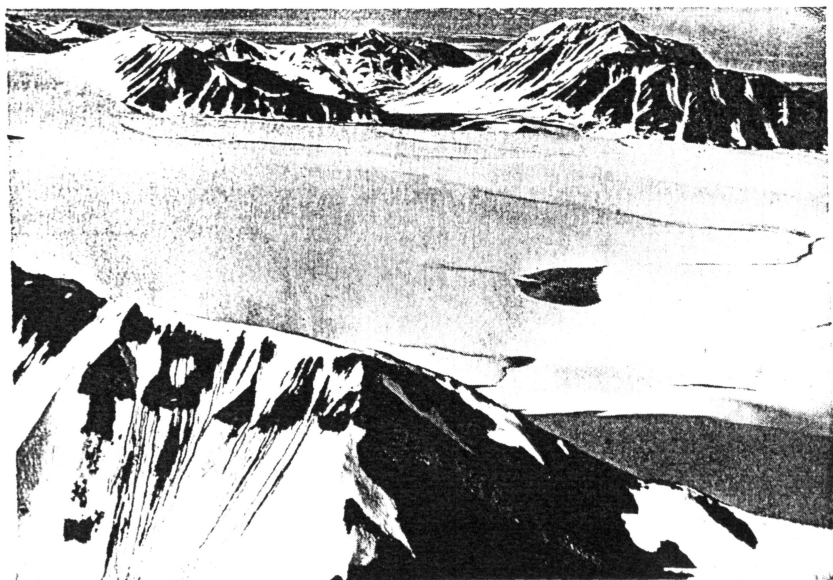
Мы приближаемся к бухте Кингсбея, а свежая сорочка даже еще не поглажена. Ксения мечется между кухней, где на жирной плите греются ее утюги, и каютами командного состава.

Мой пессимизм оправдывается. Наступает крайний момент и появляется Ксения. На лице ее написано сплошное извинение.

— Уж вы меня извините, но рубашечки-то ведь нет. Я не виновата, это все коки. Вечно плита у них совсем холодная, нечем согреть утюги. Вы меня извините.



Вершины у Зордрагербей



Рипсбей

Нет, я конечно Ксению не извиню! По ее милости я принужден прицепить свежий крахмальный воротничок к серому рубищу, в котором при всем желании нельзя угадать белой нательной рубашки. Надев пиджак, я пробую перед зеркалом, что выйдет, если шею втянуть в воротник и, сдвинувши плечи, постараться лацканами пиджака прикрыть рубашку так, чтобы ее не было видно. Чорт с ним! Мы едем не с бала. Решил пренебречь и блистать крахмальным воротничком над угольно-серой рубашкой.

Между тем, «Красин» режет зеркально-гладкую воду бухты Кингсбея. Она ярко сверкает под лучами высокого солнца. Ни единой льдинки. Далеко впереди, в самом углу Кингсбейской бухты, голубеют обрывы двух глетчеров.

С нетерпением ищу биноклем по берегам город Нью-Олесунд — второй по величине населенный пункт Шпицбергена, резиденцию сюзельмана¹. Вероятно сейчас за каким-нибудь поворотом должны появиться ряды кораблей у длинного мола и амфитеатром раскинется город на склоне горы.

Однако мы все же бежим и бежим по бухте Кингсбея, Подходим к концу. Вот уже глетчеры выросли в высокие стены, а Нью-Олесунда до сих пор нет. Только группа каких-то небольших сереньких сараев ютится на прибрежной долинке у склонов высокой серой горы. За этими сараями огромною кучей чернеют штабеля угля. От штабелей к высокой бревенчатой эстокаде у самого берега бегают крошечные паровозики, таскающие за собой вереницы угольных вагонеток.

Паровоз подтаскивает их к самому концу эстокады над морем. Вздывая клубы угольной пыли, с грохотом сыплется уголь из вагонеток прямо в трюм угольщика, стоящего под эстокадой. Черны паровозы и вагонетки, черна эстокада, черен до кончика мачт большой угольщик. И название у угольщика тоже черное; «Svartisen»².

¹ Губернатор.

² Черный лед.

Нью-Олесунд

За кучей сараев — огромное решетчатое строение без крыши. Это исторический эллинг, служивший пристанищем дирижаблей «Норвегия» и «Италия». Присутствие эллинга говорит о том, что где-то поблизости должен быть и город Нью-Олесунд. Но вот уже заstopорены наши машины, отгремела якорная цепь, а так ничего и не видно. На мостик является Хуль. Хитрый старик; у него не только воротничок сверкает белизной, а из-под пиджака глядит белоснежная сорочка. Откуда мог он ее взять? Вероятнее всего, берег в чемодане от самого Бергена.

Широким жестом Хуль указывает по направлению к серым сараям:

— Ну, вот и приехали.

— А как далеко от берега город?

— Да вы же видите, — у самого берега.

— Но я не вижу ничего.

— Т. е. как ничего? А вот эти постройки? Это же и есть город Нью-Олесунд.

Хуль говорит это таким тоном, точно я не хочу признавать право на название города двух сотен построек в несколько этажей, блещущих камнем и высокими крышами.

Эти сараи и есть город Нью-Олесунд? Чорт знает что!

Но никаких оснований не верить милейшему Хулю нет. Если он говорит, вероятно, это и есть столица Шпицбергена — Нью-Олесунд, развернувший свою панораму из двадцати крошечных домиков над сверкающим гладким простором бухты Кингсбея.

Чудесная бухта подавляет своим зеркальным простором. Совсем небольшим кажется стоящий невдалеке от берега темно-серый, точно прокопченный «Читтади-Милано», вовсе теряются транспорты шведских спасательных экспедиций «Тания» и «Квест». Бухта настолько глубока, что суда средней осадки подходят почти к самому берегу.

В городе ровно двадцать домов, в которых живут двести семьдесят рабочих и служащих Норвежской угольной компании. В том числе двадцать дам. Копи Компании расположены непосредственно у самого города, причем шахты выходят на поверхность под углом в 25 градусов.

По существу весь город Нью-Олесунд принадлежит этой Угольной компании.

На другой стороне бухты Кингсбея в хороший бинокль можно различить девять серых срубов. Эти девять избушек с заколоченными окнами представляют собою также город. Это—Нью-Лондон, владение основанной здесь когда-то английской компании по добыче мрамора. История этой Компании весьма интересна. Обнаруженные здесь богатые залежи мрамора привлекли к себе внимание англичан, принявшихся эксплуатировать недра. Однако, несмотря на внешнюю выгодность пластов, мрамор в них оказался чрезвычайно рыхлым. Его немыслимо было извлечь на поверхность сколько-нибудь значительными кусками. Разработка оказалась невыгодной. Компания лопнула, и город Нью-Лондон служит теперь пристанищем всего двум охотникам.

«Читта-ди-Милано» принимает спасенных

«Красин» застыл в середине между этими двумя «городами». По направлению к нам от «Читта-ди-Милано» бежит маленький моторный катер, сверкающий свежей красной и медью начищенных частей. Широко расставив ноги, стоит на корме плотный пожилой офицер в блистающих галунами фуражке и кителе. Соблюдая этикет, катер кружится около «Красина», не подходя к борту. Однако у нас не очень гонятся за помпой встречи,—трапы не спущены. Капитан Романья наконец не выдерживает и, сложивши рупором руки, кричит стоящему у нас на борту, выдающемуся головой выше всех итальянцу:

— Вильери!

Из груди Вильери вырывается несвязный радостный крик, и кажется, вот-вот спрыгнет он за борт на катер родного «Милана». Вся официальная помпезность встречи пошла на смарку. Подошедший вторым большой катер с «Чита-ди-Милано» принимает спасенных. Они сходят по парадному трапу, как драгоценная ноша, принимаемая десятками протянутых рук итальянских матросов. Та же дружески-ласковая рука решетчатого крана спускает через борт носилки Мариано. С радостной улыбкой машет он нам рукой из колышащейся люльки.

Окончательно нарушая тихую торжественность момента, раздается всплеск воды за нашим бортом, это— немецкий оператор, под'ехавший к нам из Кингсбея, увлекшись с'емкой Мариано,— вместе со своим аппаратом кубарем слетел с нашего высокого борта в воду. Матросы баграми выудили его из воды. Мокрый, с зеленым лицом появился он на поверхность с крепко прижатым к груди штативом своего аппарата.

Одни за другими прибывают к нам на борт официальные визитеры с «Читта-ди-Милано» и других кораблей. Первыми приехали приветствовать Чухновского итальянские летчики во главе с Маддаленой и шведские во главе с Торнборгом.

Инженер Кисс

За ними потянулись и нью-олесундцы. Меня полонил какой-то толстяк в высоких красных резиновых сапогах. Толстяку очень пришелся по вкусу наш русский спирт. Отведавши несколько рюмок, он таинственно отвел меня в угол:

— Коллега, дорогой, ошастливьте на всю жизнь, первый раз я пью подобную прелесть. Нельзя ли у вас раздобыть бутылочку?

Толстяк оказывается инженером Кисс, заведующим всеми сооружениями Компании в Нью-Олесунде. Человек несомненно полезный: в его распоряжении имеется отличный моторный катер, на котором можно об'ехать всю Кингсбейскую бухту, при его высоком содействии можно быть может познакомиться поближе

с жизнью «города». Не могу не «осчастливить» инженера Кисс.

Окончательно повеселев, он везет меня на своем отличном катере в Нью-Олесунд.

Крошечные домики построены из тонкого леса, иногда даже просто из досок, обшитые снаружи толем. Крыши домов притянуты к земле стальным троссом или проволокой. В крошечных маленьких домиках в одну и две комнаты помещаются семейные рабочие. Для холостых—бараки-казармы. В центре города—лавка, клуб и почтовая контора.

В дальнем конце города—больница, контора копеек и столовая администрации. В стороне от поселка, на берегу небольшого заливчика, со льда которого в 1925 году начинал свой полет к полюсу Амундсен, стоят два небольших домика директоров Компании. Эти строения несколько отличаются от остальных и напоминают уютные домики, которые лепятся по берегам норвежских фиордов.

Кисс понуро шагает рядом со мной по направлению к копиям, неохотно вымучивая из себя объяснения. Скоро упадок его настроения объясняется. В Нью-Олесунде абсолютно сухой закон: ни одной капли спиртного на берегу. Администрация, чтобы не создавать соблазна для рабочих, принуждена пользоваться благами «Black and White»¹ сугубо келейно: у себя на дому.

Наконец он не выдерживает и, боязливо оглянувшись, шопотом говорит:

— На минутку я забегу домой и спрячу ваше виски. С ним неудобно ходить: могут быть большие неприятности.

Квартира Кисса—почти в центре города, т. е. в одной минуте ходьбы от центральной площади и на таком же расстоянии от окраины города.

¹ Мрака английского виски.

О виски и смирительной рубашке

В ожидании Кисса я присел на перевернутую метеорологическую будку. Волоча старые лапы, ко мне по-нуру подобрел огромный мохнатый пес — единственный оставшийся в живых потомок исторической своры Скотта. Пес был привезен сюда, когда здесь еще не было города и все поселение состояло из одного зимовья. Пес живет юдин, у него нет потомства, он — последний в роду носитель священной памяти великих открытий героического периода полярной истории.

Я успел познакомиться с этим псом, облюбовавшим мне своим старым ртом руки, и с единственной в Нью-Олесунде лошастью, не спеша развозящей воду по рабочим баракам, а Кисса все не было.

Ко мне подошел небритый субъект маленького роста в драной фуфайке и галошах на босую ногу.

— Цюхнер, журналист. Я репрезентирую здесь германскую прессу. Чортова дыра. Живу с апреля и скоро вероятно на меня натянут смирительную рубашку. А вы кто? Я вас раньше не видел.

— Шпанов, журналист, репрезентирую советскую прессу, живу здесь около часа, надеюсь уехать до смирительной рубашки.

— Радуюсь вашим надеждам, но советую спешить.

Костюм Цюхнера подтверждает его пессимистическое отношение к жизни Нью-Олесунда. Торчащие из рваных галош грязные пятки и завивающиеся над заморенным воротником фуфайки спутанные волосы с достаточной очевидностью говорят о том, что если этот человек не впал в крайнюю степень нищеты, то во всяком случае успел сделаться заклятым врагом мыла и ножниц цирюльника. Но видимо дело не в нищете.

— На кой чорт мне те несколько тысяч марок, которые кладут на мой текущий счет в Берлине ежемесячно, когда здесь ничего нельзя достать, кроме апельсинов и мыла для бритья. А мне оно совершенно не нужно. Пожалуй я согласился бы теперь закусывать этим мылом виски, но его-то тут и нет.

Больше часу я слушаю излияния Цюхнера о проклятом Кингсбее. А Кисса все нет. Мне надоело ждать. Я подошел к домику Кисса и постучал в дверь. Никто не ответил. Я приоткрыл дверь и вошел в прихожую. Несколько пар лыж, высокие резиновые сапоги, брезентовые куртки по стенам. В распахнутую настежь дверь комнаты виден Кисс, сидящий за столом с зажатой в кулаке бутылкой моего спирта. Блаженно глядя на горлышко, Кисс грозит ему толстым красным пальцем. Губы расплываются в блаженной улыбке.

— Алло, Кисс, когда же мы пойдем на рудник?

— Какой рудник?.. А, чорт его подери, этот рудник. Зачем вам лезть в эту черную нору... Впрочем лезьте куда хотите, я вам — не попутчик.

Я повернулся к выходу. Но Кисс снова меня окликнул:

— Плюньте на рудник. Сейчас мы с вами пойдем ужинать в нашу столовую. Там вы увидите тридцать восемь идиотов, которые носят наименование инженеров и служащих Норвежской угольной компании.

— Неужели тридцать восемь?—Я даже испугался.

— Да, тридцать восемь, и я в том числе... Правда, в первые дни моего приезда многие из них не заслуживали этого лестного эпитета, но пожив в этой проклятой дыре не сделаться идиотом нельзя, если в вашем распоряжении нет достаточного количества виски. Только дурак мог придумать сухой закон для Шпицбергена... Идем в столовую?

Угольный Шпицберген

Делать нечего: вместо рудника пойду в столовую.

Небольшой зал дома столовой сверкает чистотой свежее-окрашенных стен и до блеска намытого пола. За длинным столом — кунсткамера «идиотов», которые однако с видом самых нормальных людей уничтожают десятки блюд, расставленных на белоснежной скатерти. Десятки различных сортов консервов, сыров, колбас, ветчины, холодного мяса. В белых кувшинах — дымится какао и кофе.

Меня встречает почтительное удивление, но после рекомендации Кисса быстро завязывается общий разговор. По речам присутствующих с уверенностью могу сказать, что Кисс жестоко ошибся, назвав их идиотами. Это—самые нормальные люди, стосковавшиеся по дальней земле и жадно вступающие в беседу со свежим человеком. Новые люди здесь редки. Только последний год составляет исключение—Кингсбей служит центром работы всех спасательных экспедиций. К концу ужина из уст молодого инженера я узнаю всю историю Шпицбергена и современное его положение.

Уже поздно ночью (в десять часов), когда весь Кингсбей, озаренный лучами яркого солнца, погрузился в мертвый сон, я отправляюсь к себе на корабль, напитанный угольными разговорами нью-олесундских инженеров.



ХІІІ. ПОСЛЕДНИЕ ДНИ

«Читта-ди-Милано» уходит

На утро проходы «Красина» набиты десятками визитеров—рабочими Нью-Олесундского рудника. Сам я отправляюсь на «Читта-ди-Милано» проведать спасенных перед их отправлением в Нарвик.

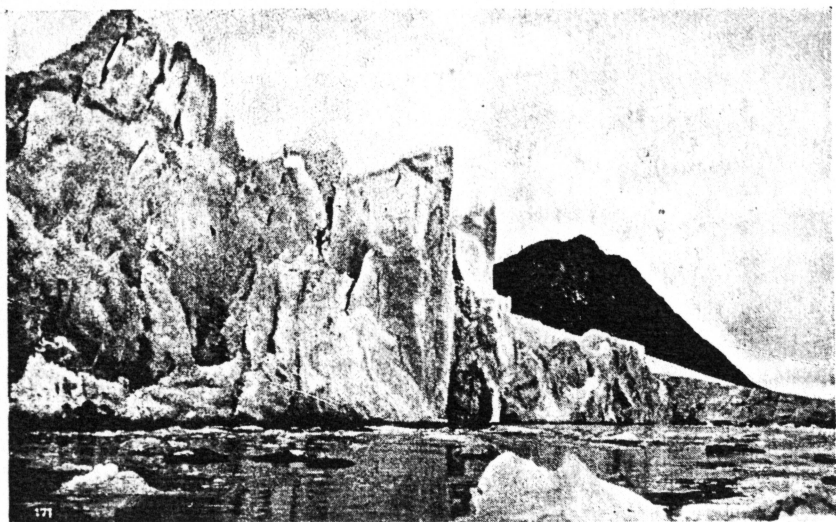
Резкий контраст. Серо-закопченный снаружи «Читта-ди-Милано» блещет внутри чистотой.

У парадного трапа встречает вахтенный начальник в сверкающей золотом фуражке с голубой лентой через плечо—атрибут его вахтенного достоинства.

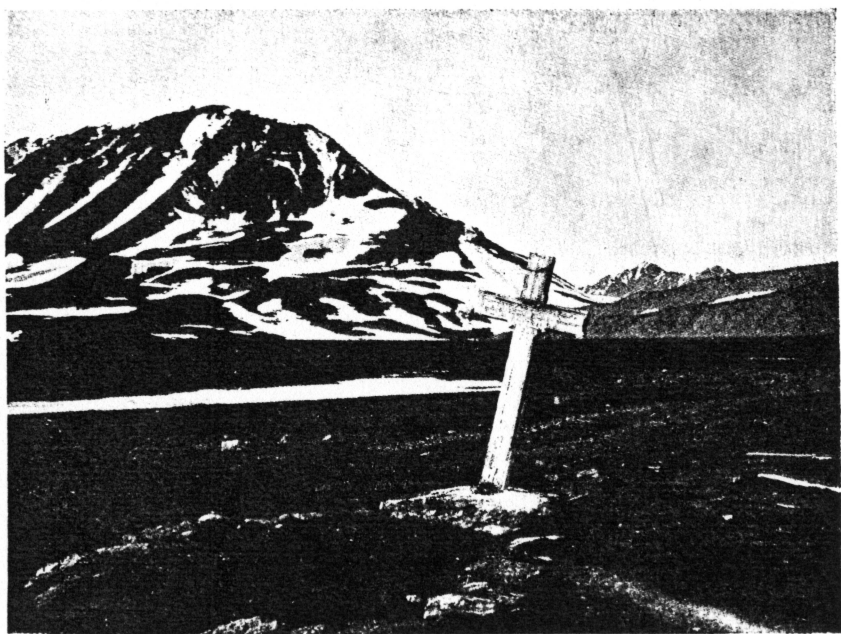
— Вы к профессору Бьехоунек? Сейчас вас проведут.

Вахнач резко свистнул сквозь зубы, точно подзывая собаку. Как из-под земли вырастает матрос—мой проводник.

В крошечной кают-компании сверкают галуны по темному фону морских мундиров. Скромно в уголке зажались серые мундиры летчиков. Здесь, на корабле,



Фокс-глетчер в Кингсбее



Русская могила у Нью-Лондона

они — черная кость. Около них — мундир маленького смуглого Сорра. Альпини на «Читта-ди-Милано» тоже не в особом почете. Моряки держатся в отношении всех остальных — летчиков, альпинистов, журналистов — более чем пренебрежительно.

«Читта-ди-Милано» — кабельное судно, снаряженное жителями гор. Милана на общественные средства в качестве пловучей базы экспедиции Нобиле. То обстоятельство, что «Читта-ди-Милано», как кабельное судно, имеет далеко выдающееся вперед, наподобие бушприта, острие носа, сильно выручило нас при снятии с борта «Красина» самолета Чухновского.

22-го июля, при помощи этого носа, под довольно громогласную и недвусмысленную переключку командного состава и матросов на обоих бортах, был спущен в воду «ЮГ1», и «Читта-ди-Милано», заволакивая клубами черного дыма весь горизонт, покинул Кенигсбей. Последним приветствием блеснул под лучами яркого солнца зелено-красный салютующий флаг, и наши трофеи уплыли в Нарвик. Вслед за ними уходит «Браганца». И тотчас за ее белой кормой, накатываясь на бухту Кингсбей, заволакивают берега волны густого тумана. Мы заперты в бухте.

Весь день 23-го и 24-го уходит на выгрузку имущества группы Чухновского и устройство ее лагеря в углу крошечной бухты у залива Кингсбея.

Волны густого тумана, катящиеся на некоторой высоте над поверхностью моря и закрывающие середину береговых гор, продолжают скрывать выход из бухты. Все работы закончены, мы готовы к отплытию, но туман сковал нас по рукам и ногам. Временами он расходится, у носового брашпиля появляется боцман Кудзелько, в вентилях начинает шипеть пар и несколько звеньев якорной цепи успевают прокатиться по брашпилю, когда новая густая волна заволакивает весь горизонт.

В бездельи время тянется томительно медленно.

Дважды сделан визит Хулю, остающемуся в Нью-Олесунде в гостях у директора. Отдано должное пре-

красным сигарам и бесконечному кофе. Директора живут здесь внешне не плохо. На них не сказывается жилищный кризис и незаметно скудости обстановки. Сидя в уютной гостиной, даже трудно сказать, что находишься на 80-й параллели, куда почта приходит только четыре месяца в году.

Отличная обстановка, удобные кресла, золотые корешки в книжных шкафах и раскидистый абажур электрической лампы над столом — все это мало вяжется с тем представлением о Кингсбее, которое получаешь, глядя на обитые толем бараки рабочих.

Чухновский остается в Кингсбее

Вместе с Хулем здесь остается и Жюдичи, которому надоели удобства нашей кают-компании и мытье контрабандной пресной водой. Потирая руки, он мечтает о комфортабельной каюте какого-то проблематического немецкого парохода, который должен притти сюда и забрать его для доставки в Европу.

Жюдичи сбросил свой вонючий тулуп, и его серые брюки для гольфа мелькают теперь на «улицах» Нью-Олесунда. Вместе со мной он наносит сегодня официальный прощальный визит группе Чухновского, остающейся здесь для ремонта машины и разведки в сторону пролива Хинлопен.

В самом углу крошечной бухты, за косой, на которой построена новая электростанция, приютились большие гидросамолеты итальянцев. Сюда же подбуксировал и наш «ЮГ-1». На берегу, против его стоянки, выросла большая желтая палатка летной группы Чухновского. На усыпанном галькой полу чинно лежат восемь спальных мешков. Возле палатки громоздится рундук — будущая кухня и продовольственный склад. В сторонке выросла высокая мачта, на ней развевается красный флаг, знак стоянки советской летной экспедиции. Не скажу, чтобы здесь было особенно уютно. Вместе с волнами прибоя о прибрежную гальку шуршат мелкие льдины, загнанные сюда со стороны непрестанно сползающих в бухту Кингсбея глетчеров. С моря тянет

пронзительным ветром, а полы палатки ненадежны, несмотря на двойное покрытие. По совести, именно в силу того, что мне не удалось раздобыть помещения в Нью-Олесунде, я решил не оставаться с Чухновским, несмотря на его уговоры. Лето кончается. Шпицбергенская осень не настолько приветлива, чтобы можно было рискнуть встретить ее в жидкой палатке. Я не завидую Чухновскому и его товарищам.

Оттого, что все мы сознаем трудности условий, в которых остается Чухновский, расставание с ним особенно грустно. Кто знает, как скоро удастся вернуться сюда «Красину» после ремонта в Ставангере? Как сложатся условия дальнейшей работы?

Крепко жму руки по очереди всем членам летной группы, прежде чем сесть в маленькую шлюпку и отправиться к «Красину». Но вот я сижу в своей утлой лодчонке, и здоровяк Алексеев с размаху сталкивает меня с прибрежной гальки в воду. Принимаюсь грести. Весла то и дело стучаются о встречные льдины. Приходится спешить с возвращением на корабль, так как шапка густого тумана постепенно закрывает всю бухту. Ватные волны бегут на середине уровня окружающих бухту серых гор и задевают мачты «Красина». Туман делается все гуще, и к тому моменту, когда я выбираюсь из узкого горла бухты Чухновского, «Красина» не видно. Исчезает в тумане и стоянка Чухновского. Я оказываюсь в сплошном молке.

Гребу наугад, следя лишь за тем, чтобы не врезаться в какую-нибудь большую льдину. Мне кажется, что путь к «Красину» значительно дольше, нежели путь, проделанный от него. Или часы мои бегут невероятно быстро, или с момента моего отплытия от палатки Чухновского прошло уже $2\frac{1}{2}$ часа. «Красина» все нет. Ясно, что я промахнулся мимо него или кружусь где-то около. Чтобы не угодить в открытое море, надо держать по возможности хотя бы на серые прибрежные скалы. Туман рассеется, и тогда я вернусь на корабль, переждав на берегу.

За носом моей шлюпки в прорывы тумана мелькают серые скалы. Я терпеливо гребу. Скалы растут очень медленно, и проходит почти полтора часа, прежде чем я приближаюсь к затянутому туманом скалистому берегу. Наконец дно лодки шуршит по гальке, и я выскакиваю на низкий каменистый берег. .

Но вот туман начинает рассеиваться, а разобрать, где я нахожусь, невозможно.

Терпеливо усаживаюсь на бережку с намерением набить трубку... О, ужас, — я потерял ее или забыл у Чухновского.

От нечего делать брожу по берегу. Галька шуршит под ногами.

Меня начинает занимать вопрос — где же я собственно нахожусь? Но я не рискую далеко уходить от своей шлюпки, а туман расходится очень медленно. Лишь около полуночи волны тумана поднимаются к вершинам окружающих бухту гор и, к удивлению своему, я вижу, что сижу под высоким обрывом, недалеко от поселка. Но поселок ничего общего не имеет с Нью-Олесундом. От грубых срубов изб веет запустением и кругом царит мертвая тишина. Это — Нью-Лондон.

Капитан Сорра

Неожиданно мое внимание привлекает звук бойкой песни, доносящейся откуда-то сверху. Высоко на скале, над обрывом, болтая в воздухе ногами, сидят двое молодых альпинистов. Один за другим скатывают они в море валуны и с любопытством наблюдают за большими кругами, расходящимися по воде от упавших камней.

Я их окликнул:

— Алло, камрады, где ваш капитан Сорра?

— А, бон-джиорно, синьор Крассин Руссо.

Молодые стрелки сами со скоростью валунов скатываются с обрыва следом за камнем и вприпрыжку идут впереди, провожая меня к крошечному домику,

сколоченному из толстых, посеревших от времени бревен. Окна забиты досками. Дом имеет вид нежилого. Что могло занести сюда Сорра, имеющего в Нью-Олесунде собственный домик, известный под именем домика Нобиле и находящийся у самой стены исторического эллинга «Италия»?

На крылечке серой избушки сидит сам капитан Сорра. Я познакомился с ним на «Читта-ди-Милано». Меня очаровал этот маленький смуглый горец, у которого так мало общего с фанфаронами-офицерами «Читта-ди-Милано» и теми членами экипажа «Италии», которых мне довелось знать. Серый короткий мундир плотно облегает его широкую грудь. Серая фетровая шляпа с петушиным пером лихо сдвинута на правое ухо. От загорелого сухого лица веет здоровьем, закаленным суровыми ледяными ветрами.

— А, господин Шпанов, я очень рад вас видеть, — бойко заговорил Сорра. — Кто вам сказал, что я здесь? Вы были у меня в Нью-Олесунде?

— Никто не говорил. Попал я сюда только из-за тумана.

— Какая счастливая случайность! А я забрался сюда со своими стрелками сегодня с самого утра. Здесь чудесно. Молодежи нужна тренировка, и я потащил их с собой вокруг всей бухты Кингсбея. Моцион не плохой, поверьте мне. Пройдемся немного.

Шагаем с Сорра по шуршащей, катящейся под ногами галькой. Вот сырая прибрежная галька сменилась гладкими скалами. У обрыва над морем, с сигаретой в зубах, я наслаждался простым рассказом Сорра о его похождениях. В голосе этого маленького горца — нескрываемое презрение к людям, не сумевшим справиться со льдом, к людям, для которых лыжи представляют собою нечто более сложное, чем простые сапоги. Недаром у него на «Читта-ди-Милано» в каюте, в углу около вешалки стоят зеленые узкие лыжи — три пары. Столько же, сколько в каюте у Вильери стоит элегантных ботинок!

Докурив сигаретку до самого золотого мундштучка, он воткнул ее в шипящий снег и начал рассказ о своем походе к острову Фойн за Мальмгреном.

«На этот раз моими спутниками были голландец Ван-Донген и датчанин Ворминг. «Браганца» довезла нас до пролива Беверли-Зунд. Дальше к востоку лед стоял непреодолимой преградой. Полярная весна запоздала, «Браганце» пришлось спасовать. 18-го июня мы сошли на берег Беверли-Зунда, имея с собой продовольствия на 4 дня. Снаряжение наше состояло из лыж, рюкзаков и спальных мешков. Для упряжки у нас было 9 собак с одной нартой. Наш путь лежал на северо-восток, и первый день прошел вполне благополучно.

На следующий день, когда мы приближались к Кап-Платену, Ворминг почувствовал себя не совсем хорошо. Его глаза не выдержали действия ослепительного полярного солнца, и он заболел снежной слепотой. Дальше идти Ворминг не мог. Возвращаться с ним на «Браганцу» мы тоже не могли, у нас не было времени, потому что там впереди блуждали во льдах люди, беспомощные, как дети, которых нужно было вывести к земле. На Кап-Платене мы оставили Ворминга, снабдив его продовольствием на весь обратный путь до «Браганцы». Ему нужно было только отлежаться на месте с завязанными глазами, и потом потихоньку он свободно мог один идти к «Браганце».

Я знал, что где-то в этом же районе бродит лыжная партия: норвежцы Нойс и Торнберг, к которым присоединились двое моих альпинистов — Матеода и Альбертини. На всякий случай, в том месте, где мы покинули Ворминга, я оставил записку на имя Нойса о том, что один из нас заболел и идет в одиночку обратно. Такую же записку я оставил на следующем этапе. Но, как оказывается, я впопыхах во второй записке вместо Ворминга упомянул имя Ван-Донгена. Норвежцы нашли эту записку. А позже они нашли записку, которую оставил на своем пути, возвращаясь к «Браганце», сам Ворминг. Таким образом у Нойса создалось впечатление, что оба мои спутника забо-

лели, и что я иду на север один. Вот почему они и сообщили на «Браганцу» о том, что я один продвигаюсь на Фойн.

Мои надежды на Ворминга оправдались. Север приучает людей не быть детьми. Оправившись в своей снежной берлоге на Кап-Платене, Ворминг перебрался к Норд-Капу и оттуда к Беверли-Зунд, где стояла «Браганца». Мы же с Ван-Донгеном продолжали свой путь во льдах. Никогда не верьте тому, кто будет вас уверять, что собаки самый надежный способ для передвижения нарт. В торосистых льдах они никуда не годятся. Правда мы с Ван-Донгеном шли совсем налегке, но то и дело нам приходилось возиться с собаками, помогая им перебираться через полыньи и торосы. Но не верьте и тем, кто говорит, что они могут путешествовать без собак. Здесь правы норвежцы, которые ни шагу не делают без собачьей упряжки. Собака не только тащит ваш груз, она может спасти и вас самого. Мы вместе с Ван-Донгеном шли в этот день впереди нарт, прокладывая лыжницу для упряжки. Это было неправильно. Один должен всегда идти сзади. Но как бы то ни было, на этот раз на полном ходу мы оба попали на тонкий лед, едва прикрывающий поверхность широкого разводья на заливе вблизи мыса Вреде. Лед нас не выдержал, оба мы провалились, и если бы не собаки, которые, выбиваясь из сил, тащили по кромке надежного льда наши нарты, мы бы неизбежно погибли. Только схватившись за упряжку, мы вылезли на лед вместе с Ван-Донгеном.

Покрытые коркой льда, мы бежали до полного истощения, чтобы дать просохнуть белью и не простудиться. На своем пути мы подробно осмотрели острова Шюблер и Брок, но нигде не нашли следов Мальмгрена. С Брока мы видели, что начинается сильная подвижка льда. Разводья делаются все шире, и нужно было торопиться, чтобы добраться до Фойна. Дело было рискованным. Льдины лезли одна на другую, нам предстоял тяжелый переход.

Мой спутник Ван-Донген

Я решил идти во что бы то ни стало, но мне не хотелось подвергать опасности молодого Ван-Донгена. Однако он и слышать не хотел о том, чтобы идти к берегу Норд-Остланда и ждать меня там. Во что бы то ни стало он хотел лезть со мной в это рискованное предприятие. Я сохранил самые лучшие воспоминания об этом моем спутнике. Молодой, смуглый, как мулат, крепкий, как истый спартанец, Ван-Донген — настоящий лыжник. Он не профессионал, он служащий голландской угольной компании в Адвентбее и пошел со мной добровольцем. Но такого добровольца я бы никогда не променял на профессионала.

Мы вдвоем пошли к Фойну. Поминутно наши лыжи проваливались в большие проталины на льдах. Собаки увязали в тающем снеге. Полярная весна вступала в свои права, и вода снизу, вода сверху, вода со всех сторон начинала побеждать лед. На один момент в меня закралось сомнение — не вернуться ли к земле? Но это была только одна минута, о которой Ван-Донген даже не знал.

Три недели нашего путешествия в невероятно тяжелых условиях сказались на нашей упряжке. Почти одновременно пять собак из 9-ти околели от истощения, — у нас нечем было их кормить. Мы использовали павших собак для поддержания сил остальных. Но не думайте, что под остальными я разумею их четвероногих собратьев. В числе этих остальных были и мы с Ван-Донгеном. Только для собак мясо не надо было варить, а мы делали вид, что поджариваем его над жиденьким пламенем из нескольких крошек сухого спирта. От этого оно не делалось вкуснее. Когда ешь мясо полярной собаки, во рту у тебя точно перекачивается со стороны на сторону кусок автомобильной шины самой высокой прочности. Пожужь - пожужь, да так и проглотишь целым куском.

К 4-му июля мы добрались до Фойна. Здесь на Фойне, после того как мы излазали вдоль и поперек

его неудобные серые скалы, мы впервые по-настоящему выспались. Все-таки незаменимая вещь твердая земля. Особенно, когда попадешь на нее после скитаний по пловучему льду. Никогда не верьте льду, даже когда толщина его бывает в несколько метров. Это предательская штука. В любой момент он способен сыграть с вами самую неприятную штуку.

Запасы нашего продовольствия подходили к концу, но я решил во что бы то ни стало пробраться насколько возможно к северо-востоку от Фойна и сделать все для отыскания группы Мальмгрена. Лед расходился все сильнее, и не было никакого смысла брать с собой собак, они связали бы нам руки. Тащить нарты на себе тоже было невозможно, поэтому мы пошли с Ван-Донгеном налегке, с мешками за спиной. Для меня было совершенно ясно, что запас наших сил находится на пределе. Нужно было экономить каждую калорию. Я запретил говорить.

Все шло гладко до тех пор, покамест запасы пищи не уменьшились до нескольких огрызков собачьего мяса. Тут мой молодой друг не выдержал. Сначала как будто невзначай, он заговорил о необходимости вернуться. Потом его речь стала убедительнее и наконец со слезами на глазах он стал на меня кричать. Трудно было слушать этот истерический крик юноши, которого я тащил на смерть. Но лед не знает жалости. Это чувство должно быть чуждым тем людям, которые хотят бороться со льдом.

Ван-Донген начинал слабеть. Он опустился на лед и в порыве отчаяния сказал, что будет спать, и ему нет никакого дела до дальнейшей своей судьбы. Пожалеть в этот момент Ван-Донгена — значило его погубить. Нарочито злым голосом я обругал его самыми скверными словами, но он не обратил на это никакого внимания. Тогда я с размаху ударил его ногой, взял за шиворот и стал поднимать. Юноша не подозревал, что это были мои последние силы. Он открыл глаза и, ошарашенный, поднялся, а я утверждаю, что если бы в этот момент он не встал на ноги, то я бы сам

лег рядом с ним, и мы вместе навсегда остались бы на льду. А мы не могли оставаться — на севере, во льдах, быть может на расстоянии всего нескольких миль были люди, беспомощные, как дети, не знающие дороги к земле.

Прошло почти двое суток с тех пор, как мы покинули Фойн. Я стал понимать, что испытывал бедняга Ван-Донген, когда я тряс его за воротник. Мои веки смыкались, и нужно было время от времени поднимать очки и тереть глаза кулаком для того, чтобы они не закрывались. На эти вторые сутки нашего пути от Фойна мы попали на быстро дрейфующий лед. Лыжи уже не скользили по хрустящему снегу, а все время хлюпали по воде.

Оглянувшись, я увидел, что Ван-Донген стоит на другой стороне широкой черной трещины, успевшей образоваться во льду в течение одной минуты. Мы были разделены, и впереди — насколько хватал глаз — лед был изрезан такими же черными трещинами. Ван-Донген хотел переправляться через трещины, но я приказал ждать меня на той стороне и стал быстро, настолько быстро, насколько может ходить человек, которому лыжи кажутся пудовыми гирями, обходить трещину.

Нужно было идти назад.

Двое суток мы побеждали лед, на третьи — лед победил нас. Но я не намерен был сдаваться. Отступить — не значило признать себя положенным на обе лопатки. И вот мы отступили. Быть может наше отступление было несколько поздним. Льды расходились у нас на глазах. Временами я вставал втупик перед тем, как преодолеть нарастающие полыньи. Но все же, несмотря на почти полное истощение, путь, который мы проделали в 40 часов, идя от Фойна, возвращаясь к нему — мы прошли в 30 часов.

Я не стану вас уверять в том, что не испытал бешеной радости, когда у меня под ногами закачалась последняя льдина в тот момент, когда я перепрыгивал на серый отрог берега Фойна. Ван-Донгена я успел

толкнуть к берегу еще раньше, и теперь он лежал уже у самого края воды в мертвом сне. Он не слышал, как собака, одна из двух еще державшихся на ногах, навалилась ему на лицо своей мохнатой мордой и лизала его сухим горячим языком. Две других собаки так ослабели, что лежали без движения около нарт.

Я тоже не выдержал пути в несколько десятков шагов, что отделяли меня от спальных мешков, и повалился на землю. Я не знаю, сколько мы спали. Проснувшись, мы развели огонь на последней щепотке спирта и поджарили несколько лохмотьев жесткого собачьего мяса. Отныне нам предстояло есть его сырым.

Я отчетливо представлял себе нашу судьбу. Мы отрезаны на Фойне. Сообщение с берегом преграждали широкие разводья, в которых сверкала на солнце черная поверхность воды. Со стороны моря путь для судов преграждали массы тяжелого пловучего льда. Таким образом ни партия Нойса, ни «Браганца» с моря не смогут к нам подойти.

— Ван-Донген, — сказал я своему другу, — вы молоды и вам хочется жить. Но не всегда жизнь длится столько времени, сколько хочет человек. И тот мужчина может считать себя человеком, который спокойно встретит смерть не тогда, когда он хочет ее встретить, а тогда, когда она приходит сама. И тот мужчина не может себя считать человеком, который умирает, омрачая свои последние минуты отчаянием или страхом. Это не значит, что не нужно отдалять от себя смерть. Мы будем бороться до последней возможности. У нас есть еще 4 собаки. При желании, этого хватит на месяц, и мы еще посмотрим, кто кого победит: мы — льды или льды — нас. Слышите, Ван-Донген, мы будем бороться за жизнь, но если жизнь от нас уйдет, мы весело пошлем ей последний привет.

Молодой человек напрягал все силы, чтобы не предаваться отчаянию. Он держался молодцом. Мне его не в чем упрекнуть. Но кто же станет спорить о том, что юноше хочется жить и что смерть, в каком бы виде она ни пришла, его мало прельщает.

Целую неделю мы наблюдали смену дней и ночей на циферблате наших часов. Яркое солнце сменялось туманом, и тогда мы снимали очки и давали немного отдохнуть нашим уставшим глазам.

Так наступило 12-е июля. В этот день мы доели труп одной из собак, встретивших нас на Фойне по возвращении с моря. Труп другой лежал в запасе. Жизнь остальных двух едва теплилась. Теперь у нас уже было недостаточно сил для того, чтобы заниматься гимнастикой и прогулками, но я все же заставлял себя и Ван-Донгена каждый день обходить весь Фойн кругом. Это было единственным средством бороться с упадком сил и подкарауливающей нас цынгой. Все остальное время суток мы спали в своих мешках.

Было уже за полдень, когда мне показалось, что я слышу вой паровой сирены. Я разбудил Ван-Донгена и вместе с ним с северной оконечности Фойна, обрывающейся в море высокой скалой, мы увидели неожиданное зрелище. Колыхаясь в сплошном море нагроможденных льдов, мимо нас с запада на восток медленно двигался корабль. На двух огромных желтых трубах я ясно различил в бинокль пятиконечные красные звезды. Я догадался, что это ваш «Красин», хотя к тому времени, когда я покинул «Браганцу», мне ничего еще не было известно о вашей работе. Мы знали только о том, что вы вышли на север.

Вы не заметили наших сигналов и продолжали двигаться к востоку. У нас еще оставалась слабая надежда на то, что, возвращаясь на запад, вы нас заметите. Но кто же мог знать, когда это случится? Много часов мы с унынием наблюдали за клубами вашего дыма, расстилавшегося по горизонту, но наконец исчез и он.

Мы решили, что теперь нам нужно ждать вашего возвращения. Однако в этот же день или вернее в ночь этих же суток мы услышали в воздухе гул самолетов. Это по вашему радио за нами пришли из Кингсбея шведские самолеты. Я сомневался в том, что им удастся сесть около Фойна, так как не видел ни одной.

достаточно крупной льдины. Однако на небольшом поле, примерно метров 200 в диаметре, посадка была все же совершена. Напрягая последние силы, мы с Ван-Донгеном бросились к нашим спасителям и, проваливаясь в воду, перелезая на четвереньках через торосы, добрались до летчиков. За нами слышался жалобный визг двух псов, оставшихся еще в живых. Один из них сделал попытку следовать за нами, но он был слишком слаб для того, чтобы удержаться на береговой крутизне, сорвался и кубарем скатился в море. Его товарищ, оставшийся теперь в одиночестве на Фойне, жалобно выл, поднявши худую морду к небу».

С чувством удивления смотрел я на этого маленького итальянца, так не похожего на своих соотечественников с «Читта-ди-Милано». В этом маленьком теле, затянутом в серую куртку альпини, оказалось достаточно сил, чтобы победить коварные льды Полярного моря. В серых глазах, задумчиво уставившихся на дым сигареты, нельзя было угадать железной воли, толкавшей на смерть молодого Ван-Донгена.

Моя сигарета погухла, и мы медленно побрели к Нью-Олесунду, над которым держались редкие клочья тумана. В середине бухты Кингсбея одиноко торчали из комка белой ваты желтые трубы «Красина».

Сильным движением Сорра столкнул мою шлюпку с шуршавшей гальки и, налегая на весла, я стал пробираться к «Красину» между корявыми льдинами, заполнявшими бухту. Как мало общего у этих отрывающихся от глетчеров льдин с теми девственно-чистыми пловучими льдами, какие постоянно встречали мы в открытом море.

Я сильно гребу, шлюпка быстро бежит к дымящему высокими трубами «Красину». А за кормой моей шлюпки, на сером обрыве высокого скалистого берега стоит маленький, затянутый в серый гладкий мундир человек. Серая шляпа с петушиным пером лихо сдвинута на правое ухо. Сорра остается здесь зимовать.

В СТАВАНГЕР!

Час ярко-ослепительной ночи на 25-е июля. Из высоких желтых труб «Красина» густыми клубами повалил черный дым. У носового брашпиля стоит боцман Кудзелько и по указаниям Пал Акимыча управляет выбором грохочущей якорной цепи. На штурманском мостике у самого борта, положивши сухощавую руку на рукоять телеграфа, ожидает Бачманов. Выбрана цепь, Бачманов взял рукоять на себя, и послушные звонку винты подняли пенистые буруны за кормой.

Описав широкую дугу по бухте Кингсбея, «Красин» пошел в открытое море в догонку за уходящей туманной волной. Сзади, ослепительно сверкая под лучами полночного солнца, провожают нас белые шапки острых зebroобразных Шпицбергенских гор. И голубея меж ними широкой ледяной рекой, уходят в далекие ущелья гладкие дороги глетчеров.

В углу крошечной бухточки блестит широкими крыльями «ЮГ1», а за ним небольшим желтым конусом — палатка Чухновского. Ее полы опущены, восемь человек спят в ней, завернувшись в меховые мешки.

На тоненькой мачте полощется красный флажок, посылающий последний привет летунов далекому югу.

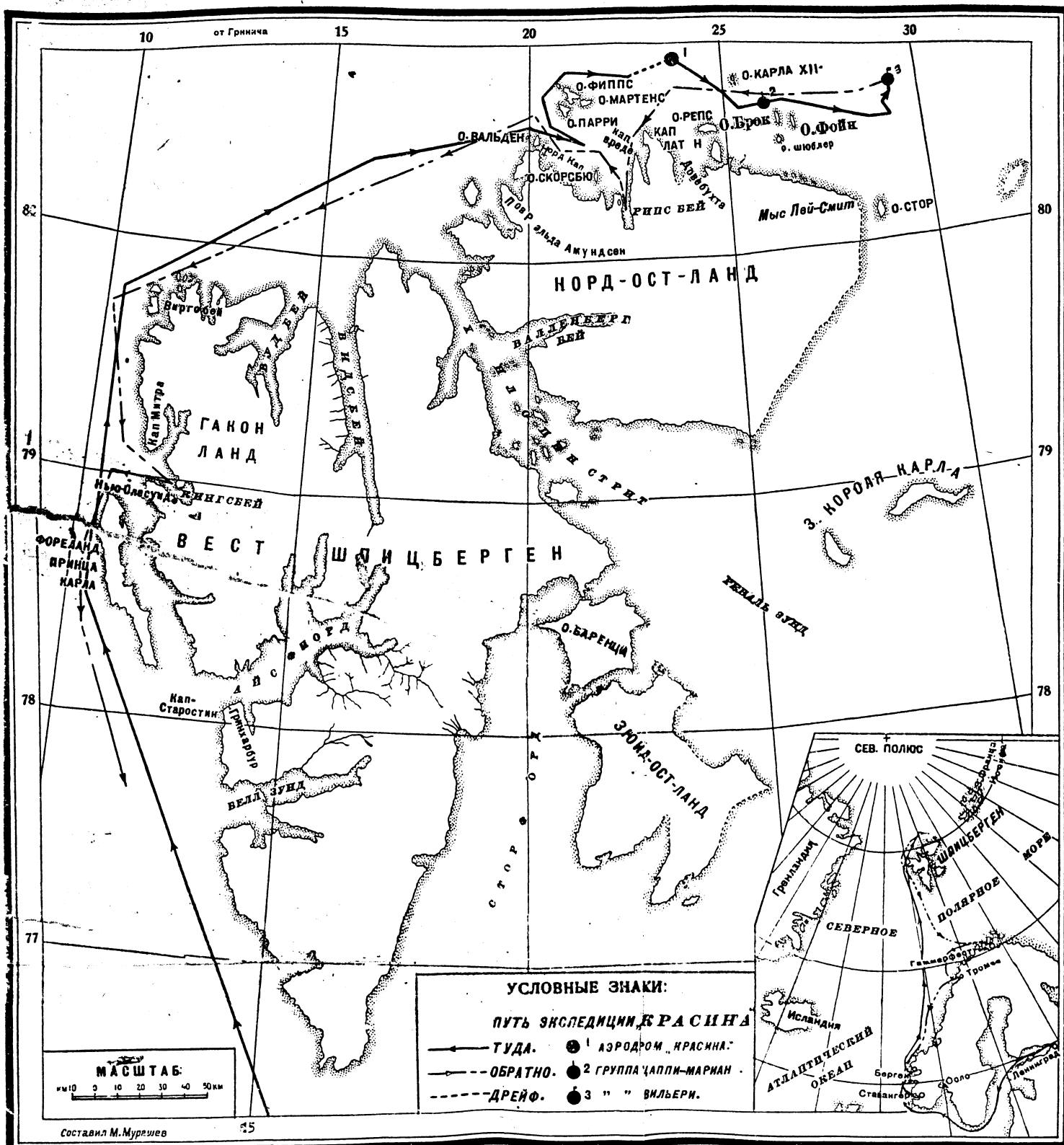
Мы уходим в Ставангер, на юг, где под лучами яркого солнца зеленеют луга и голубеют теплые воды фиордов.

«Красин» уходит на юг, чтобы лечить свои раны, полученные в тяжелых боях с полярными льдами.

СОДЕРЖАНИЕ

Вступительная статья <i>Б. Г. Чухновскою</i>	7
<i>I. В путь</i>	12— 25
Универмаг ЛСПО — К «Красину» — На «Красин» — На «Красине» — Пятнадцатое июня — Поход начался — Балтика — Мимо финских берегов — Глаз Арконы.	
<i>II. Дорогой норманнов</i>	26— 30
Индюшиный лоцман — Бельтами.	
<i>III. Столица макрели и палтуса</i>	30— 37
Берген-фиорд — Город Берген — Найдите нашего Амундсена! К Северу.	
<i>IV. Навстречу холодному солнцу</i>	37— 61
Лофотены — Холодный цех — Хуль — Норвежские рыбаки — Утиный нос — Мой друг Анатолик — Соленые ванны — Адмирал! — Буфетный террор — Вахты Бачманова.	
<i>V. У Зебриной земли</i>	61— 91
Заратустра — Радио-настроения — Шпицберген — Грумант — Свальбард — Нобиле — Жюдици — Вулкан Сверреберг — Жюдици мечтает — Бельевая трагедия — Непрístupные льды — Адрес Совкино у Семи Островов — Пал Акмыч — Льды сильнее «Красина»? — Скафандр Желудева — Сен Мориц у полюса — Мой первый тюлень — С позволения сказать аэродром.	
<i>VI. Чухновский хочет летать</i>	92—110
Первый полет — Паникеры! — Полет 10-го июля — Чухновский пропал — Пожарная тревога — Хуль и лыжи.	

<i>VII. За Мальмгреном</i>	110—139
Мальмгрэн или Амундсен? — Первые медведи — Где же группа? — Глаза большого Августа — Люди на льду — Группа Мальмгрена — Ма- риано и Цаппи — Рассказывать будет Цап- пи — Наш спутник Мальмгрэн — Моя песен- ка спета — Бросьте меня — Компас Мальм- грена — Ледяная могила — Мы ушли — С самолета машут рукой — Сешьте меня.	
<i>VIII. За группой Вильери</i>	139—152
Люди на Фойне — Вильери со всех сторон — Вильери пропал — 19 часов 30 минут — Вильери — <i>Finita la comedia</i> — Полеты на се- вере — Лагерь Вильери.	
<i>IX. Вильери на «Красине»</i>	153—173
Рассказ Бьехоунека — Старт — Полет «Ита- лии» — Катастрофа — Мой друг Финн Мальм- грэн — Наша жизнь на льду — Прилет Лунд- борга.	
<i>X. К Чухновскому на выручку</i>	173—191
Господа и товарищи — Чухновский в опасно- сти — Льды опять сильнее «Красина» — Чух- новский вернулся — Пять дней на Кап-Вреде.	
<i>XI. Нойс</i>	191—200
По Джеку Лондону — Настоящие люди — Шпиц- бергенские трапперы — За экипажем «Ита- лии» — Скорее в Кингсбей.	
<i>XII. Кинсбей</i>	200—208
Нью-Олесунд — «Читта-ди-Милано» принимает спасенных — Инженер Кисс — О виски и сми- рительной рубашке — Угольный Шпицберген.	
<i>XIII. Последние дни</i>	208
«Читта-ди-Милано» уходит — Чухновский оста- ется в Кингсбее Капитан Сорра — Мой спутник Ван-Донген.	
<i>В Ставангер!</i>	222



ЗАКАЗЫ И ДЕНЬГИ НАПРАВЛЯТЬ:

МОСКВА, Новая пл., 6. ЛЕНИНГРАД, Проспект
25 Октября, 66. ХАРЬКОВ, Горяиновский пер.,
Дворец Труда, ком. 15. КИЕВ, улица Воровского,
25, Пассаж, 33. РОСТОВ-на-ДОНУ, улица Фрид-
риха Энгельса, 102. ТАШКЕНТ, улица Карла
Маркса, 28. СВЕРДЛОВСК, улица Малышева, 62.
ВОРОНЕЖ, площадь Революции, 20. САМАРА,
Ленинградская улица, 37. НИЖНИЙ-НОВГОРОД,
ул. Свердлова, 8. САРАТОВ, улица Республики, 13.



2 р. 50 к.

Приложение 1

Рецензия Бор. Гроссмана на книги: **Эм. Миндлин**. На «Красине». Повесть о днях красинского похода; с 24 фотографией и с 2 чертежами. Изд. «ЗИФ», 1929, стр. 278, ц. 2 р. 50 к. **Вал. Суханов**. Затерянные во льдах. Записки журналиста на «Красине», 1929, Изд. «Прибой», стр. 235, ц. 1 р. 20 к. **Ник. Шпанов**. Во льды за «Италией». Вступит. статья Б.Г. Чухновского; с 34 рис. и картой. Изд. «Молодая Гвардия», стр. 222, ц. 2 р. 50 к. **Поход «Малыгина»**. Сборник статей участников экспедиции по ред. Александра Яковлева с 35 photographиями. Изд. «ЗИФ», 1929, стр. 198, ц. 1 р. 60 к. (1*, примечания отмеченные * см. в конце Приложения 1)

Люди и льды

Я в этот мир пришел, чтоб видеть солнце.

К. Бальмонт

Светить —
и никаких гвоздей.
Вот лозунг мой —
и солнца.

В. Маяковский

Оказывается, мечты о незаходящем солнце вполне реальны. Стоит лишь летом добраться до полярных высот, как оно не покинет вас. Но если бы поэтам, жаждущим постоянного солнца, пришлось, как «Красину» и «Малыгину», пробыть около двух месяцев в полярном плавании, они, поэты, без «никаких гвоздей», укоряли бы себя за свои же талантливые, но необоснованные лозунги.

Ослепляемые незаходящим солнцем, разыскивали две экспедиции людей из дирижабля «Италия». Два ледокола и два

самолета боролись со льдами и туманами.

Мы знаем из прошлогодних газет фабулу советской ледокольной эпопеи. И все-таки с волнением читаем произведения, в которых эта фабула разработана. Все интересно, все волнует: и сверхспешная подготовка «Красина» к походу (3 дня) и непрестанная борьба человека со стихиями, и день 12 июля, когда «Красин» спас три группы людей, и всякие мелочи путешествия.

Советские ледоколы и самолеты шли спасать неудачливую итальянскую экспедицию, невзирая на трудности, невзирая на риск. Люди шли спасать таких же людей. Таких ли?

Когда фельдшер «Красина» Щукин обратился к Цаппи (или Дзаппи) с таким, примерно, гуманным предложением: «Кушай товарищ Цаппи», спасенный итальянец ответил, примерно, так: «Я не есть товарищ, я есть господин офицер». Капитан Цаппи не разрешил раненому солдату Чечионе и радисту Бьяджи лежать с ним и Мариано в одной палате.

У норвежских берегов красинцев сопровождали возгласы:

— Спасите Амундсена! Спасите нашего Роальда!

Это выделяется во всех книгах о «Красине». Чувствуется здесь настоящее человеческое волнение норвежцев, любящих своего Амундсена. А таинственная гибель Мальмгрена, бескорыстного, самоотверженного ученого!?

И «Красин» шел, сдерживаемый льдами и туманами, Чухновский летел в неизвестность, но победил ее. Отступления неизбежны в войне — маневры ледоколов и аэропланов победили своеволие нежилых севера: спасены группы Цаппи, Вильери, Сорра, спасен германский пароход «Монте Сервантес». Поиски группы Александри прекращены, ибо итальянское правительство на предложения Самойловича предоставить самолет ответило отказом.

Перед нами три книги о походе «Красина». Содержание в основном одинаковое, но оформление разнится. Вал. Суханов последовательно излагает эпизоды борьбы «Красина» со

стихиями. Он дает отчетливое представление о том, что свершилось на льду и в воздухе. Автор живо рассказывает о слышанном и виденном. Но, чтобы рассказать по-настоящему, художественно, у автора не хватает достаточно ярких выразительных средств. Вал. Суханов не находит нужных, всегда убеждающих слов, ему не удалось каждому событию придать специфические черты. Между главным и второстепенным нет границ. Отсюда внимание к мало интересному, всем известному. Что стоит, например, такое описание:

«День был теплый, даже душный. По небу ходили подозрительные тучки. На московских улицах звенели трамваи, грохотали телеги, пробегали авто, по тротуарам текли бесконечные вереницы людей...»

Автор книги «Затерянные во льдах» слишком часто подчеркивает, что «Красину» нужно было спешить, «так как там, за полярным кругом, группа людей ждет помощь» (стр. 16), что все действия экспедиции «тесно связаны со спасением человеческих жизней» (стр. 99), что, наконец, «мечта превратилась в действительность» (стр. 157). Как будто и без этого не ясно, почему спешили, и стоило ли спешить. При всей интересности книги Суханова (сам по себе материал захватывает) достаточно избитый словарь, которым пользуется автор, снижает значение вещи.

Если Вал. Суханов лишь последовательно рассказывает о людях и льдах, Эм. Миндлин строит свою вещь как повесть. Недаром подзаголовок его книги — «Повесть о днях красинского похода». Миндлин говорит не только о том, что непосредственно видел и слышал, но и о событиях совершающихся параллельно. Так в главе «Дзаппи — Мариано» он рассказывает не только о продвижении «Красина» к обитаемой льдине и о встрече со спасенными, но и показывает взаимоотношения итальянцев до появления ледокола. Миндлин стремится угадать переживания персонажей повести, придать описаниям психологическое обоснование. Это не мешает автору сохранять материал в

точности, вносить в текст подлинные бюллетени, издававшиеся на ледоколе. Миндлин делает книгу не сводом эскизов, а цельной повестью. Но установка на психологизм оказала отрицательное влияние на стиль книги. Автор пытается задержать внимание на каждой своей фразе, повторяет слова, афоризмы — пусть в ином сочетании. Отсюда манерность стиля:

«Земли и деление суток на день и ночь были оставлены позади. «Красина» окружал холодный блестящий мир. Блеск мира был слишком ярк. Блеск мира слепил глаза. Мы вытащили и надели впервые дымчатые очки, укрощавшие неистовый блеск. Мир сквозь очки был зелено-желтым, и зелено-желтым мы видели его в течение многих дней красинской экспедиции.» (2*)

Книга Миндлина тускнеет именно потому, что автор задумал «облтературить факты», нарочито опоэтизировать их.

По иному подошел к материалу Ник. Шпанов. Его книга более других — записки участника. Четкое, уверенное повествование, лишённое ненужных эффектов, обилие характерных фактов делает книгу Шпанова особенно ценной. Он приводит в виде монолога рассказы иностранцев — спасённых и спасающих. В своей вступительной статье Б. Чухновский правильно замечает:

«Большим преимуществом книги Шпанова является то, что автор как техник, причастный к воздушному делу, редактор специально авиационного журнала, смог отразить в своих записках некоторые черты специальной нашей летной работы не представляющимися имеющими значение для непосвященного наблюдателя, но в действительности игравшие огромную роль в нашей работе.»

Специальными техническими описаниями и терминами Шпанов не злоупотребляет — они общедоступны и придают произведению образовательное значение. Надо отметить одно основное качество Ник. Шпанова в его книге. Важно не страшить читателя опасностями, которые сами за себя говорят, важнее пронести через все опасности бодрое мироощущение, чувство

юмора. Таким чувством обладает Шпанов. О каких бы печальных историях автор ни рассказывает, жизнерадостность его не покидает. Не все, конечно, подается автором в юмористическом плане. Лишь там, где это уместно, автор весел. Жаль только, что Ник. Шпанов мало поработал над языком книги. Только недоработанностью, спешкой можно объяснить столь «бюрократическую» фразу:

«Уже у самого льда, вследствие понижения давления встречного воздуха на вертикально висящую носом вниз лыжу, она вдруг поднимается и принимает горизонтальное положение».

С другой стороны шаблонная поэтизация:

«... надежда в сердцах итальянцев могла из мерцающего огня маяка превратиться в неугасающее яркое пламя».

Нам кажется, что дефекты книги нетрудно устранить при переиздании.

Каково бы ни были недостатки — одних более, других менее — все книги интересны, и в совокупности дают читателю полное представление о работе экспедиции. (3*)

Было бы неправильно обойти молчанием описание деятельности другого советского ледокола. Она отражена в содержательном сборнике «Поход «Малыгина». Более чем тяжелое странствование «Малыгина» в полярных льдах становится очевидным. Общественно-политическая статья Л. Малиновского дает правильную оценку спасательной работе наших экспедиций. Проф. Визе дает общую характеристику пребыванию «Малыгина» у Свальборда. Статьи специалистов А. Лаврова, М. Лорис-Меликова, Д. Черткова, Г. К. Пономарева насыщены техническими сведениями о работе ледокола и самолета — сведениями, изложенными в достаточно популярной форме. Выделяются очерки летчика М. Бабушкина, сумевшего выявить опасности и наряду с этим безусловную необходимость и возможность деятельности самолета в условиях Арктики («Мои пятнадцать полетов в Арктике», «Над полярными льдами в поисках «Италии» и «Латама»). Наконец очерки А. Гарри, З. Островского, писателя

А. Яковлева, И. Валантэя, «сочетавшего одновременно функции аэронавигатора, радиста и кинооператора», Г. Сергеева примечательны отображением быта на ледоколе и самолете. Общественная работа на «Малыгине» велась плодотворно, она восполняла оторванность людей от мира.

Примечания к Приложению 1:

1. Источник: журнал «На суше и на море», 1929 г., №5, 2-я стр. обл., раздел «По книжным страницам».

2. В издании 1961 г. (Миндлин Э. Л. «Красин» во льдах. — М.: Детгиз, 1961) данный абзац стал несколько короче: «Земля и деление суток на день и ночь были оставлены позади. «Красина» окружал холодный, блистающий мир. Мы надели дымчатые очки, укрощавшие неистовый блеск. Мир вокруг корабля сквозь очки был зелено-желтым, и зелено-желтым мы видели его в течение многих дней красинской экспедиции» (последний абзац главы «Нобиле спасен!», цитируется по электронной копии книги, без номера стр.).

3. Интересна дальнейшая судьба книг о походе «Красина», которая не могла быть известна автору рецензии. Книга В. Суханова вышла одним изданием. Книга Н. Шпанова выходила двумя изданиями на русском языке и одним изданием на украинском. Книга Э. Миндлина выходила в 1929 г. В 1961 Эм. Миндлин переиздал под названием ««Красин» во льдах» слегка сокращённый первый вариант книги 1929 г. (М.: Дет. Лит-ра, 1961, 222 стр., тир. 50 тыс. экз., переизд. в 1972, там же, 207 стр., тир. 100 тыс. экз.).

Приложение 2

Рецензия М. Канищева на:

1. Umberto Nobile, Italia al Polo Nord, A. Mondatori, Editore, Milano, 1930, XV+463 стр., 172 фиг. и график., 2 карты.
2. Umberto Nobile, Im Luftshiff zum Nord Pol, Die Fahren der "Italia", Union Deutsche Verlagsgesselschaft, Abt Luftfahrt Verlag, Berlin, 1930, 4 Auflage, XI+383 стр., 48 фиг., 2 карты.
3. Commissione d'indagini per spedizione polare dell'aeronave "Italia", Relazione, Roma, Rivista Marittima, 1930, стр. 138, XI карт.

Со времени гибели дирижабля «Италия» и красинской эпопеи прошло уже более двух лет, и только теперь появились, наконец, подлинные документы, освещающие все перипетии полярной драмы. Нобиле выпустил книгу, содержащую подробные описания подготовки экспедиции и всех последующих событий. Одновременно с итальянским изданием вышел в свет немецкий перевод этой книги, изданный под редакцией проф. Берсон и д-ра Брейтфус. Перевод этот сделан лишь с небольшими сокращениями и пользуется в Германии большим успехом, — за короткое время выпущено уже четвертое издание.

Книга Нобиле состоит из шести отдельных частей, в которых последовательно излагаются: подготовка к экспедиции, полеты, произведенные «Италией», события на льду до ухода группы Мальмгрена, жизнь шестерых в «Красной палатке», работа спасательных экспедиций, и, наконец, спасение пострадавших.

Вся книга является блестящей и талантливой защитой Нобиле от бесчисленных нападок со всех сторон, посыпавшихся на его голову после его спасения. Ему, несомненно, в достаточной мере удастся себя реабилитировать, и в этом отношении особенно ценна первая часть, излагающая те серьезные работы, которые были проведены по подготовке экспедиции. К сожалению, при описании катастрофы, Нобиле, указав, что незадолго до падения дирижабля на лед, было отмечено ненормально высокое давление

газа в кормовых отсеках, так и не дает удовлетворительного объяснения причины, вызвавшей это ненормальное давление. Он делает много вероятных предположений, но ни на одном из них с уверенностью не останавливается. В результате из книги Нобиле нельзя себе составить представление о причине, вызвавшей утяжеление дирижабля, повлекшее за собой его стремительный удар об лед.

Объяснение причины катастрофы мы находим в третьей из рецензируемых книг. Эта книга включает в себе подробный отчет следственной комиссии под председательством адмирала Каньи, назначенной итальянским правительством для всестороннего расследования обстоятельств гибели «Италии». Важнейшим документом этого отчета является «техническая экспертиза» генерала Крокко. Крокко дает глубоко продуманный, мастерский анализ всех событий, предшествующих и сопутствующих катастрофе. Из этого анализа следует, что за час до катастрофы дирижабль, спустившись с 1000 метров под туман, летел в статически уравновешенном состоянии. Затем началось *постепенное* утяжеление корабля. Утяжеление это стало проявляться оттого, что на дирижабле забыли уменьшить отверстие носового клапана воздушного баллона и поступающий воздух, увеличив давление в кормовых отсеках (особенность итальянской полужесткой системы), вызвал опасную потерю газа. Нобиле для борьбы с утяжелением, вместо того, чтобы закрыть носовой клапан, пускает все моторы на полный ход и, увеличив угол атаки, старается динамически поддержать дирижабль. С увеличением скорости воздух с еще большей силой начинает поступать через носовой клапан, в результате чего потеря газа совершенно парализует динамический эффект.

Перед самым ударом о лед Нобиле отдает противоречивые приказания, в результате чего дирижабль ударяется о лед, на большой скорости с ветром в корму, так как в момент катастрофы, как оказывается, руль направления был покинут.

В итоге, по заключению Комиссии, дирижабль погиб

вследствие грубой ошибки в пилотаже, допущенной плохо обученным экипажем.

Примечания к Приложению 2:

1. Источник текста: журнал «Техника Воздушного Флота», 1931, №1, 1931, стр. 67-68, Раздел «Библиография».

2. Материал, изложенный в данной рецензии, был помещён в журнале «Техника Воздушного Флота», заместителем ответственного редактора которого работал Н.Н. Шпанов. Можно предположить, что отчёт следственной комиссии итальянского правительства мог быть включен в качестве дополнительного материала в книгу Н.Н. Шпанова «Во льды за «Италией»», если бы было переиздание после 1931 г.

3. Некоторая информация об авторе рецензии.

Михаил Николаевич Канищев. Годы рождения и смерти установить не удалось. 23 (10) декабря 1910 года по сообщению газеты «Новое время», Санкт-Петербург: «Воздухоплавание. Сегодня получены наконец сведения о благополучном спуске военных воздухоплателей шт.-кап. Гебауэра и поруч. Канищева, вылетевших из С.-Петербурга 3 декабря, в 3 часа дня. Воздухоплатели, пролетев всю ночь и продержавшись в воздухе более 20 часов, опустились близ дер. Охта, Тихоозерской волости, Архангельской губернии, пролетев более 600 верст». 12 сентября 1926 М.Н. Канищев принимал участие во Вторых всесоюзных воздухоплавательных состязаниях. Совершил полёт на неуправляемом аэростате совместно с Н.Н. Шпановым (см. книжку Н.Н. Шпанова «Наш полет в лесные дали», 1926). Судя по фотографии с соревнований, помещённой в книжке Н.Н. Шпанова в то время М.Н. Канищеву было примерно 40-50 лет. На тот момент он был профессором ВВА РККА. «16 мая 1931 года в Московском авиационном институте была проведена реорганизация воздухоплавательного факультета в дирижаблестроительный. Начальником дирижаблестроительного факультета МАИ стал начальник кафедры эксплуатации воздушных судов в воздухе профессор М.Н. Канищев. С 1 января 1932 года дирижаблестроительный факультет МАИ был переподчинен Научно-исследовательскому комбинату по опытному строительству и эксплуатации дирижаблей (Дирижаблестрой)» (В.А. Змеев. Дирижаблестроительные факультеты. // Газета «Авиационный технолог» 31.01.2002 г. №1-2). Август 1932 г. «В августе 1932 года [...] дирижабль В-3

перелетел из Ленинграда, где производилась его сборка, в Москву. Командовал кораблем начальник эксплуатационного отдела Дирижаблестроя известный воздухоплаватель М. Н. Канищев. Вместе с ним руководил переброской дирижабля в Москву и начальник технического отдела Дирижаблестроя Умберто Нобиле. Не все сложилось гладко. После четырнадцати часов полета иссякли запасы бензина. Под Москвой дирижаблю пришлось совершить вынужденную посадку. Как сообщала "Правда": "Благодаря исключительному искусству инж. Нобиле этот крайне трудный спуск почти без помощи с земли был произведен блестяще. Мы сели на обширном поле у деревни Милеты, недалеко от станции Малаховка"». (Э.Т. Кренкель. гл. XII «Неудачный полет» из книги "РАЕМ — мои позывные", М., 1973, в книге У. Нобиле "Мои пять лет с советскими дирижаблями". (Акрон, США, 1987г., рус. перевод этой книги выложен на сайте dolgorud.org) этому перелёту посвящена гл. 20 «Необычный полет дирижабля В-3»). После отъезда У. Нобиле из СССР ряд советских специалистов, которые с ним работали в Дирижаблестрое, был арестован в 1937 г. «Обвиняемые ... арестованы, как участники единой к-р вредительской и диверсионно-шпионской организации на "Дирижаблестрое". На свет появляется новое дело — "Дело № 8695" — по обвинению: Гарфа Бориса Арнольдовича, Канищева Михаила Николаевича, Штрангеля Вадима Михайловича и Катанского Владимира Владимировича». (М.Б. Гарф — «Пятно на их истории»: о вредительстве в «Дирижаблестрое» — «Знамя», 2012, № 12). В 1939 г. дело было закрыто. Часть обвиняемых была выпущена на свободу, кроме тех, кого успели расстрелять. Судьба М.Н. Канищева, по данным статьи М.Б. Гарф, неизвестна, т.к. автор основное внимание уделяет своему отцу. М.Н. Канищев был переводчиком и редактором переводов книг по воздухоплаванию. (Летурнер — Курс аэростатики. Пер. франц. с доп. введ. старшего руководителя кафедры аэростатостроения Воен. возд. акад. РККА — М. 1926, Тоже 2-е изд., Пер. с франц. с доп. начальника Дирежаблестроительного фак-та Моск. авиационного ин-та М.Н. Канищева — М. 1932.; Карроско, А. — Устойчивость воздушных кораблей. Пер. с итал. ст. руководителя Воен. возд. акад. РККА М.Н. Канищева — М., 1927; Швенглер И. — Постройка жестких воздушных кораблей: (Руководство для конструктора) Пер. с нем. препод. Воен. возд. акад. РККА М.Н. Канищева — М., 1927; Вердущио Р. — Расчет гондолы и добавочных органов воздушных кораблей. Пер. с итал. под ред. старшего руководителя Кафедры аэростатостроения Воен. возд. акад. РККА. — М., 1927; Вердущио, Р. — Полужесткая система воздушных кораблей. Пер. с итал. под ред. М.Н. Канищева. М.-Л., 1932; Пикар А. — Над облаками. Пер. с франц. и ред. М.Н. Канищева. — М.-Л. 1935, перизд. в 1936 г.) М.Н. Канищев редактировал один из отделов журнала «Техника воздушного флота» в 1930 — 1932 г.г., в этом журнале публиковались его статьи по воздухоплаванию и рецензии на иностранные книги.

Примечания к книге Н.Н. Шпанова “Во льды за «Италией»”:

1. Источник текста: Н. Шпанов. “Во льды за «Италией»”, Вступ. статья Б.Г. Чухновского, с 34 рис. и картой, обл. худож. Н.П. Дмитревского [сер. «Биб-ка экспедиций и путешествий»] — М.-Л.: Изд. «Молодая гвардия», 1929, 224 стр., тир. 5 тыс. экз.

2. 2-е издание: Н. Шпанов. «Подвиг во льдах». Для детей старшего возраста. Обл. [и рис. в тексте?] В. Голицина. [серия «Биб-ка советских экспедиций»] — М.-Л.: Изд. «Молодая гвардия», 1930, 136 стр., тир. 10 тыс. экз.

В этом издании в начале книги есть текст «От автора» из двух абзацев. В первом абзаце, которого в одном длинном предложении излагается содержание книги, а второй абзац стоит того, чтобы его здесь привести:

«Рассказ этот был прочитан автором своему сыну Вовке и его товарищам-пионерам, переработан и дополнен. С их исправлениями и примечаниями он здесь и напечатан для ребят старшего возраста».

Данное издание, несмотря на несколько меньший объем, содержит сведения, которые не вошли в первое издание. В первой главе освещаются события, которые предшествовали приезду автора в Ленинград, и то, как он попал в состав экспедиции на ледоколе «Красин». В конце книги добавлена глава о спасении немецкого корабля «Монте-Сервантес».

Также было издание на укр. языке: М. Шпанов “«Красин» в полярных льдах”. Нарис М. Шпанова. Переклад з оригіналу О. Матийченка. С передмовами С. Рудницького и Б. Чухновського. 3 малюнками в тексті. [Обкладинка роботи худ. В. Аверіна] Харків: Вид. «Український робітник», 1929, 217 стр., тир. 5160 экз.

Больше изданий при жизни автора не было.

3. Журнальные публикации:

а) Н. Н. Шпанов «Эпопея “Красина”». Очерки участника похода с рис. В. М. Голицина в журнале «Всемирный следопыт», 1928 г., №10-12

б) Н. Шпанов. «В полярные льды за „Италией”» в журнале "Молодая гвардия", 1928 г., №11 стр. 170-191, №12 стр. 162-183.

Кроме того, должны быть статьи в газете «Известия» в период с 15 июня 1928 г. и до 25 июля 1925 г. Н.Н. Шпанов выезжал в экспедицию в качестве специального корреспондента этой газеты. Газета «Известия» автором примечаний не просматривалась.

4. В тексте книги автор прямо не говорит, журналистом какого издания он является. В одном месте имеется косвенное указание. Автор задаёт Цаппи вопросы:

«— Расскажите, капитан, все, что вы можете рассказать о своем путешествии, о смерти Мальмгрена.

— А зачем вам это?

— Я буду телеграфировать в газету «Известия» в Москву». (Н.Н. Шпанов. Во льды за «Италией», стр. 125-126).

Во втором издании первая глава посвящена тому, какие усилия предпринял автор, чтобы попасть в экспедицию. Вот как она заканчивается:

«Спасибо покойному Степанову-Скворцову, редактору «Известий», и начальнику воздушных сил Баранову. Если бы не они, так бы я и остался опять с носом. Но всё-таки к 8 часам вечера я уже имел в кармане все документы, необходимые для того, чтобы отправиться с «Красиным» в качестве специального корреспондента газеты «Известия». В десять часов я ткнулся уже в угол дивана в ленинградском поезде и от усталости заснул, как убитый». (Н.Н. Шпанов. Подвиг во льдах, стр. 7)

Однако это ещё не всё. П.Ю. Орас (заместитель начальника экспедиции) в своей статье «Красин в походе» пишет: «от ТАСС и «Известий ВЦИК СССР» Н.Н. Шпанов» (стр. 57 в книге Поход «Красина». Сборник статей под. ред. Р.Л. Самойловича. М.—Л.: 3. и Ф., 1930 г.).

Интересно отметить, что коллега автора по экспедиции на «Красине» Эм. Миндлин описывает его следующим образом: «Шпанов появляется с пачкой телеграфных бланков в руках. Он

был настоящим корреспондентом-репортером, вечно настроженным, выискивающим новые темы, в любую минуту готовым отправить радиотелеграмму в свою газету». (стр. 63 в кн. Эм. Миндлин. «На “Красине”», 1930).

А теперь посмотрим, как Н.Н. Шпанов описывает работу журналиста на «Красине» на примере корреспондента итальянской газеты «Corriera Delia Sera»: «...только из угла, занимаемого Жюдичи [точнее, Давид Джудичи — М.Б.], доносится неумолчное стрекотание «Ремингтона», на котором ретивый итальянский корреспондент умудряется настроить за ночь по тысяче слов» (стр. 76, Н. Шпанов, Во льды за «Италией»). Предположим, что средняя длина слова — 6 знаков плюс 1 пробел на слово, итого — 7000 знаков или 3,5 книжные страницы (считая книжную страницу размером в 2000 зн.). За шесть недель похода экспедиции, при такой ежедневной производительности, получится примерно 140 стр. Не удивительно, что все советские корреспонденты выпустили по книжке, описывающей экспедицию. А вот примеры того, каким образом достигались такие ежедневные объёмы информации: «Все наши сообщения подвергаются строжайшей критике радистов за столом кают-компаний. А критиковать есть что: отсутствие каких бы то ни было событий восполняется живой фантазией корреспондентов, возбуждающей взрывы смеха всего командного состава за обедом» (стр. 63, там же). Другой пример: «Наши корреспонденты одну за другой получают телеграммы с требованием событий и экзотики. Редакция «Комсомольской Правды» упорно требует от Кабанова: «Больше фактов, экзотики, льдов и медведей». А какие тут факты, когда единственное, чем можно заниматься, чтобы считать время потраченным с пользой, — спать круглые сутки» (стр. 88, там же).

Сканирование текста, редактирование, подготовка приложений и составление примечаний — Максим Безгодов
Санкт-Петербург, 29 июля 2014 г.