



50.7
70

ЗАПИСКИ

НЕОБЫКНОВЕННОМ

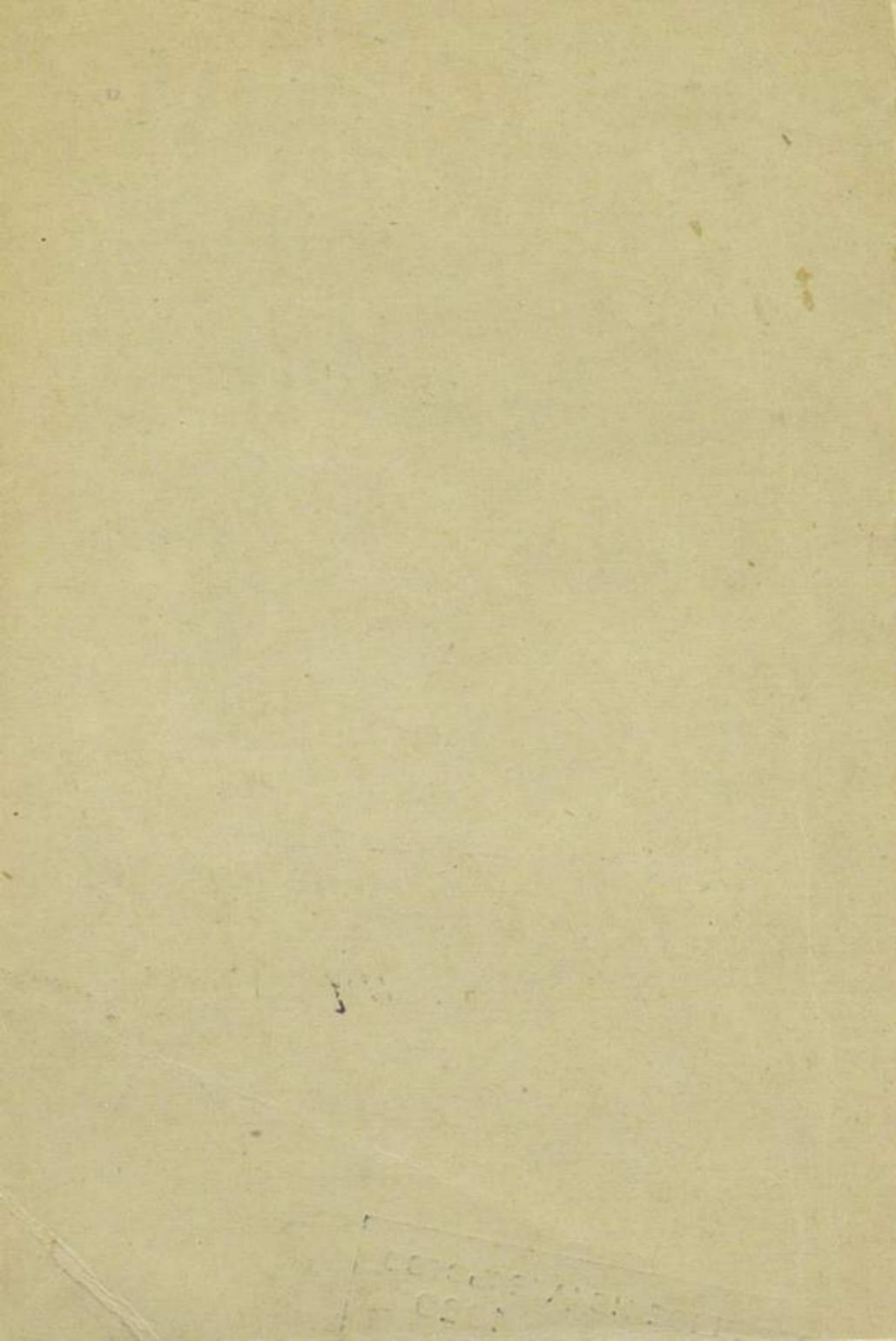
[НА КРАСИНЕ
И МАЛЫГИНЕ]



1/90
157



ОБЩЕСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1929



ЗАПИСКИ О НЕОБЫКНОВЕННОМ

ИЗ ДНЕВНИКОВ ЖУРНАЛИСТОВ
УЧАСТНИКОВ ПОХОДА

«КРАСИНА» и «МАЛЫГИНА»

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
АЛЕКСАНДРА ЯКОВЛЕВА

30-1
70

Г.П.Б-ка обяз. экз.
Лнгр. 1930 г.
Акт № 25.114



Инвент. № 277

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1929 ЛЕНИНГРАД

ОТ П Е Ч А Т А Н О

в 1-й Образцовой типографии
Гиза. Москва, Валовая, 28.
Главлит А-41689. X-20 Гиз 31801.
Заказ 1394. Тираж 5000 экз.
12 л.

ВСТУПИТЕЛЬНАЯ СТАТЬЯ

10 июня я прибыл в Архангельск, а 12 июня «Малыгин» должен был отправиться в поход, чтобы во льдах восточного Свальбарда пробиться к северу, где отданный во власть полярной стихии экипаж «Италии» нетерпеливо ждал помощи. На вокзале меня встретил наш кинооператор, бывший летчик И. А. Валентэй, руководивший до моего прибытия в Архангельск снаряжением летной части экспедиции. Вместе с ним пришло восемь человек, моментально окруживших меня и взявших меня на абордаж. По их вопросам, мелькавшим в руках блокнотам и фотографическим аппаратам я понял, что передо мною были журналисты. Я знал, что в Архангельске издается всего две газеты, и удивился поэтому, что местная пресса нашла возможным командировать на вокзал так много своих представителей, притом весьма высокой квалификации, так как вопросы на меня так и сыпались. «Блестяще же оставлено в архангельской прессе дело информации!» — подумал я.

Выйдя из корреспондентского штурма здоровым и невредимым, я добрался до «Троицкой гостиницы» — штаба экспедиции, но не успел еще привести себя в порядок, как в дверь раздался стук. Вошел

один из встречавших меня на вокзале. Еще стук — второй. Затем третий, четвертый и т. д. Не прошло и минуты, как у меня в номере собрались все восемь корреспондентов. Вопреки моему наивному предположению, представителей архангельской прессы среди них не было, все они были либо из Москвы, либо из Ленинграда. Каждый высказал мне свое горячее желание принять участие в экспедиции на «Малыгине» и каждый подтвердил свое желание не только убедительной речью, но и внушительным «мандатом». Должен сознаться — я пришел в ужас, и если когда-нибудь волосы шевелились на моей голове, то это было именно в тот момент. «Товарищи, поймите меня, у меня нет физической возможности устроить вас всех на «Малыгине»!» Нет, они ничего не желали понять. Экспедиция снаряжена общественностью, общественность их командировала... Все это хорошо, но где я их устрою, и эти люди, может быть, изнеженные и во всяком случае никогда не нюхавшие Арктики, наверно, будут в тягость в трудные минуты, которые несомненно стерегут «Малыгина». Но натиск, подкрепленный телеграммами из центра, был такой единодушный, что я начал уступать. Впрочем, кое-что я выторговал: пять корреспондентов — и больше ни души. Остальные пусть устраиваются на «Красине». На этом сошлись.

Настроение сделалось у меня мрачное: хорош начальник экспедиции, который малодушно сдает позиции при первом же натиске. Пять корреспондентов в полярной экспедиции — слыханное ли

это дело? А между тем эти подозрительные люди уже понесли на «Малыгина» свои котомки и, несмотря на мои уверения об отсутствии лишнего места, быстро нашли каждый для себя уголок, где устроились даже с некоторым комфортом... в полярном смысле, конечно.

Но о проигранном мною в Архангельске сражении я не пожалел. Уже через несколько дней после того как «Малыгин» врезался в полярные льды, я понял, что имею в лице своих пяти корреспондентов товарищей и помощников, на которых можно положиться, которые, как и все остальные на «Малыгине», жили одним желанием — с успехом выполнить возложенное на экспедицию задание. О том, что эти пятеро — особенные люди, корреспонденты, мы забыли очень скоро. Вместе со всеми они интересовались каждым шагом экспедиции, принимая самое живейшее участие в ее деятельности, в чем бы она ни проявлялась: в таскании ли на своих плечах дюралюминиевой птицы летчика Бабушкина, в воровании ящиков в трюме, в снятии копий с карт, в подготовке ледяного аэродрома, в помощи в научных наблюдениях... А когда после авральной работы в кают-компани подавалась «чарка», никто не умел так весело и остро шутить, как они. Одним словом — они стали «малыгинцами». О том, что эти загорелые люди с огрубевшими руками являются работниками пера, я вспоминал лишь тогда, когда они приносили мне в каюту свои корреспонденции на «визирование». От других малыгинцев они отличались еще разве

тем, что в свободные часы их особенно часто можно было заставить около радиорубки. И еще тем, что они с особым вниманием прислушивались к рассказам тех, которым уже приходилось бывать в полярных странах.

Журналисты на «Малыгине» и «Красине» возытели хорошую мысль издать сборник своих статей о спасательных экспедициях. Они оказали мне честь, предложив написать к этому сборнику предисловие, чем я сейчас и занят, хотя предлагаемых ниже вниманию читателей статей еще не читал и, вероятно, впервые увижу их уже напечатанными на страницах аккуратного томика. Но дух этих статей мне хорошо знаком, потому что авторы их добросовестно зарабатывали свой хлеб, и немало их статей я уже прочел в многочисленных газетах и журналах как советских, так и заграничных. Эти статьи — не история экспедиций «Малыгина» и «Красина», и будущему историку полярных исследований, когда он дойдет до описания походов «Малыгина» и «Красина», я не советую черпать свой материал из этих статей. Для этого есть другие источники. Но каждому, которого не столько интересует, сколько миль отдрейфовал за такой-то промежуток времени «Малыгин» или какова была толщина льдов, в которых был затерт «Красин» и т. п., а интересует получить общее представление о жизни экспедиций и окружающей их обстановке, как они воспринимались свежими, неиспытанными в Арктике людьми, — тому я смело рекомендую эти статьи. Это не фо-

тографии, а своего рода стилизованные этюды. Назначение их — быстро перенести читателя в ту обстановку, в которой находились спасательные экспедиции, и ознакомить с наиболее существенными моментами их работы. А это, может быть, легче достигается искусной условной линией, нежели точным копированием. Разве полотна Гогена о чуждом Таити не доходят до нас быстрее, чем статьи о Полинезии в географических словарях и сборниках, хотя бы и снабженных безупречными фотографиями? Не спорю, читая некоторые строки моих товарищей, я иногда не могу удержать улыбки. Но ведь это только потому, что в моем «я», уже давно сросшимся с Арктикой, все факты преломляются иначе, чем у авторов предлагаемых статей, впервые пригубивших «полярный яд».

Я знаю, что впоследствии не раз перелистаю страницы этой книги, и они живее, чем самые точные выписки из вахтенных журналов, заставят меня ощутить прикосновение полярного тумана, услышать щорох сдвигающихся ледяных полей, уловить запах ворвани, царивший на нашем широкогрудом «Малыгине»... И вместе с этими воспоминаниями перед моими взорами предстанут авторы этой книги.

Вот Гарри, так своеобразно сочетавший в себе феноменальный цинизм с деликатностью хрупкого скрябинского прелюда. Он сразу полными глотками стал пить «полярный яд», и я знаю, что теперь его будет тянуть в Арктику до конца жизни. Помню, каких больших трудов стоило мне отговорить ег

остаться в одиночестве на Земле короля Карла, чтобы сторожить устроенный там Бабушкиным склад бензина. Желание это было бессмысленно, но — что скрывать — я и сам был бы не прочь выкинуть нечто вроде этого. «Qui vit sans folie n'est pas si sage qu'il le croit» («Кто живет, не делая безрассудств, не так умен, как он думает»). *Французская поговорка*).

Вот Яковлев, бродящий с шестом в руках по ледяным полям и прислушивающийся к молчанию окованной льдами полярной природы... Когда «Малыгин» был уже на обратном пути в Архангельск, Яковлев получил трогательное радио от своей маленькой дочери: «Папа, возвращайся скорей и не ездь больше». Исполнит ли он просьбу дочери или и на его многогранном «я» писателя полярная природа оставила след, который будет тревожить его всю жизнь?

Вот крепкий Островский, которого я себе прежде всего представляю таскающим юнкерса. От него я уже теперь получаю письма с просьбой иметь его ввиду в будущих полярных экспедициях. Конченный человек!

Вот наконец трепетный Геко. Зрачки его глаз расширились, когда «Малыгин» с разбегу налетал на ледяные поля и при ударе содрогался всем корпусом. А когда ледокол стоял без движения, плененный ледяной стихией, Геко страдал бессонницей, потому что его мучила мысль, что есть силы больше человеческих. Он мне говорил тогда, что ненавидит льды и никогда к ним не вернется. Но на-днях я

прочел его книгу о малыгинской экспедиции «50 дней». Он пишет там: «Незаметно для самого себя я полюбил снежные поля, горы и таинственный гуд тяжелых льдов...» Я не сомневался в таком исходе.

Пусть же все они вместе с красинцами расскажут о полярной природе и о том, как «Малыгин» и «Красин» грудью пробивали себе дорогу к беспомощно затерявшимся во льдах людям с «Италии». Я знаю, что они сделают это не хуже, чем таскали бревна, ворочали ящики или помогали летчикам в их возне с самолетом. Ведь рассказывать — их родная стихия и — чорт побери! — в конце концов ведь для этого же они участвовали в экспедиции!

ЧЕЛОВЕК В ОПАСНОСТИ

Все было подготовлено для дальнего полета прямо к острову Фойн на спасение итальянцев.

Пять дней назад на острове Карла нашими летчиками была устроена промежуточная база: положен бензин, чтобы, возвращаясь со спасенными итальянцами, летчики могли опуститься на этот остров, пополнить запасы и опять лететь дальше к кораблю. И погода как будто уже не была страшна в эти дни... Чего же медлить?

— Мы можем потерять цель.

Каждый день, даже каждый час был дорог: итальянцы могли погибнуть, они в смертельной опасности.

И еще была опасность — об этой опасности на корабле не говорили вслух, но каждый носил ее в своем встревоженном сердце и в беспокойных глазах, — опасность, что наш собрат ледокол «Красин» доберется прежде нас до острова Фойн, спасет итальянцев, и тогда, конечно, мы попадем в положение, над которым многие улыбнутся.

Дни были полны нетерпения. Члены экспедиции — все эти научные работники, журналисты, радисты — и многие, многие из экипажа с надеждой

смотрели на летчика Бабушкина, молча, только глазами спрашивая, почему же он не летит?

А Бабушкин, закутавшись в свою меховую куртку, надвинув лохматую шапку почти на глаза, все бродил по палубам, посматривал на небо и в ледяные просторы, закрытые перебегающим туманом.



Берега Свальбарда

□ Уже два дня с востока дул ветер. Горизонт был узкий, часто набегал туман, ветер рвал его в клочья, уносил, и тогда ослепительно блистало солнце, сухой снег струйками бежал по льду...

□ Как будто лететь можно!

□ Члены экспедиции — все по очереди — заговорили с Бабушкиным на самые отдаленные темы о полетах вообще, расспрашивали очень подробно и

очень настойчиво, какие условия нужны в полярных льдах для благоприятного полета и благоприятных посадок, и у всех в глазах стоял один вопрос: когда же ты полетишь?

И Бабушкин чувствовал этот вопрос и на все отдаленные расспросы отвечал коротко:

— Сейчас лететь нельзя.

Люди отходили от него, унося некоторое недоумение и недовольство, и уже между собой, так, чтобы не слышал Бабушкин, говорили втихомолку:

— Не понимаю, почему не летит. Лететь безусловно можно.

За эти полмесяца, что мы пробыли во льдах, Бабушкин в наших глазах уже стал героем: он уже пропадал во льдах целые сутки, захваченный во время перелета туманом. Он уже показал нам свое изумительное искусство больших полетов над льдами, этих труднейших посадок и взлетов.

Но вот эти последние дни наполняли наши сердца тревогой и недоумением. Наше нетерпение было слишком велико: мы у цели, вот-вот мы сделаем все, к чему стремились, и вдруг Бабушкин почему-то не решается сделать последний шаг, шаг героический, от которого все зависит.

Прошли сутки и еще сутки. Ветер все дул, упорный, настойчивый — с востока. Туман приходил и опять уходил. А Бабушкин неизменно маячил на палубах, закутанный в меховую куртку, посматривал на небо и о чем-то долго и настойчиво разговаривал с нашим синоптиком — предсказателем погоды.

А ветер все дул, туманы приходили и уходили.

Наконец двадцать девятого июня в вечерние часы, когда ветер чуть поутих, Бабушкин и его борт-механик Грошев вдруг вышли решительно из своей каюты и заявили громко:

— Сейчас летим.

И все на корабле разом засуетились, вздохнули облегченно:

— Наконец-то!

И дружелюбно провожали Бабушкина, Грошева и радиста Фоминых на лед, несли для них продовольствие, их одежду, их винтовку. Когда самолет поднялся над льдами, мы долго махали ему вслед, хотя в этом прощании сильно чувствовались холод и тревога пережитых дней.

Проводив самолет, все опять собрались в кают-компанию и на этот раз заговорили оживленно. Из верхней рубки, где помещался ленинский уголок, опять зазвучала музыка, громкая и задорная. Все идет хорошо!

Прошел только один час, вдруг радиосвязь с самолетом оборвалась. Это обеспокоило нас. Не катастрофа ли? К полночи ветер усилился, закружился туман и закрыл солнце, птицы скрылись, снасти уныло заныли, стал падать снег. Синоптик торжествующе сказал:

— Я говорил, что погода ухудшится. Вот вам!

Его дружно обругали и осмеяли. Однако все смущенно переглядывались, но не прямо друг другу в глаза, а так мельком, взглядами косыми и быстрыми.

Часы пошли за часами, томительные и унылые. Небо все было закрыто. В такую погоду, конечно, самолет не прилетит — это было всем нам ясно. Радиостанция с ледокола через каждые десять минут посылала в эфир вызов:

— Самолет «Малыгина», где ты?

Самолет не отвечал. Радист напряженно слушал, что происходит в эфире, ждал, не услышит ли сигналов с самолета, но сигналов не было. К радисту в его рубку то и дело наведывались члены экспедиции с одним и тем же вопросом:

— Ну, что слышно?

И радист отвечал неизменно и коротко:

— Ничего!

Весть об этом тотчас облетала весь корабль, тревога уже настоящая охватила всех.

Подошло и прошло утро. На небе были некоторые просветы: туман уходил, проглядывало солнце, однако ветер дул все сильнее и сильнее, туман снова накатывался и закрывал все.

Однажды вдалеке в тумане мелькнул слева от нас остров Надежда, — мы были от него милях в двадцати. Точно пугающий черный призрак он поднялся в белых океанских далях. На его вершинах горели под солнцем вечные ледяные поля. Мы не успели к нему присмотреться, как туман опять закрыл его.

Вокруг ледокола началось движение льда. Лед подходил медленно, упорно. У борта ледяные поля ломались в куски, подлезали под киль ледокола,

затем начинали подниматься вверх, вдоль бортов, вставали стеной, стена воздвигалась выше, выше и разом обрушивалась. Ледокол стал потрескивать, скрипел, — точно старик закричал под тяжелой ношей. Одни льдины уходили, а на их место тотчас придвигались другие, терлись о борта ледокола.

Деревянный помост, по которому мы спустили самолет, был уже разобран, потому что лед мог унести его. Капитан приказал приготовить машину, и через полчаса винт ледокола заработал изо всех сил. Ледокол прошел некоторое расстояние, подошел к огромному ледяному полю длиной километров в десять и здесь закрепился ледяными якорями, чтобы не каждая льдина терлась о его борта.

Наступили вторые сутки, а от наших летчиков не было ни слуху, ни духу. Уже громче и откровеннее пошли покаянные разговоры.

— Это мы захотели, чтобы Бабушкин полетел. Да, да, мы. А он точно предчувствовал... Разве можно было вмешиваться в такие дела? Бабушкин самый опытный полярный летчик, а мы смели ему советовать.

Опять с каждым часом ореол Бабушкина как героя стал возрастать. А вместе с этим росло и тягостное и томительное настроение на корабле. Везде в каютах и на палубах только и разговору было: где наши летчики? что с ними? Все высчитывали, насколько хватит продовольствия им, сумеют ли они удержаться на льдине, и уже казалось: прилети Бабушкин теперь, все падут к его ногам, — такое

покаянное настроение было у всех. Зачем мы его не удержали?

Утром второго июля, часов около девяти, вокруг ледокола неожиданно началось сильное движение льда. Ледокол закрипел, затрещал, со стен его посыпались облаком шпаклевка и краска, переборки затрещали, двери стали перекашиваться. Все поспешно выбежали из кают наверх, на палубу.

Весь лед вокруг корабля, насколько хватал глаз, быстро двигался. Отдельные льдины крутились, как в водовороте. Ветер дул со страшной силой, он унес туман, солнце теперь светило ярко. Горизонт был огромный, и лишь вдали туман еще закрывал остров Надежду. Огромное ледяное поле, возле которого стоял «Малыгин», было теперь сломано в куски, ледяные якоря уже давно вынуты, и ледокол, точно маленькая льдина, тяжело кружился в общем круговороте. Его несло на юго-восток.

Точно непобедимая армия, льды шли в одном направлении — с востока на запад. Они то и дело сталкивались, — мгновенно в просторах вырастали высокие стены и целые горы, и тотчас шумно обрушивались. У борта ледокола льды поднимались до верхней палубы, громоздясь тяжело, как белые звери, падали в воду. Нижняя палуба уже вся была засыпана льдом. Треск внутри ледокола стоял такой, что в каютах страшно было оставаться. Гнулись бимсы (поперечные крепления корабля), железные переборки отсеков мялись, словно мягкая шелковая материя.

Время от времени капитан приказывал пускать машину в ход навстречу льдам, потому что всех смущал этот остров Надежда, скрытый пока в тумане. Он где-то здесь, недалеко. Приборами было установлено, что нас несет именно к нему.

Остров Надежда! Кто-то злой посмеялся, назвав его светлым именем Надежда. В английских лоциях об этом острове сказано, что суда с осадкой свыше пятнадцати футов не должны подходить к острову ближе, чем на десять миль, а наш ледокол имел осадку в двадцать один фут, мы находимся где-то на расстоянии миль пятнадцати от острова, нам грозила явная опасность.

Льды все идут мимо, идут и тащат за собой нас.

На льдах плывут тюлени, вдали промелькнул белый медведь, он тоже плыл по воле льдов и ветра.

Вдруг после особенно сильного порыва ветра дали открылись, — и мы недалеко от себя, в каких-нибудь десяти милях, увидели остров Надежду. Нас действительно несло прямо на него. Уже впереди виднелись черные, лысые камни, высывавшиеся из воды. Льдины надвигались на них, громоздились белыми горами, камни исчезали под ними, — но вот новый напор, и ледяные горы опять падали, а черные камни снова высывались из-под белых льдин.

Давно всякие разговоры на корабле смолкли. Вся экспедиция и часть команды стояли на палубах ошеломленные, со встревоженными лицами. Сам капитан и штурман маячили на мостике. У всех в эти

часы встала в памяти судьба ледокола «Скуратов», что за несколько лет перед этим погиб вот так же схваченный льдами. Льды понесли его к берегу, прижали к подводному камню, положили на бок и похоронили под собой. Но тогда было одно хорошо: катастрофа произошла вблизи берега, команда смогла по льду выйти на землю и спастись. А что ждет нас? Спасемся ли?

Множество раз машину пускали в ход, винт работал бешено, ледокол пробирался из разводья в разводье, сшибался со льдинами, но льды были сильнее, они упорно тащили нас к страшному острову.

Ветер достиг уже силы шторма. На палубе было трудно стоять. Кругом раздавался грохот, свист, завыванье. Черный дым из трубы вырывался громадными клубами, ветер мгновенно рвал его в клочья. Остров, как черный призрак смерти, подходил к нам. Вот он уже близко. Уже простым глазом было видеть каждую ложбинку на его черных, базальтовых стенах, поднимающихся из океана. На мелях и подводных камнях возле острова громоздились стамухи (так зовут здесь ледяные горы, нагроможденные течением). На стамухах отчетливо желтели пятна, оставленные птицами.

Капитан позвал боцмана, что-то коротко приказал ему. От испуганного напряженного взгляда членов экспедиции и команды ничто не ускользало в этот час. И шопотом тотчас один другому люди передавали:

— Капитан приказал готовить продовольствие и шлюпки на случай катастрофы.

— Начальник экспедиции распорядился, чтобы радист приготовил переносный радиоаппарат.

Эти новости встревожили всех еще больше. Вахтенные матросы вместе с боцманом начали переносить ящики с сухарями к шлюпкам...

О, какие угрюмые лица были у всех в эти часы! Все упорно молчали, все прятали друг от друга глаза, будто боялись показать свой страх. Но человек горд, человек прекрасен и в этой опасности! Ни слова жалобы или досады ни у кого не вырвалось. Ни намека!

Так шли часы за часами в крайней тревоге. Вот-вот мы сейчас сядем на мель, и льды сокрушат корабль. Уже девять миль оставалось до страшного острова, восемь, семь, шесть. Вахтенный матрос непрерывно измерял глубину. И какое это счастье: точные английские лоции обманули — мы уже в шести милях от острова, а лаг все еще отмечает глубину в пятнадцать сажен. Может быть мы наткнемся на подводный камень?!

Вдруг ветер изменился, подул с севера. Но льды еще несколько часов шли в прежнем направлении, прямо к острову, с силой уже слабеющей, но все-таки тащили нас за собой.

Целые сутки продолжалась борьба ледокола со льдами. И не всем ли нам эти сутки показались длиннее года? Все плохо обедали и плохо ужинали в этот день. Ждали, ждали катастрофы.

К концу суток ветер все-таки заставил льды изменить путь. Льды медленно начали поворачивать на юг. Остров их отталкивал. Им свободнее было идти мимо него прямо на юг. Они пошли и потащили за собой нас. Вдоль острова мы плыли медленно, медленно. Опасность как будто стала меньше. Однако что это? Как раз против середины острова стояли на мели два ай берга — гигантские ледяные горы. Пловучий лед в своем движении потащил нас прямо на них. Айсберги стояли почти рядом. Один был похож на гигантский куб величиной с двенадцатиэтажный дом, а другой — на замок с башенками, переходами, узорчатыми стенами.

Солнце все время не закрывалось туманами. Ай берги ослепительно сверкали голубым, зеленым, желтым и красным светом. Углубления в их боках были похожи на синие гроты. Это была картина совершенно сказочной красоты. И — пусть опасность! — все невольно любовались этой красотой. Льды упорно тащили нас прямо на айсберги, вот-вот прижмут, раздавят. Опять и опять капитан приказывал пустить машину в ход, чтобы уйти от ледяных гор, но льды тащили упорно и неуклонно прямо на них. Тогда машина была остановлена, и корабль отдался на волю течения. У подножья айсбергов пловучие льды ломались в куски. Там все кипело, точно в котле. Там вздымались целые стены, падали и раскрошенные в куски лезли в проход между айсбергами. Лыдины толкали и нас в этот проход. Вот ай берги уже медленно пошли мимо нас. Ледо-

кол затрещал сильнее, чем прежде... но десять — двадцать минут, и мы были за ай-бергами...

Ура, мы почти в безопасности!

Раскрошенный лед плавал уже вольно, — за ай-бергами была заводь, похожая на гавань. Мы стояли в двух милях от острова Надежда. Он был весь перед нами, как на ладони, и все-таки корабельный лот отметил двенадцать сажен глубины.

Волшебная перемена случилась на корабле со всеми. Все опять забегали, засмеялись, заговорили громко. Радость, может быть, чисто животная радость, охватила всех. Мы избавились от смертельной опасности, мы живы, мы вышли без повреждений!

Боцман уже застучал молотком внизу на жилой палубе: чинил перекошенные двери, сбивал треснувшие перегородки, механик осматривал отсеки и бимсы.

Целых полдня на корабле царила радость. Но кто-то вспомнил:

— А что же с нашими летчиками?

— Ясно, что они погибли.

— Если они сидели на льдине, лед, конечно, искрошился, и они утонули.

— Им не спастись. За все время они не подали никакого знака.

Такие разговоры сразу потушили нашу радость. Все были так уверены в гибели летчиков. Уж если мы с таким трудом спаслись на нашем большом судне, то как могут спастись летчики со своим хрупким аппаратом? Они должны погибнуть...

Сутки мы стояли в заводи, не зная, что предпринять. Наконец было решено пробиваться на север к острову Карла. Может быть летчики там.

На вторые сутки в ранние утренние часы, когда все на корабле спали, капитан, стоявший на мостике, вдали заметил летящую черную точку. Капитан схватил бинокль, всмотрелся и, потеряв свою обычную медлительность, быстро сбежал с капитанского мостика вниз к каютам и неистово крикнул:

— Самолет летит!

Весь корабль вздрогнул от топота ног. Все бросились с постелей кто в чем был, выбежали на палубы в одном белье, одевались уже на бегу.

Да, самолет летит! Все оглушительно орали ура, прыгали на лед, готовые, казалось, подняться на воздух и в воздухе встретить летчиков.

Самолет покружился над кораблем, сел на льдину. Неистойой толпой все бросились к нему. Летчики с черными, похудевшими лицами вышли из самолета, все трое один за другим. Их обнимали, горячо жали им руки, и эта встреча так не похожа была на проводы.

Пять дней подряд дул южный ветер. Он сильно помогал нашему движению. Льды, как ласковые звери, шли в одном направлении с нами — к северу, к полюсу, и ледаколу небольших трудов стоило раздвигать их. Черный дым из трубы неукротимо несся прямо через капитанский мостик, через бак, застилал ледяные просторы прямо перед носом корабля. На льдинах возле разводий видне-

лись черные туши тюленей. Встревоженные кайры цепочками сидели на краях льдин у воды, высоко подняв головы, всякую минуту готовые нырнуть в воду или взлететь, чтобы спастись от этого страшного хвостатого чудовища — корабля. Чайки стаей



На ледяном поле

летели за кораблем, кричали и дрались — делили рыбу, выброшенную на лед корабельным винтом. Иногда на льдах появлялся белый медведь, он лениво уходил в сторону, — и чайки стайкой летали над ним.

Солнце светило и в полдень и в полночь, — в эти дни не было тумана — южный ветер принес тепло, — и поэтому на палубах все время маячили люди.

Прекрасен ледокол во льдах! Упорно и настойчиво он разбрасывал льдины в стороны со своего пути, льдины шуршали, грохотали, погружались в воду, снова выныривали. У носа корабля они поднимались иногда высокой стеной, и стена тотчас падала с грохотом.

Казалось, ледокол окружен со всех сторон бесчисленными врагами, но точно богатырь отбрасывает их прочь, прочь. И долго за кормой разбитые, искрошенные льдины плясали в разводьях...

И звуки балалаек, гитар и мандлин все время доносились из верхней рубки, где у нас был ленинский уголок — корабельный клуб. И смех порой звучал и веселый говор.

К концу пятого дня на океан пал туман густой и плотный, как вата. С капитанского мостика не было видно корму корабля. Все звуки разом погасли: туман подавлял их. Чайки в тумане казались гигантскими — со страус. Махая саженными крыльями, они летали над мачтами и кричали чуть слышными голосами. В такой туман ледокол не мог продвигаться: не было видно пути.

И мы остановились. Тишина сразу стала полной и жуткой. Ни шуршания, ни треска льда, ни сигнальных звонков, ни стука шагов, ни дреньканья балалайки и гитар уже не было слышно. Только в радиорубке раздавались нервные тытыркающие сигналы. И еще: ветер все так же упорно дул с юга и тихо гудел в вантах.

Фу-у, какая бывает тоска, когда вот так — в густейшем тумане — корабль стоит и день, и два, и три. Уже много раз так бывало с нами: нас застигал туман, мы останавливались, ничего нельзя делать, — только стоять и ждать. Ждать неизвестно до каких пор, может быть, день, а может быть, месяц.

И все, кто не был занят вахтой, скрылись в эти дни по своим каютам — спать, спать, чтобы хоть во сне забыть тоску бессмысленного ожидания.

На этот раз туман рассеялся через сутки. Мы поспешно сгрузили самолет, — приготовили его к полетам на помощь итальянцам. Работали все задорно: всех подстегивало и радовало движение, работа, у всех были оживленные лица — обрадовались, дорвались, наконец-то не надо больше бессмысленно лежать, ждать, есть дело, дело, дело! И с шумной радостью передавали друг другу:

— Слышали? Нас несет к северу со скоростью двадцать пять миль в сутки.

— Вот здорово! Хоть и на месте стоим, а движемся к цели.

— Что-то капитан наш хмурится. Вы заметили?

— Что с ним?

— Такой дрейф ему не по нутру. Говорит, что нас может далеко унести.

Наша работа шла споро. Однако не успели механики и летчики собрать самолет, — опять навалил туман, опять скрыл все, и продержался целые сутки. Но было утешение: мы все равно дрейфуем со льдами к северу, к нашей цели.

Через сутки — это было около полуночи — туман рассеялся, засверкало солнце. Летчики тотчас улетели, но через час туман навалил снова, летчики поспешно вернулись, с трудом отыскивали в тумане корабль и сели у борта на льду. Летчик Бабушкин и борт-механик Грошев, уставшие и явно взволнованные неудачей, поднялись на борт. Их встретили и члены экспедиции и команда.

— Ну, как там?

— Заблудились было. Беда!

— Туман... чтоб ему...

Туман ругали все — дружно и крепко.

— Чорт возьми, это могила какая-то!

— Сколько он может нас держать? Неделю?

Месяц?

И с ненавистью осматривались кругом. А кругом было бело, плотная вата лежала на всем, — протяни руку, пальцы едва видны. И опять все, гулко топя по скрипучим трапам, разошлись по своим каютам — спать, ждать, тосковать в одиночку. В верхней рубке затренькала одинокая балалайка. Мы шли на помощь, мы спешили, мы напрягали все силы, — и вот туман, остановка, вынужденное ожидание, тоска.

К утреннему чаю вышло только четыре человека вместо семнадцати. Только за капитанским столом были все в сборе, дисциплинированные, выдержанные — штурманы, механики, радисты, им, привычным к полярным плаваниям и долгим терпеливым ожиданиям, были не страшны туманы.

А два часа спустя после чая по кораблю вдруг пронеслась весть: ледокол «Красин» спас двух итальянцев — Цаппи и Мариано, и идет к другой группе — Вильери. Сразу все забегали, заговорили. По каютам зажглись огни, сонные люди поспешно задвигались, начали одеваться.

— Эй, ты проснись! Слышишь? «Красин» спас итальянцев!

— Что такое? Не может быть!

— Радио пришло! Иди в кают-компанию, читают.

А в кают-компании уже толпой собрались члены экспедиции, штурманы, сам капитан, механики, — все взволнованные, с какими-то новыми, почти ожесточенными лицами. И в словах звучала невольная зависть:

— Мы шли, а «Красин» вырвал из-под носа.

— Чорт бы его... впрочем, молодец! Хорошо, что спас.

— Хорошо, да не очень. Мы должны были спасти.

— А мы Вильери спасем. Вот только туман рассеется.

— Гляди, он и до Вильери доберется.

— Синоптик! Когда же туман кончится?

— Дня через два кончится.

— Ну, наше дело швах, — мы не успеем спасти.

И весь день в кают-компании, на палубах, на льду, парами и группами ходили, стояли люди,

разговаривали, обсуждали, проклинали туман. И уже никто не уходил в каюты, не ложился спать.

А после ужина радио вдруг принесло новую весть:

— «Красин» спас группу Вильери.

Точно суровый ветер подул на всех, всех разнес в разные стороны: пошли все в одиночку, и при встречах только криво усмехались и говорили слова, которых не повторишь.

А туман, будто смеясь и дразня, ушел, солнце засияло ослепительно, с юга все еще дул слабый ветерок, теплый и обещающий, — часы вышли самые удобные для полетов. Куда же теперь лететь? Цели нет. Все разрешено...

В полночь мы получили из Москвы приказ:

«Малыгину» итти к Шпицбергену на поиски пропавшего Амундсена».

И тотчас на корабле был объявлен аврал — все на работу: грузить самолет со льда на ледокол. О-о, как зверски работали все!

— Скорей, скорей! Если здесь не успели, успеем, может быть, там.

Часа через три — не больше — самолет уже был убран, помост снят, ледяные якоря вынуты, — мы уже могли бы двинуться к югу, пробиваться через льды на чистую воду, чтобы итти к Шпицбергену. После нас, как злая память, на этом девственном льду и снегу останутся лишь горы шлака, выброшенного из машины, останутся окурки, спички,

разбитые бутылки, коробки, обрывки бумаги — отвратительный мусор, оскорбляющий пустыню.

Из трубы повалил черный, густой дым, — корабль готовился к походу. Стало чуть-чуть веселее. Через час зазвонили сигнальные звонки в машине и на капитанском мостике, корабль задрожал, льды у бортов задвигались, зашуршали. Опять палубы полюднели, как всегда при движении корабля во льдах.

— Ого, лед не подается.

— Нагнало его, не проворотишь.

— Даже разводий не видно.

Капитан возбужденно ходил от одного конца мостика к другому, хмурый больше обычного.

Час прошел, а ледокол даже не успел повернуться носом к югу, и недалеко за кормой виднелись на льдах кучи шлака и обрывки газет.

Опять зазвонили сигнальные звонки, — и... машина остановилась.

— В чем дело, капитан?

— Овчинка выделки не стоит. Бесплезные усилия. Только напрасно тратим уголь и воду.

— Что же делать?

— Ждать.

И, грузно стучая тяжелыми подошвами своих шекльтонов, капитан спустился вниз, в свою каюту.

Когда остановили машину, стало тихо-тихо, звук, даже самый слабый, уносился далеко над ледяными просторами.

Ждать! Какое ужасное слово. Ждать, потушить свою энергию, забыть свою устремленность. Как осенние мухи, мы вяло бродили по палубам, всматривались в ледяные просторы.

Южный ветер все еще дул, льды уплотнились сильнее, нас несло на север со скоростью двадцать пять миль в сутки.

И в этот день в кают-компании за обедом кто-то бросил фразу:

— Послушайте, а ведь нас может утащить далеко на север?

Все услышали эту фразу и все насторожились.

— Может.

Множество глаз вопросительно посмотрело на начальника экспедиции.

— Конечно, может. Такие случаи бывали.

— Бывали?

— Да. И не раз. Экспедиции Брусилова, Русанова... Вот уже шестнадцать лет о них ни слуху, ни духу.

Все замолчали, — будто у всех на моментхватило дыхание. Журналист Дорогин большими круглыми глазами осмотрел по очереди всех сидящих за столом: «Что же, и мы на шестнадцать лет во льдах?»

— Но, — продолжал начальник экспедиции, — мы находимся в благоприятных условиях: лето только началось, — будут переменные ветры, таяние, мы успеем выбраться.

— А все-таки, возможно, что затрет?

— Во льдах возможно все...

Дообедали почти молча. И после разбились по два, по три человека — втихомолку говорили: что ждет нас?

Часы потянулись длинные, как сутки. Спали. Читали. Гуляли по льду и по палубам. Играли в домино и в блошки. Бренчали на гитарах и балалайках. Рассказывали анекдоты. И все томились, томились отчаянно. На лицах, в движениях уже проглядывала скука.

Раза два в сутки пытались двигаться. Винт работал отчаянно, и все-таки ледокол ни с места. Опять останавливали машину, — опять становилось тихо-тихо и... тоскливо.

А солнце точно дразнило, — сверкало и в полдень и в полночь. И сверкали льды и снега. Ветер приносил тепло — было два градуса выше нуля, два! И кайры большими вереницами пронеслись мимо.

Сутки прошли. Вторые прошли. Льды все сжимались, чуть-чуть потрескивали у бортов корабля. А приборы строго и холодно отмечали: двадцать пять миль, двадцать пять миль к северу, к северу.

Беспокойство капля за каплей капало в каждое сердце. Но все беспокоились по-разному. Лица людей, закаленных в полярных плаваниях, были непроницаемы, как... как пустыня, — будто ни одна черта не изменилась. А лица членов экспедиции, впервые попавших во льды, достаточно сильно выражали тревогу.

Еще прошли сутки, — опять томительные. Ветер усилился. Южный. Вокруг корабля лед стал потрескивать. Приборы опять отметили неизменный путь — 25 миль к северу. Музыка и смех прекратились. Уже никто не пел, не говорил громко. Болтающиеся одинокие фигуры виднелись на палубах и на льду.

И наконец на четвертый день в утренние часы вдруг перед кораблем открылись разводья.словно синие реки они протянулись между ледяными берегами. Тотчас был отдан приказ изготовить машину, и ледокол, не жалея ни воды, ни угля, изо всех сил двинулся в путь — назад, к югу. Но в эти дни лед нагромоздился горами, ледокол бил в перемычки, пролезал через поля — из одного разводья в другое, в третье, то и дело менял курс — к востоку и западу, к северу и югу, в обход и прямо, лишь бы уйти от этих страшных ледяных цепей.

На корабле сразу все повеселели. Палуба заперестрела людьми, опять зазвенела гитара в верхней рубке...

На льдах то и дело встречались медведи и тюлени.

Эти сутки были точно воскресение из мертвых — вот мы стояли, ждали, томимись, теперь изо всех сил пошли. Черный дым тучей валил из трубы. Хорошо!

Услужливый лаг (прибор для измерения пройденного пути) отметил: мы прошли за сутки семьдесят пять миль.

А солнце неизменно сверкало. Было тепло и радостно. С биноклями мы стояли все время на палубе. Вдруг вдали что то зачернело на льдах. Мы попеременно и долго всматривались. Ближе, ближе.. Завиднелось ясно: на льду лежали черные кучи шлака, окурки, бумага, бутылки...

— Мы же были здесь! — в отчаянии крикнул кто-то.

Сначала никто не поверил. Глазам своим не поверил. Итти полным ходом целые сутки, не жалея ни угля, ни пресной воды, — и вдруг!..

— Вот разбитый ящик. Наш.

То же было разводье. Льды кругом лежали, нагроможденные холмами.

— Мы были здесь.

На капитанском мостике нервно зазвонил сигнальный звонок, машину тотчас остановили, и все, злобно ругаясь, тотчас разошлись по своим каютам.

Журналист Дорогин вдруг задергался, глаза у него округлели, и в них глянул ужас. Дорогин хватал по очереди каждого за руки — членов экспедиции, штурманов, механиков.

— Да как же так? Это что же, нам теперь не братья?

И его обрывали резко небывало резко:

— Оставьте меня в покое.

Палубы опустели. Дорогин полез на капитанский мостик, донимал вахтенного штурмана:

— А что же теперь с нами будет?

Часа два никто не показывался ни в кают-компании, ни на палубах. Дорогин уже побывал и в машинном отделении, и в рубке штурвального, — словно неприкаянная совесть бродил он по кораблю...

Зазвонил звонок к обеду. Молча собирались все. Дорогин, не садясь к столу, ходил по кают-компании от стены к стене, всматривался в каждого напряженно:

— Что же теперь, товарищи, с нами будет? Без витаминов мы погибнем. Не развести ли нам огород на льду? Я думаю, это возможно...

Все переглянулись. «Что он шутит, чорт бы его взял?» Но Дорогин не шутил. Это явно было. Лицо серьезное, в глазах ужас.

— Да, да, без огорода нам не обойтись. Не будет огорода, мы все подохнем от цынги.

— Что вы говорите, Дорогин?

— А что? Разве я не прав? Я не желаю умирать, как умирали Русановы и Брусиловы. Я желаю жить.

— Мы все жить желаем, но огороды на льду... Вы подумайте!

— Если захотеть, все будет возможно.

Он говорил твердо, убежденно, — он в самом деле хотел жить.

— Консервы мне уже и сейчас надоели. Я хочу зелени. Без зелени смерть.

Все молча глядели в свои тарелки. На краю стола доктор пробормотал:

— Бедный малый.

— Послушайте, Дорогин, вы бы пообедали! — крикнул гидрограф.

Дорогин возмутился.

— Как это можно обедать, когда у нас ничего не решено!



Самолет Бабушкина на льду

Он сердито, нервно повернулся и опять прошелся по кают-компани.

После обеда все по два, по три человека вылезли на палубу, говорили вполголоса:

— Что с ним? С ума сошел? Чорт возьми, еще сумасшедший в этой железной коробке... неприятно.

— Товарищи, прошу вас, не расстраивайте его. Давайте будем всячески его ободрять.

— Чшш! Идет!

Дорогин поспешно переходил от группы к группе.

— Так как же, товарищи, насчет огорода? Хотя бы лук какой-нибудь, ну, и картофель. В Финляндии прямо на камнях разводят. Я видел.

От него молча отвертывались. Он шел к другой группе.

— Так как же, товарищи? Хоть бы лук какой-нибудь...

В эти часы пал туман, — опять непроглядный, как вата, понесло пронзительной сыростью, гигантские чайки с саженными крыльями иногда выныривали из могильной тьмы, ветер уныло плакал в вантах... Тоска, цынга, смерть... Куда бежать? В эти дни и часы счастлив был только один синоптик: он попрежнему возился с термометрами, психрометром, доставал ведром морскую воду, измерял, записывал, — вдохновенный, как маг и волшебник...

Дорогин не ел, не пил, не спал, не читал, не писал, — подняв воротник своего кожаного пальто, он ходил из конца в конец по кораблю, прицеплялся ко всем, развивал огородные проекты.

Прошли сутки. Ветер дул все так же с юга, приборы опять отметили наш путь 25 миль к северу. Мы уже подошли к 80 градусу северной широты. Что ждет нас?

Дорогин неизменно торчал на палубах или на капитанском мостике. От него все стали прятаться. Раза два на него крикнули:

— Отойди прочь, чорт тебя возьми! Не говори чепухи!

Дорогин отходил обиженно, весь подергивался. Сколько? — Уже целых пять суток мы дрейфуем со льдами к северу. Да, да. Пять умножить на двадцать пять будет сто двадцать пять миль. Ого, какой путь, невольный путь к полюсу... «Экспедиции Русанова и Брусилова на этой же широте были захвачены дрейфующими льдами».

Ни смеха, ни музыки, ни шуток. Или сидят читают или пишут или разговаривают о чем-то далеком, но разговаривают вполголоса. А Дорогин здесь же, возле всех — сразу похудевший, с провалившимися глазами.

На шестые сутки около четырех часов после полуночи вдруг все услышали — корабль куда-то идет.

— Что такое?

Полуодетые люди выходили из кают на палубы, смотрели несколько минут, уходили. И боязливо, точно боялись сглазить, спрашивали один другого:

— Идет?

— Идет.

— Куда? Опять на прежнее место?

— Посмотрим.

Мимо проносились ледяные поля, холмы, просторы. Но странно, все еще боялись поверить: говорили лениво, нехотя, не показывая радости, а радость уже глядела во всех глазах и в улыбках.

Из разводья в разводье ледокол шел, меняя курс ежеминутно. Порой он прорывал поля, бил в пере-

мычки... Опять медведи и тюлени завиднелись на льдах — уже радость.

После полуночи вдруг пошли сплошные ледяные поля: они были такой длины, что не хватал глаз, но всюду на них точно синие язвы виднелись лужи. Солнце и южный ветер уже хорошо их потрепали. В одном месте они сжали разводье, не было выхода. Ледокол попытался пробраться прямо через них, твердым курсом на юг. Поле легко поддалось — лед крошился в куски... Все напряженно всматривались в эту борьбу.

— Идет! Идет! Лед поддается!

Весь день ледокол шел полями, полями, лишь изредка попадая в разводья. И все время курс держался верный: на юг. Около полуночи впереди показалось «водяное небо» (так моряки зовут темный отсвет воды на небе), оно было немного вправо, — ледокол направился туда.

Старший штурман Степанов стал в этот день героем: это он вывел корабль... Его ловили, его спрашивали:

— Как случилось?

Степанов, сам радуясь, рассказывал:

— Лыдина подперла под корму. Думаю: «Сломает винт. Надо отвести». Дал ход, повернул судно в разводье. А разводье на юг. «Дай, думаю, рискну, авось немного продвинемся». Повел судно. Жду: вот-вот будет опять преграда. Ан, нет. Кончилось это разводье, а за маленькой перемычкой другое. Я туда...

Дорогин тенью ходил за Степановым, слушал подробности.

— Что же, мы выбрались?

— Ну, это еще неизвестно. Вот когда будет чистая вода, тогда посмотрим.

Час, два, три, — «водяное небо» становилось все ближе, ближе, оно расползлось вправо и влево и скоро заняло весь горизонт. Узкой полоской впереди завиднелись воды. Лед уже был мелкий, и корабль легко отбрасывал его с пути...

— Смотрите! Лед качается на волнах! — дико закричал Дорогин.

Все присмотрелись — сначала к Дорогину (не совсем ли он спятил?), потом ко льду. В самом деле, легко можно было заметить, что лед качается на волнах.

— Волны! Открытая вода! Просторы!..

Часа не прошло, ледокол вышел на кромку, впереди было бесконечное водяное пространство...

— Ну, поздравляю вас! — сказал с улыбкой капитан, проходя мимо нас.

Дорогин бросился к нему.

— Да? Поздравляете? Значит, все хорошо?

Он захохотал дико, диким нутряным хохотом, он повернулся к северу, погрозил кулаком.

— Прощай, проклятый полюс!

И хохоча побежал в кают-компанию, закричал:

— Товарищи! Выбрались! Ура!

Он бегал из угла в угол, нервно потирал руки и хохотал, хохотал... Доктор приказал ему выпить

рюмку чего-то темноватого, увел вниз в каюту спать.

А на палубе собрались все, смотрели на волны, что шли с юга, тяжелые, белогривые. Начальник экспедиции показал направо и налево.

— Смотрите, какими зубцами располагается иногда кромка льда. Каждый зубец в несколько сот верст длиной. Мы попали в вершину зубца. Наше счастье...

Открытой водой, качаясь на волнах, ледакол пошел к западу.

Двое суток Дорогин спал непробудно. Спал бы, может быть, больше, но мы разбудили его в тот час, когда впереди показалась воздушная белая линия гор на Шпицбергене.

В ПУТИ

Каждый город имеет свое лицо. Лица русских городов особенно разнообразны. Архангельск — это прежде всего море, именно море, а не река Двина, на которой он расположен.

Для того чтобы с вокзала попасть в город, нужно сесть на пароход и переехать через Северную Двину. Пароход этот почему-то называется «Москва», он похож на старого генерала, продающего папиросы где-нибудь в Константинополе или Белграде. Когда-то и он, должно быть, совершал большие плавания. Но сейчас это почти полный импотент, годный лишь для того, чтобы таскать пассажиров и разную кладь с берега на берег. Машины «Москвы» хрипят и кашляют по-старчески, весь он трещит и стонет, когда пришвартовывается к пристани. Мне пришлось довольно много плавать в разных морях, но именно при переезде через Двину я впервые ощутил совершенно явственный страх.

У вокзала, на пристани, болтая босыми ногами, в живописных позах сидели и валялись мальчишки-грузчики. Двое из них с необычайной легкостью взвалили на плечи тяжелые ящики с киноплёнкой, имуществом оператора Валентэя. Мне думается,

что в каждом из этих ящиков было не менее трех пудов.

В канаве, на солнцепеке, медленно умирали три черных слепых щенка. Тосклив и бесконечно назойлив был их жалобный писк. Пока «Москва» постепенно наполнялась пассажирами и разной кладью, угрожающе оседая в воду, двенадцатилетний Колька рассказывал мне о своей работе и о своей семье.

От Кольки пахнет водочным перегаром, волосы его спутаны, в них солома и угольная пыль. Колька задрал кверху рубаху и греет в песке голый живот. Кроме вихрастой головы с голубыми глазами, в нем нет уже ничего детского. Это — заправский мужчина.

— Морем мы кормимся, — говорит Колька. — Если бы моря не было, совсем плохо нам было бы. Вся наша семья с моря живет. Был у меня брат, так тот работал на земле, его отец выгнал, уж слишком шибко он пил. Брату было восемнадцать лет, когда он захотел вступить в артель землекопов, которые осушали тундру. Его не хотели принять, — говорят молод еще. Тогда брат мой рассердился и ночью украл у артели сваю, затащил ее в лес и бросил в болото. А в свае этой не менее двадцати пяти пудов было. Ну, брат и говорит тогда землекопам: «Один я эту сваю могу обратно притащить, вам ее не поднять. А если вы меня в артель не примете, я вам ее вовек не притащу, покупайте новую». Ну, приняли, конечно.

Колька презрительно плюет через плечо. Он лично в человеке уважает только физическую силу, потому что на море это главное.

Вечером над Двиной в белесом тумане садилось удивительно красивое солнце. Зеркальная гладь реки была черна, как деготь, и только изредка к борту нашей лодки докатывалась ленивая зыбь — след от проходящих мимо судов. Серый спокойный свет благотворно действовал на нервы, утомленные долгим днем волнений и хлопот. Нас было пять человек в шлюпке, пять человек, едущих спасать Нобиле. Матрос с «Малыгина», вытянув голые ноги вдоль скамьи, наслаждался прохладой вечера. Изредка совсем близко от нас пролетали чайки. Несколько сажен летели они над самой водой, задевая пухом поверхность воды и оставляя узкие полосы, как след от ногтя, на черном лаке реки. Начальник экспедиции, профессор Визе, рассказывал нам об Арктике, и то, что он говорил, казалось дивным и невероятным, как сказка.

Северный полюс перестал быть неразгаданной тайной. На том месте, где по воле людей скрещиваются меридианы этими же людьми начерченных карт мира, генерал Нобиле сбросил флаг фашистов и крест католической церкви. Год тому назад на этом же самом месте были сброшены кресты Соединенных штатов, Норвегии и Швеции.

Этих признаков человеческого честолюбия уже на полюсе не существует. Вечные льды утащили эти жалкие тряпки в неизвестные края. Флаги че-

тырех государств, пожелавших закрепить за собою условную точку на глобусе, носятся в бесконечных ледяных пространствах.

Потом, через много лет, небрежный прибой выкинет их на безлюдные берега Гренландии, и там они будут лежать десятилетия вместе с обломками судов, плававших по Ледовитому океану еще триста лет тому назад. Туда же прибой принесет и изуродованный труп Мальмгрена.

Северный полюс есть ничто. Бездонная пропасть воды, над которой плавают льды. Люди изучают маршруты движения полярных льдов, потому что для человека во всякой неразгаданной тайне есть необъяснимая прелесть и бесконечный источник дерзаний. Многолетние льды еще не разгаданы. Отдельными глыбами и громадными полями в десятки и сотни миль они носятся по необъятным просторам Арктики. Каждую весну верхний слой льда подтаивает. Он приобретает другую окраску, становится плотнее и крепко садится на пласты старых льдов. Битый многолетний лед в разрезе напоминает яблочную пастилу. Только сверху он сохраняет свой ослепительно-яркий свет. Нижние слои льда темнеют и становятся грязными, как будто ими пользовались люди. Многие годы непрерывно в этих загрязненных льдах развивается жизнь. Самый грязный цвет их — это миллион живых организмов, водорослей, живущих только во льду и умирающих, когда температура поднимается выше нуля.

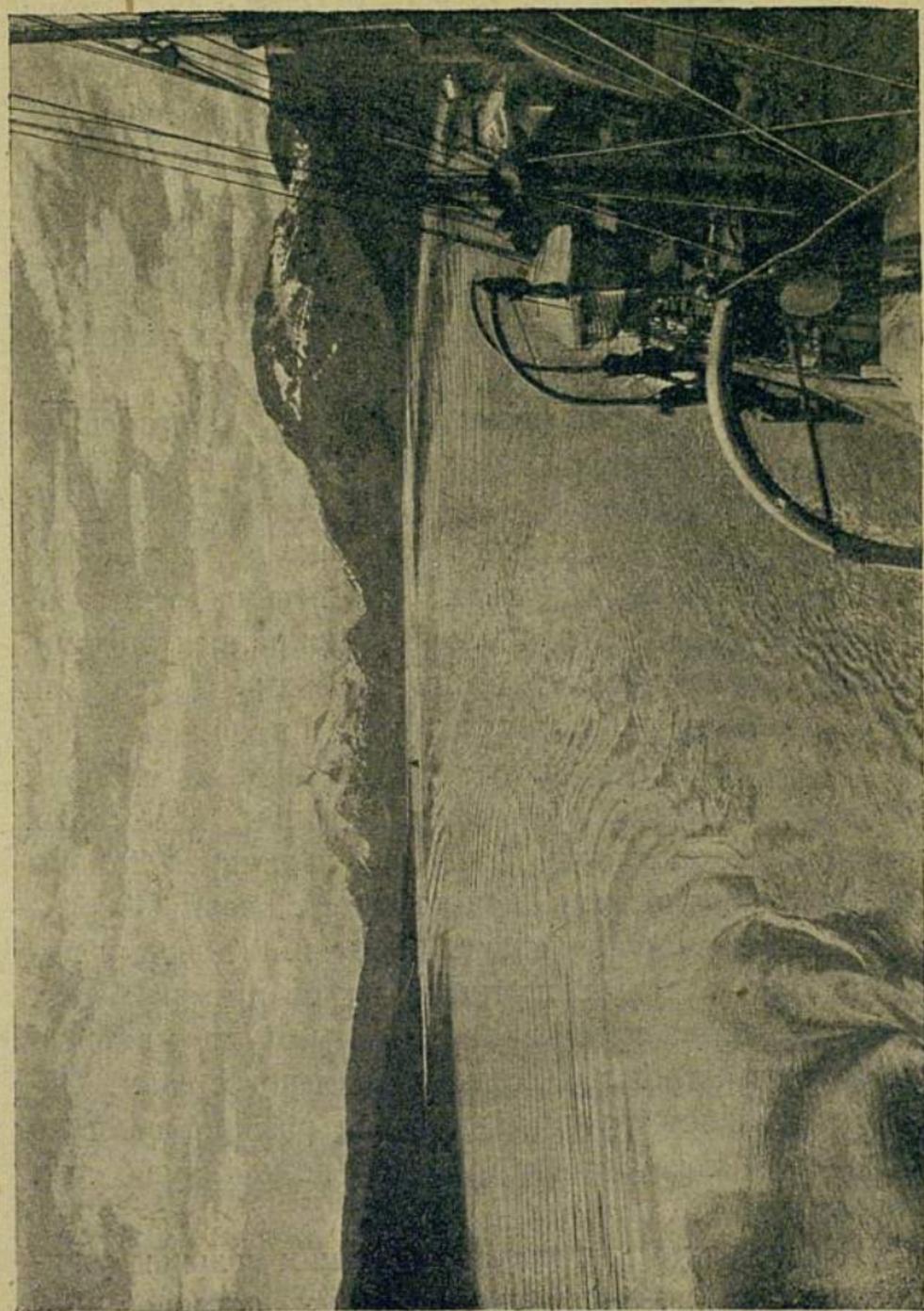
Тайны этих водорослей еще не разгаданы, точно так же как и пути, по которым волна Ледовитого океана из года в год дрейфует многомиллионные ледяные поля. Люди уже давно потеряли надежду преодолеть эту стихию. Они брали с собою запасы на несколько лет, вмерзали в ледяное поле и двигались вместе с ним по просторам Арктики, надеясь в следующий раз самим найти туда дорогу. В настоящее время по маршрутам ледяных дрейфов носятся десятки судов. Некоторые из них плавают со льдами десятилетия. Люди давно умерли, перегрызши друг другу горло в безумии голодной агонии. Замерзшие трупы их валяются на загрязненном льду рядом с покосившимся на бок судном. Много раз в год лед сжимает остатки этого человеческого жилища, выламывает из него отдельные куски. Норвежские рыбаки, которые на парусных ботах поднимаются иногда выше восьмидесятой параллели, рассказывают, что им иногда удается видеть далеко на горизонте эти призрачные суда мертвецов.

Как и у моряков теплых океанов, у полярных промышленников есть свои легенды о летучем голландце. Корабли погибших исследователей бесконечные годы мчатся по ледяной пустыне со своим мертвым экипажем. Ледяная пустыня не сразу выпускает свою добычу. Лишь раз в несколько лет к берегам Свальбарда или Гренландии в полярное лето прибывает остатки человеческих трупов и человеческих кораблей.

На Новой Земле есть становище самоедов. Там руками людей, которые слишком хорошо знакомы с полярными льдами, чтобы испытывать их терпение, воздвигнут замечательный памятник людям, погибшим во льдах. Этот дом — убежище для полярных мореплавателей, потерпевших крушение. Он весь облицован досками и кусками жести, на которых полусмыты водой или стерты трением льда названия погибших судов. Эти обломки человеческих дерзаний прибиты к берегам Новой Земли в течение многих лет. По этим реликвиям можно изучить историю Арктики.

Далеко, в Средние века, уходит история борьбы человечества за северный полюс. Англичане, шведы, норвежцы, датчане и другие, начиная с XVI века, стремились к разрешению проблемы северо-восточного прохода Великого северного пути через полярные льды в богатые страны Дальнего Востока. Трудно найти общую характеристику для пионеров полярных исследований как для тех, которые гибли, не достигнув цели, так и для других, которые возвращались обратно с разбитыми кораблями и разбитыми надеждами. Герои и мученики, пираты-завоеватели, именитые купцы, мелкие жулики и крупные аферисты. Северный Ледовитый океан, величественная гробница человеческих жизней, одинаково обращался с теми, которые пытались нарушить его покой.

Иностранцы плавали на больших парусных кораблях. Корабли затирались во льдах, снасти по-



крывались толстым ледяным покровом, потом лед лез с палубы на палубу, ломал мачты и рубки, рвал такелаж. Обезумевшие от ужаса люди рубили наступающий лед топорами, били его баграми, рвали его порохом. Потом судно кренилось на бок, и в течение нескольких часов оно превращалось в груды щепок. Треска деревянных частей не было слышно из-за оглушительного грохота ломающихся ледяных полей.

Русские поморы плавали иначе. Спасаясь от жадных чиновников, которые заезжали на лошадях и оленях на далекий север за податью для московских царей, поморы уходили в океан на гребных, редко парусных, шлюпках, по восьми-десяти человек в каждой. Когда шлюпки затирались льдами, поморы вытаскивали их на поверхность, тащили волоком по льду, несли на руках и в конце концов, раньше или позже, шли ко дну в тяжелых оленьих сапогах вместе с обломками шлюпок, в которых застревали маленькие голубые льдинки. Поморы искали новых земель, новых людей, зверя.

А иногда бывало иначе. Судно или шлюпку выбрасывало ледовым штормом на сибирский берег. Самоеды били пришельцев топорами из мамонтовой кости, стрелами, кусками каменных скал. Потом резали их трупы на куски и разбрасывали по ветру для того, чтобы будущей весной гуще шел зверь.

Я видел русские кресты на таких головокружительных вершинах величественных островов Ве-

ликого океана, что казалось совершенно невероятным, как спустились обратно люди, которые эти кресты ставили. Я видел эти кресты на бесчисленных норвежских и английских картах Арктики. По этим крестам полярные мореплаватели более позднего времени определяли свое местонахождение. На юго-восточном Шпицбергене, в Стор-фиорде, на одной из вершин Земли Эдж есть целое кладбище из таких восьмиконечных старообрядческих крестов. Говорят, что надписи на них уже стерты ветрами. Но сами кресты стоят и будут стоять еще долгие годы, ибо в этих широтах дерево не гниет, здесь нет микробов. Там же, на Земле Эдж, у подножья гигантского глетчера стоит громадный деревянный сруб, временное жилище, в котором зимовали поморы и которое они оставили к услугам других путешественников, терпящих бедствие, как они. Как говорит английская лоция, после этих русских в доме этом жили только иностранцы, поморы случайно сюда больше не заходили. Норвежцы, англичане, шведы, вероятно, искали это убежище так, как корабль, идущий в шторме, ищет маяка, который должен дать ему спасение. Не даром стены дома испещрены благодарными надписями на многих языках. Любители русской архитектуры XVII века, вероятно, смогли бы написать об этом арктическом жилище целую монографию. Но не в этом основная достопримечательность наследства поморов: этот маяк спасения на 75° северной широты для меня был

прежде всего символом международной солидарности завоевателей Арктики.

Все то, что рассказывал нам профессор Визе в тот памятный вечер на Двине, конечно, оправдалось — полярные льды были именно такими, но как мало все же можно их описать человеческими словами. И не только полярные льды. Люди, замечательные люди, которые работают и умирают во льдах Арктики, коллектив этих людей и каждый из них в отдельности, представляют собою бесконечную тему для изучения. Тип современного полярного мореплавателя уже не интернационален. Хищные американцы попрежнему выходят в море с запасами табаку и алкоголя, этим товаром — продуктом европейской культуры — они отравляют прибрежных самоедов, за кучу яда они выменивают кучу мехов.

В Архангельске, в городском саду, я видал норвежцев, пробившихся в погоне за тюленями сквозь полярные льды на утлых деревянных суденышках. Эти люди моря пришли в ресторан в праздничных городских костюмах, стуча по гравию сада тяжелыми подкованными сапогами. На них было все городское — соломенные шляпы, пестрые галстуки и крахмальные воротники. Но сапоги, тяжелые, непромокаемые сапоги из воловьей кожи, вымазанные топленным медвежьим салом, сразу же бросались в глаза, и видно было, что галстук и шляпа — это не обыденное, чужое, а сапоги, подкованные гвоздями, — их собствен-

ное, родное, то, в чем они трудятся и умирают.

Норвежцы вошли в ресторан тесной кучей, плечо о плечо, ни минуты не теряя соприкосновения друг с другом. Один из них, собственник шхуны, воспользовавшись теплой погодой, провез с собою в Архангельск семью — жену и двух детей. Женщина с детьми села за отдельный столик, далеко от мужчин. Им подали прохладительные напитки и какую-то легкую пищу.

Мужчины в течение нескольких минут заставили свой стол мутной стеной зеленых пивных бутылок. Кряхтя, вынимали они из заднего кармана брюк плоские фляги со спиртом. Вероятно, точно таким же жестом они вынимали их и там, у себя, на судне.

Мужчины говорили о море, о тюленях, о льдах. Кругом суетились подобострастные ко всякому иностранцу официанты, гремела посуда, звенели бутылки, и мне не удалось расслышать точного смысла произнесенных слов. Норвежцы говорили, как всегда, вполголоса, близко наклонившись друг к другу. Даже здесь, в чужой стране, с чужим языком, они не хотели никому доверить тайны своего ремесла. Лица их покраснели, и, видимо, беседа была очень оживленной. Над столиком вились густые клубы трубочного дыма, женщина и дети ели пирожные, запивали их лимонадом, и, заглушая доносившийся сквозь раскрытую дверь запах кухни, до меня дошел терпкий запах моря, шедший от сгрудившихся за столом норвежских сапог.

Мне рассказывали: вот такие норвежцы выходят в море целыми семьями, на гребных шлюпках, начиная от седобородого деда и кончая внуком, который только пять лет как научился плавать. В туманных льдах Белого моря они бьют тюленей, терпя холод, голод, отказывая себе в лишнем сухаре, в лишнем глотке спирта. Через два года такая семья заводит себе моторный катер и небольшой котел, приспособленный для топки тюленьего сала. И так они ходят в море из года в год, целыми семьями, пока на берегу изумрудного фиорда не вырастет, как по волшебству, белый домик, крытый цветной черепицей, огород и сад — лирика мещанского благополучия. Дети болеют ревматизмом, руки их пухнут от кровавых ссадин, но где-то там, в Тромсе, в банке рыбачьих артелей, растет текущий счет и создается благополучие семьи. Такова история всех городов северного норвежского побережья.

* *
*

В Екатерининской гавани есть маленькая угольная бухточка, куда заходят траллеры перед выходом в море. У подножья скалы, на деревянной пристани, навалена гигантская груда угля. Где-то здесь, за каменными глыбами, должен быть город Александровск, но его что-то не видно. Громадные оголенные скалы кое-где покрыты лишаями мхов, как вытертое место на ковре. Во всех трещинах, во всех складках горных пород лежит снег девственный и синий, как снег альпийских вершин.

Таких скал, конечно, в Альпах не встретишь, они есть только в Лапландии или висят они над голубыми кружевами норвежских шхер. Под спудом многотысячной гранитной глыбы к самой воде спустился рыбацкий поселок. В глубоком и узком заливчике, где даже в сильный шторм теплая вода Гольфштрема бывает глаже зеркала, черным пятном виднеется флотилия рыбацких шлюпок. Все это — и скалы, и снег, и угольная бухта — какое-то нерусское, не похожее на наши обычные пейзажи.

Когда «Малыгин» тихо подходит к деревянной пристани, из-за груды угля выскакивает веселый краснощекий человек в фуражке Совторгфлота и, сложив руки рупором, кричит так, что как будто бы содрогаются кругом гранитные стены. Екатерининская гавань расположена в ущельи, голубое небо где-то высоко над нами, кругом отвесные стены черных скал. Здесь солнце светит только в полдень, здесь не бывает ветров. Эта райская гавань как будто бы специально выдумана природой для того, чтобы помочь человеческому мореплаванию.

Мы живем на «Малыгине» уже двое суток. Со времени нашего отъезда произошел целый ряд изменений в плане экспедиции. Чухновский не прилетел к нам, и напрасно два белых с синим поплавок двое суток мелькали на гладкой поверхности Двины. В течение трех дней на рассвете у водной станции собиралась толпа любопытных. Задрав голову кверху,

взрослые и дети зорко наблюдали за небом, ожидая появления гидроплана. За эти дни, как громом, поразило весь мир первое подробное радио от Нобиле, принятое итальянской морской базой «Читтади-Милано». Газеты приводили подробности аварии. Совершенно четко представлялась в нашем воображении разбитая гондола дирижабля, люди, унесенные в пространство на изодранной оболочке, гранитная глыба острова Фойна и палатка, затерянная в ледяной пустыне. В тот день, когда мы пришли в Мурманск принять на борт летчика Бабушкина, пришло первое радио о том, что «Красин» выходит в море.

Жалкие деревянные бараки Мурманска остались в нашей памяти как последнее воспоминание о земле. На песчаном берегу, у оголенного полотна железной дороги сгрудились эти невзрачные жилища людей, населяющих самый северный порт в мире. На базаре торгуют почему-то только одни китайцы, живут они здесь с незапамятных времен и являются монополистами рыночной торговли. В громадном двухэтажном каменном здании «Жел-рыбы» с утра до вечера звучит музыка и пьяные песни. Здесь, в душных прокуренных залах, пропивают свои трудовые гроши мурманские грузчики, моряки с проходящих траллеров, матросы иностранных купеческих судов. Бабушкина мы не дождались и ушли за углем в Екатерининскую гавань. Там, поднявшись высоко по красной лестнице вдоль отвесной стены скал, я с наблюда-

тельной вышки последний раз посмотрел на землю, которую мы должны были покинуть на долгие месяцы. Александровск и Мурманск — молодые города, выросшие на наших глазах. Александровск сейчас умирает. Спотыкаясь в засыпанных снегом и ледяной пылью трещинах скал, мы с гидрографом Лавровым поднялись на самую вершину Екатерининской скалы. Внизу, в заросшей мхом долине — несколько десятков полуразвалившихся деревянных домов. Это — город Александровск. И опять что-то отнюдь не русское, заграничное, напомнилось мне в этом рыбацьем поселке, сдавленном между двумя гранитными глыбами. Люди, которые живут в этом городе, кормятся теплой водой Гольфштрема, и лишь в крайних случаях, в тяжелые годы, когда уходит рыба, вылезают на своих хрупких шлюпках в открытый океан. Население этого города, который по замыслу царского правительства должен был стать сказочной вольной гаванью, порто-франко Арктики, сейчас вымирает. Нелепое головотяпство царских чиновников выбросило в эти скалы несколько десятков семейств, которые у берегов Ледовитого океана должны были стать самой северной колонией империи Российской. Этим людям сейчас не нужна ветка железной дороги, идущая из Мурманска на Колу. Целые поколения этих людей никогда не пользовались иным средством передвижения кроме гребной или парусной шлюпки. В тяжелой борьбе с морем, на жизнь и на смерть, проводят эти люди свои дни и недоумевают, почему

нелепая и несправедливая судьба закинула их в эти скалы, покрытые льдом и снегом восемь месяцев в году.

Мы спустились в долину. Очарование альпийского пейзажа исчезло. Из грязных деревянных домов шел нестерпимый запах жареной трески и затхлый воздух бескультурья, грязи, темноты, нищенского быта.

В деревянной покосившейся на бок церкви, первом здании, построенном в этих местах, шло богослужение. Громадные и неуклюжие, в просмоленных брезентовых рубахах и тяжелых воловых сапогах, крестясь, выходили из церкви рыбаки, спешащие на ловлю. Рядом, в новеньком деревянном бараке, девяностолетний слепой старик варил в громадном чане рыбий жир. В углу, сложенные, как дрова, валялись распоротые туши семги. Такой семги я не видал в московских магазинах. Рыбы были громадные, как акулы, и по жолобу глиняного пола алым ручьем в изобилии стекала с них кровь. Слепой старик так и умрет совершенно темным человеком. Он — глава первой переселившейся сюда семьи. За топкой рыбьего жира он потерял рассудок; родные три раза в день приносят ему сюда пищу, и в полярную ночь, как и в полярный день, медленными размеренными движениями он мешает деревянной палкой кипящее в котле сало. Когда мы попытались заговорить с патриархом семги, он, испуганный звуком чужих голосов, отскочил от котла и зарылся в углу, в груди какого-то рва-

ного тряпья. Я вспомнил, как в XV веке антверпенские торговые суда, прибывшие в Колу, которую они называли Мальмус, застали на этом месте всего три дома, население которых, испуганное появлением иностранцев, разбежалось по тундре. Пять столетий — и как будто бы ничего не изменилось.

Серой полярной ночью мы в кают-компании ели александровскую семгу. По зеркальной глади Екатерининского залива, пыхтя, подошел к «Малыгину» маленький пузатый катер, и высокий человек в фуражке Добролета уверенными шагами поднялся по трапу. Даже если бы я не видел фотографий Бабушкина, я, должно быть, сразу узнал бы легендарного летчика полярной пустыни. Таким, каким увидел я его в эту ночь у подножья Екатерининской скалы, я видал его еще много раз потом в ледяной пустыне, таким знаю его и сейчас. В каждом рассчитанном движении его большого туловища, в каждой улыбке странного для его профессии мягкого лица — все то же уверенное спокойствие, непоколебимая энергия, звериная вера в человека — победителя природы. На ходу поздоровавшись с нами, Бабушкин большими шагами прошел прямо на корму, к самолету и, поднявшись на настил, положил руку на мотор. Теплый ветер, дувший с материка, медленно шевелил брезент, которым накрыт был наш маленький Юнкерс, и в сером полусвете ночи казалось, что машина приветствует своего хозяина.

Бабушкин привез с собою двух студентов, едущих на практику из Ташкента на Александровскую биологическую станцию. Мы посетили это единственное в своем роде научное учреждение. В двух чистых деревянных домиках, прилепившихся у подножья громадной скалы, круглый год много лет подряд работает горсточка героев науки. Труды этой станции известны всему миру, но, когда мы пришли, один из профессоров, спешно вытирая руки, убрал в сторону примус, на котором он жарил себе треску. В музее станции сосредоточены редчайшие образцы представителей животного и растительного мира арктических морей. Мы долго ходили, вытирашив глаза, вдоль стеклянных витрин. В течение этих нескольких часов нам, казалось, открылись все тайны подводной Арктики. Я вспомнил слепого старика, склонившегося над чаном с кипящим рыбьим жиром, витрины музея и жареную треску на примусе ученого, имя которого известно во всех столицах культурного мира. Сколько парадоксов сразу — новая Россия!

«Малыгин» шел к острову Надежды тем самым курсом, которым двести-триста лет тому назад ходили грумманланы-поморы, промышлявшие в Груманте, сказочном арктическом архипелаге, который сто лет назывался Шпицбергеном и лишь недавно переименован в Свальбард. Зеркальная гладь Баренцова моря напоминала скорее какое-нибудь горное швейцарское озеро, чем Ледовитый океан. Древние викинги, ходившие на парусных ботах к Сваль-

барду, называли Баренцово море «Проклятым морем», так сильны были свирепствующие на нем бури. По убеждению викингов бури эти вызывались колдовством лопарей. Еще в начале XIII века Саксон Грамматик писал, что король Горм, собиравшийся плавать Баренцовым морем в Биармию, собрал специальное совещание из магов и волшебников, которые должны были снабдить его судно всеми усовершенствованными приборами, необходимыми для борьбы с колдовством.

Для нас Баренцово море не оправдало своего названия. Хотя стюарт и покрыл столы кают-компании специальными рамками для того, чтобы от качки не спадала посуда, но качки не было и лишь самые слабые из нас два-три часа в день валялись по койкам. Ночь осталась позади нас, она исчезла совершенно. Круглые сутки светило огненное солнце над зеркальной гладью океана, лучи этого солнца проникали в самые темные углы корабля, и сонные, как мухи, мы слонялись целый день по палубе без отдыха, без ночи. Я просиживал долгими часами в радиорубке. Простая вещь — радио — только в таких обстоятельствах познается как величайшая победа человеческой техники над природой. Наш корабль, идущий в открытом океане, все время был связан с внешним миром. Высоко в снастях малыгинских мачт завывал ветер, равномерно вздрагивала антенна, и нервная рука телеграфиста исписывала зеленые бланки различными известиями, поступающими к нам со всех концов мира, на всех

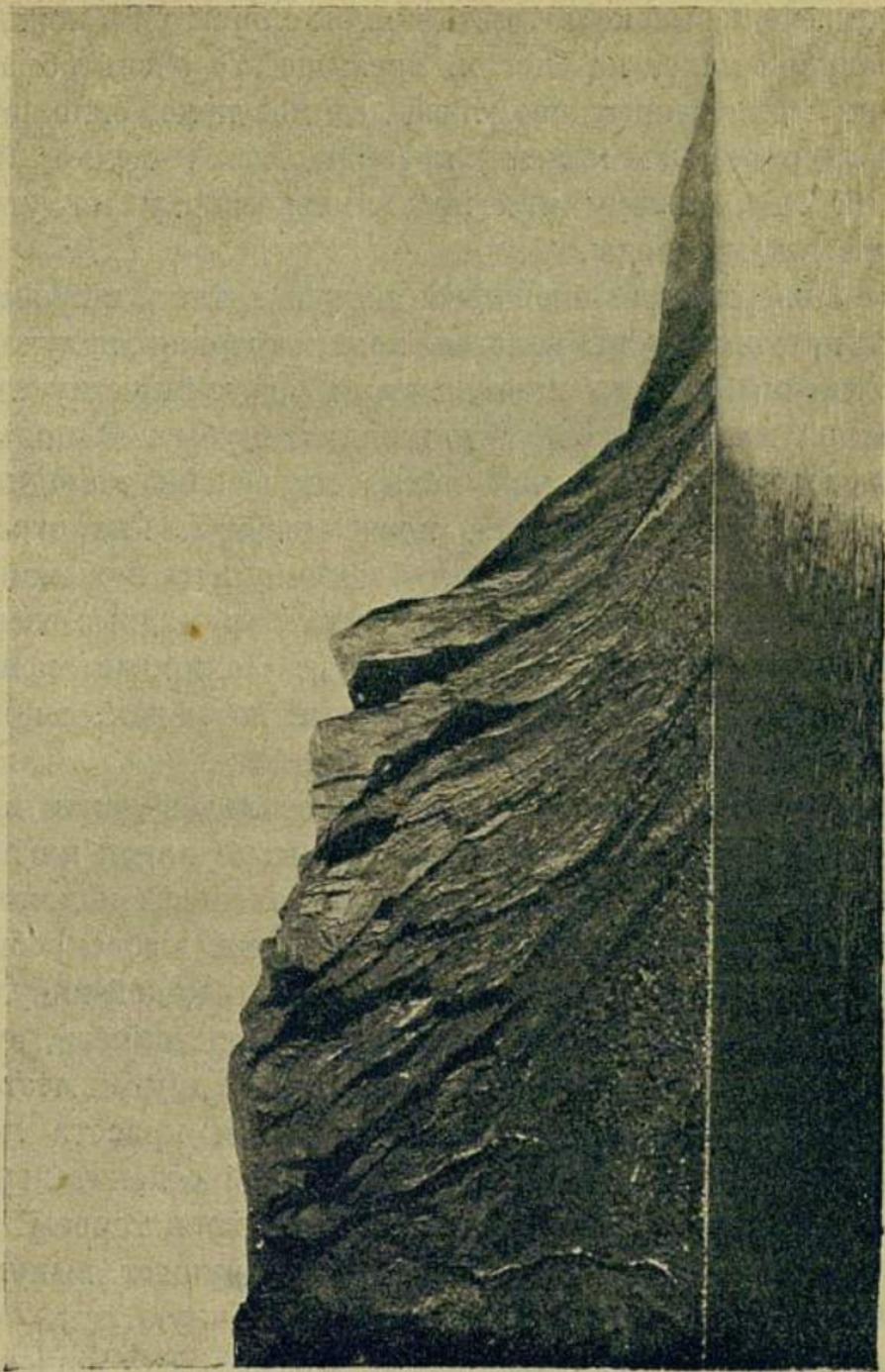
человеческих языках. По этим обрывкам вопросов, ответов, корреспондентских телеграмм мы впервые поняли, что советская спасательная экспедиция находится в центре внимания всего культурного мира. Внизу, в кают-компании, летчик Бабушкин играл в домино. Борт-механик Квятковский возился над исправлением сломанного патефона, а наверху, в радиорубке, телеграфист уже давно перестал писать иностранные названия, и рука его уверенно выводила на всех языках мира:

«Бабушкин, Чухновский, Чухновский, Бабушкин, советские ледоколы идут, идут, идут! Италия! Италия! Нобиле! Нобиле! Бабушкин, Чухновский, советские ледоколы идут».

* *
* *

Говорят, что в стоге сена трудно разыскать иголку. Я думаю, что существует много образов убедительнее этого. Во всяком случае разыскать человека во льдах значительно труднее.

С самолета радиус обозрения в двадцать раз больше, чем высота полета. Если Юнкерс идет в 1 000 километров над землей, видимость равна примерно 20 километрам. Вся эта площадь до бесконечности однообразна, и если внизу, во льдах, каждый торос имеет свои собственные, отличные, незабываемые очертания, то сверху они все кажутся совершенно одинаковыми, как две капли воды похожи друг на друга. Поверхность ледяных полей испещрена паутиной синих жилок. Если ле-



Побережье Свальбарда

теть очень высоко, эта сеть жилок сливается в нежно-голубой налет на снегах. Зрелище это очень обманчиво: для неопытного глаза ледяное поле, сплошное и твердое, как камень, превращается в мелко битый лед, потому что проталины сверху кажутся просветами воды.

Поверхность снежного покрова тает пятнами. В проталины набирается вода, которая излучает солнечный свет, пропущенный через призму ледяной массы. Оттого эти жилки голубые. В проталинах всегда пресная вода, она очень холодная и ею хорошо напиться после работы. Гидрограф Лавров рассказывал нам, что к концу лета в снежном покрове ледяных полей образуются громадные озера безупречно чистой пресной воды. Полярные экспедиции, на многие зимы запертые во льдах, знают всю радость встреч с такими озерами.

Ветер, снежные бури и сжатие льдов лепят из торосов самые причудливые формы. Я видел нагромождения ледяных обломков, до нелепости похожие на статуи, на китайские пагоды, на небоскребы. За все время плавания, глядя на какой-нибудь торос, мне ни разу не приходилось вспоминать, что те же очертания льда я видел где-либо в другом месте. Но сверху, с самолета, причудливая красота ледяных глыб сливается с общей массой ослепительно яркого поля. С высоты в пятьсот метров торосы не дают даже тени. Глаз едва-едва ощущает выпуклость ледяных гряд и видит бесконечную сеть обманчивых голубых жилок. И это все. Вот почему

посадка на лед в туман почти всегда равносильна самоубийству.

Катастрофа происходит очень просто. Расстояние между грядками торосов и отдельными рапаками невозможно определить на глаз. Летчик идет на снижение, не будучи в состоянии точно рассчитать размеров своего аэродрома. Лыжи вязнут в предательских глубоких жилках, пока грудь фюзеляжа не сталкивается с торосом. Так Чухновскому снесло часть шасси, обе лыжи и два пропеллера. А вот летчик Лундберг, возвратившийся к стоянке Нобиле для того, чтобы захватить с собою еще одного человека, вместе с самолетом перевернулся, сделал «капот». И до прихода «Красина» его металлическая птица лежала рядом с красной палаткой генерала Нобиле кверху лапками, как воробей, замерзший слишком суровой зимой. На исковерканных лыжах аппарата Лундберга профессор Бегоунок в течение десяти дней сушил белье и медвежьи шкуры. Вот почему Бабушкин, прежде чем сесть на лед, всегда делал много низких кругов над будущим аэродромом.

Когда люди долгими часами вглядываются во льды в поисках других людей, терпящих бедствие, они в конце концов начинают галлюцинировать. Ночью, во время сна, в глазах крупными хлопьями мелькает ослепительно белый свет и бесконечным хороводом красок проносятся световые пятна на голубом ледяном покрове.

Когда выше острова короля Карла нас тащил к северу ледяной дрейф, все мы как во сне, так

и наяву тревожились видениями. Человеку больше всего страшно то, что необъяснимо и непонятно. Ледовый шторм, как ни опасны его последствия для судна, не вызывает паники, потому что каждая ледяная глыба, которая кружится вокруг ледакола, сбивая его стальные пояса, видна простым глазом и все действия ее понятны. Но если ледяное поле много часов и дней совершенно неподвижно, если целую неделю на льду у носа «Малыгина» валяется одна и та же коробка папирос «Аллегро», выброшенная летчиком Сергеевым, и тем не менее приборы показывают, что нас несет к северу с быстротой 50 километров в сутки, тогда в души людей поневоле закрадывается беспокойство.

К северу от острова короля Карла ледяной дрейф тащил нас прямо в направлении красной палатки генерала Нобиле. В те дни там уже работал «Красин». Далеко к югу оставалась бензинная база Бабушкина в заливе Виктория. Дул резкий восточный ветер, и нас обволакивал время от времени густой молочный туман. Летать было невозможно, и Бабушкин целыми сутками стоял на капитанском мостике, вглядываясь в небо. Ледяное поле, в которое мы вмерзли, несло с большой быстротой мимо бесконечной массы крупно битого льда, простирающегося к востоку. Люди еще не научились точно угадывать ледяные маршруты, но где-то здесь, на расстоянии каких-нибудь 50 километров, могли находиться остатки дирижабля «Италия» и здесь же, может быть, тоже

в непосредственной близости, шагали через торосы неутомимый Амундсен и его смелые спутники.

Американский миллиардер Линкольн Эльсворт, который в течение всей своей жизни разменивал доллары, оставленные ему отцом, на сильные ощущения, и, в конечном итоге, за недорогую плату приобрел для себя бесславную гибель в воздухе, когда-то писал об Амундсене:

«Я безумно люблю этого старого норвежского барина за то, что он так великолепно презирает богатство, без которого я лично, несмотря на все свои сумасбродства, никак не умею обходиться».

Пусть это не покажется парадоксом. Роальд Амундсен, снарядивший десятки экспедиций, стоимость которых определяется в десятки миллионов долларов, всю жизнь был нищим, в самом благородном смысле этого слова. Амундсен бывал принят королями; у него же на дому власть, правительство бывало частым гостем только в виде судебного пристава. После каждой из своих головокружительных экспедиций, результатами которых потом в течение нескольких лет захлебывалось культурное человечество, Роальд Амундсен, одинокий и старый, просиживал долгими часами в нетопленной квартире, у застывшего камина. Библиотека великого путешественника, его личные вещи, разнообразные реликвии арктических и антарктических экспедиций всегда носили след красных сургучных печатей гражданского суда. Буржуазная интеллигенция щедрой рукой рассыпала у ног Амундсена при-

знаки своего уважения и восторга перед его подвигами, в честь великого путешественника был опустошен не один цветник, широкой рекой лилось шампанское, однообразно звучали льстивые речи и каждый обратный путь Амундсена был усыпан настоящими красными розами, которые так любят скандинавцы, жители севера. Но никогда ни один из тех, который потратил сотни крон или долларов на роскошный букет, не задумался над вопросом, чем живет этот человек и насколько он в личной жизни материально обеспечен.

Амундсен был романтиком полярных льдов. Его литературное наследство — несколько небольших брошюр о всех проделанных им экспедициях — ничего общего не имеет по духу и стилю с тем, что принято у нас считать научным исследованием. В докладах, сделанных известным путешественником в мировых географических обществах, было всегда гораздо больше от романтики, чем от науки. Ученые всего мира с напряженным вниманием слушали его медленную речь, изредка улыбаясь, когда Амундсен неожиданно оставлял в стороне сложные вычисления градусной сетки и с внезапно разгоревшимися глазами рассказывал о том, как белые медведицы кормят своих детенышей, или пытался изобразить, делая в воздухе неловкие жесты левой рукой, тот особенный голубой свет, который излучают ледяные торосы первого весеннего сжатия. Из материалов его докладов ученые потом составляли десятки томов научных теорий, но сам

Амундсен никогда не писал научных книг, и ни одна буржуазная академия не удостоила его званием профессора.

Книги Амундсена пересыпаны поэтическими образами, стихами, песенками, анекдотами.

«Сфинкс» нахмурил брови. Это ему не понравилось».

«Сфинкс» — это ледяной торос, нагромождение льда, прозванное так Амундсеном за свое сходство с подлинным сфинксом.

Замерзая на восемьдесят восьмой параллели в полярных льдах, Амундсен все же находил время для остроумия и шуток.

Он был замечательно скромным, — свойство, отличающее немногих буржуазных ученых нашей эпохи.

«Славные, славные ребята: они никогда не жаловались, но со смехом и песнями брались за самое безнадежное дело... Позвольте мне признаться откровенно и честно, что я не один раз считал положение совершенно безнадежным и невыносимым».

С восторгом повествуя о подвигах своих спутников, Амундсен всегда пытался изобразить, что его роль в организуемых им экспедициях является самой незначительной. Кропотливо собирая отдельные факты героизма других, Амундсен в отношении самого себя был всегда готов на самоуничижение. Если внимательно вчитаться в строки его воспоминаний, то может даже создаться впечатление,

что во всех этих экспедициях он был единственным трусом среди героев.

Имя Роальда Амундсена впервые прогремело на весь мир, когда он с неутомимой энергией своих тридцати лет прошел северо-западным проходом, впервые с тех пор, как существует мир, соединив под самым полюсом Тихий океан с Атлантическим. В то время Амундсен был самым молодым из полярных исследователей, и многие объясняли его успех особенностями молодости. Но впоследствии научному миру пришлось убедиться, что новый конкурент с каждой новой экспедицией становится все более молодым. Почти шестидесятилетний старик, который светлым июньским утром сел в Тромсе на французский гидроплан «Латам» для того, чтобы отправиться в последний смертный рейс на спасение экипажа Нобиле, по сравнению со своими молодыми спутниками казался юношей.

«15 декабря стояла прекрасная погода. Температура показывала минус 23. После полудня мы остановились на отдых. По нашему вычислению, мы уже достигли полюса. Мы укрепили роскошный флаг и торжественно его обступили. Однако на следующий день, производя новые вычисления, мы убедились, что флаг водружен на 89,45 градусов.

Мы унесли свой флаг дальше и стали вести новые наблюдения, продолжавшиеся непрерывно целые сутки. Мы ежечасно отмечали положение солнца. Полюс! Он лежал на высоте 3 200 метров над уровнем моря».

Это — из дневника Амундсена в 1911 году, когда ему удалось достигнуть южного полюса. Экспедиция Амундсена продолжалась свыше четырех месяцев. За это время ему пришлось пройти свыше 3 000 километров в ледяной пустыне. Норвегия встретила своего национального героя с распростертыми объятиями. В витринах магазинов и кафе были выставлены портреты великого путешественника. Но на другой день после того, как отзвучали последние праздничные речи, Амундсен продал часть своей библиотеки для того, чтобы достать денег на жизнь. Свое личное состояние он давно уже растратил на организацию и подготовку различных экспедиций в период с 1903 по 1910 год. Сейчас он был уже нищим, и нужно было заботиться о нахождении средств к существованию. В июне 1918 года Амундсен направился из Норвегии на судне «Мод» к Новосибирскому архипелагу, пытаясь повторить знаменитый дрейф Нансена через полярные льды, то есть использовать естественное движение льдов для того, чтобы при помощи его достигнуть северного полюса. Экспедиция на «Мод» в общей сложности продолжалась около пяти лет. В 100 милях к востоку от Новосибирских островов «Мод» вмерзла во льды и, встретив очень сильное сопротивление, вынуждена была зимовать вдали от суши. Лишь в сентябре 1919 года, спустя полтора года после начала экспедиции, судно вырвалось из сжатия и начало дрейф в чрезвычайно тяжелых условиях. Борьба продолжалась

в общей сложности около трех лет, после чего Амундсен вынужден был вернуться к чистой воде, не достигнув цели. В августе 1922 года Амундсен вновь входит во льды, имея на борту судна самолет. В траверзе острова Врангеля «Мод» подхватывается северо-западным дрейфом, и Амундсен делает несколько попыток подняться на самолете и, покинув временно судно, лететь непосредственно к полюсу. Один из полетов кончается поломкой аппарата, и Амундсен вынужден возвратиться домой, собрав колоссальный материал и полный планов новых воздушных экспедиций.

В 1924 году Амундсен предпринял турне по Соединенным штатам и, отказывая себе во всем, копил деньги, вырученные от публичных лекций, для организации новой воздушной экспедиции непосредственно с Шпицбергена на северный полюс. Но дело подвигалось медленно. Американские научные общества, университеты и профессура устраивали в честь Амундсена банкеты, говорили пламенные речи, но деньги поступали микроскопическими дозами. В день одной из наиболее крупных неудач Амундсен высчитал, что, если так будет продолжаться, ему лишь через шесть лет удастся скопить средства, необходимые на первые организационные расходы. Однако великого путешественника не остановил такой долгий срок, как его не останавливала и прежде мысль плавать в вечных льдах многие годы. Он все же решил довести дело до конца и посвятить чтению лекций весь остаток своей жизни,

лишь бы собрать средства, необходимые для полета на полюс.

Случай столкнул его с американским миллиардером Эльсвортом, и уже через два дня Амундсен перевел в Норвегию по телеграфу 85 000 долларов на имя своего друга и ближайшего помощника пилота Рийсера Ларсена, который немедленно приступил к выбору типа самолета для предстоящей экспедиции.

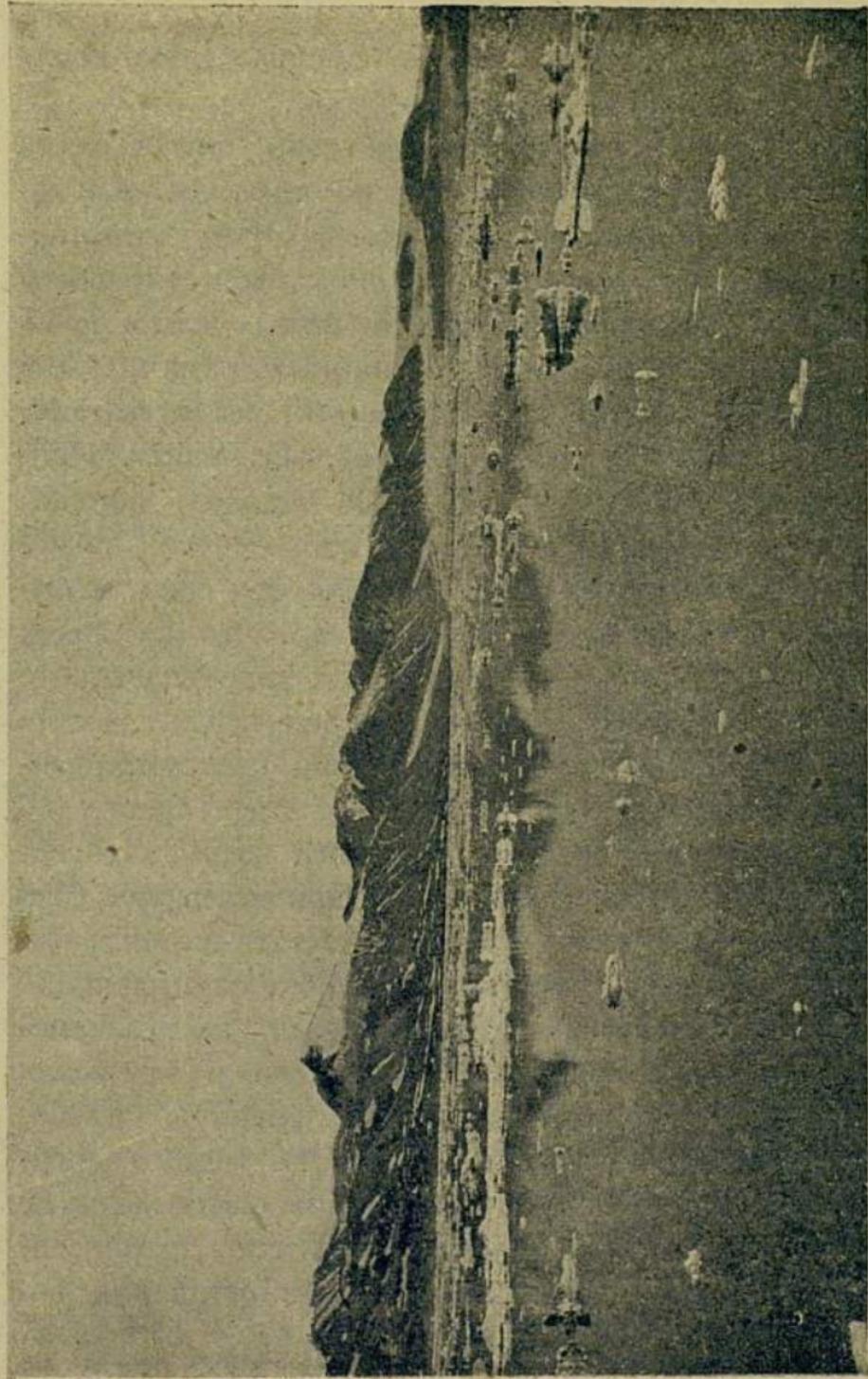
В апреле 1925 года подготовительные мероприятия закончены. Амундсен и Эльсорт приобрели два двухмоторных гидроплана, зафрахтовали необходимые корабли, и экспедиция направилась к Шпицбергену для того, чтобы оттуда взять старт на полюс.

Об этой экспедиции Амундсена достаточно в свое время писалось. Оба самолета достигли неслыханной для этого времени широты — 88 параллели. Один из аппаратов после двухнедельной нечеловеческой борьбы экипажа со стихией был истерт льдами в порошок. На втором самолете, преодолевая холод, туман и цепкие объятия ледяной пустыни, отважные путешественники возвратились на Шпицберген. Полюса все же достигнуть не удалось. Ошибка Амундсена заключалась в том, что он применил для этой экспедиции морские самолеты, способные производить посадку только на воду, а не на лед. Тем не менее технический и научный успех этой экспедиции был огромен. Вопрос о перелетах в Арктике с принципиальной точки зрения мог считаться решенным.

Учитывая опыт своей неудачи, Амундсен решил для следующей экспедиции попробовать использовать летательные аппараты легче воздуха, а именно — управляемый аэростат. Для этой цели, после двадцатимесячной погони за деньгами, Амундсен приобретает у итальянского правительства дирижабль полужесткой системы, конструкции полковника Умберто Нобиле. Сам конструктор отправляется с Амундсеном в эту экспедицию. Экипаж воздушного корабля состоит из норвежцев и итальянцев, в числе ответственных руководителей экспедиции — несколько постоянных спутников Амундсена во льдах — пилот Рийсер Ларсен, механик Омдаль, метеоролог Мальмгрен и другие.

Северо-западный проход. Южный полюс. Северо-восточный проход. Шпицберген—северный полюс—Аляска. Вот жизненный путь Роальда Амундсена.

Я никогда не знал этих людей, вылетевших в неизвестность ранним туманным утром из маленького норвежского городка, затерянного в кружевах фиордов. Этих людей сейчас разыскивает весь мир. Но мне знакомо место, откуда дал старт «Латам». Город этот и сейчас выглядит таким, каким он был много лет назад. Там маленькие белые домики под черепичными крышами утопают летом в садах. Самое важное лицо в городе, консул, гуляет в полдень по главной улице, заложив руки за спину, и встречные, раскланиваясь, уступают ему дорогу. Там на площади стоят таксомоторы, на которых некуда ехать, люди не знают там житейских бурь,



Пловучие льды у Свальбарда

и девушкам позволяют читать Гамсуна только после того как они становятся невестами.

Мне рассказывали — в тот день, когда ветер волочил остатки дирижабля по торосам, Амундсен приехал в другой норвежский город, запрятанный в ущельях между гор. Улицы были украшены флагами, люди надели праздничные одежды и во всех окнах, в простых деревянных рамах, были выставлены портреты полярного исследователя. Через несколько дней в ратуше был банкет. Присутствовали ветераны полярных походов, моряки, механики, рыбаки, отцы и братья героев, погибших в Арктике. Амундсен говорил про свои разногласия с Нобиле. Он рассказывал, что во льдах нельзя летать ни ради спорта, ни ради славы, что это — наука. Люди, которые уже много раз слышали этот рассказ, пожирали Амундсена глазами, разинув рты, потому что впервые он сам говорил об этом. В разгаре веселья открылась дверь и вошел запыхавшийся телеграфист. Он принес первое SOS с итальянского военного судна «Читта-ди-Милано». Амундсен долгое время сидел глубоко задумавшись. Через несколько дней он вылетел на «Латаме» из маленького городка, затерянного в кружевах фиордов. Его судьбу разделили француз Гильбо, поспешивший променять праздную толпу аэродрома Ла-Бурже под Парижем на беспредельные просторы полярных льдов, и летчик Дитрихсен, на лице которого эти льды не раз оставляли вокруг глаз сеть мелких морщинок.

ДВЕНАДЦАТЬ ЗАПИСЕЙ В ДНЕВНИКЕ

ДЖУДИЧИ УТЕШАЕТ

26 июня. Фиорды.

... Ночью в кают-компанию ворвался краснолицый маленький Орас. Я уже спал на своем полукруглом зеленом диване в углу. Спали все остальные обитатели кают-компания. Джудичи, Гуль, Суханов. «Красин» шел фиордами. Близились к выходу в океан.

Орас криком будил людей. Собрались почти все. Спасен Нобиле. Трудно сказать, что воцарилось раньше — радость или смущение. Первая мысль — не придется ли возвращаться? Ведь, если оказалось возможным на самолете опуститься к лагерю группы, то не окажется ли это возможным и в дальнейшем? За Нобиле могут быть спасены остальные. Имеет ли смысл продолжать экспедицию? Первым опомнился Самойлович. Он подошел к Джудичи и поздравил его как итальянца:

— Со спасением Нобиле!

Тут произошло нечто неожиданное. Джудичи уныло смотрел на Самойловича, тяжело вздыхал, усиленно дымя сигарой, и вдруг, опустив руку на плечо начальника экспедиции, принялся его утешать:

— Ничего, бог даст, все спасены не будут, останется что-нибудь и для нас! Не будем унывать.

После этого его не поздравлял никто. Итальянский журналист откровенен до конца. Все в мире существует лишь для того, чтобы давать материал ему, Давиду Джудичи, корреспонденту самой большой итальянской газеты! Не дай бог, если итальянцы будут спасены раньше, чем это выгодно Джудичи!

МЕДВЕДИЦА

Июнь. Во льдах.

... Утром подстрелили медведицу. Зверь шел прямо на ледокол, удивленно рассматривая его. Медведицу ранили в задние лапы. Она поползла по снегу на передних, волоча задние, как поклажу. В нее палили еще и еще. Зверь дополз до майны, сунулся в нее, но тотчас же вылез на лед. Соленая вода разъедала его раны. Ледокол медленно двигался на зверя. Медведица глупо ползла по направлению к носу корабля. Она подставляла спину и голову под выстрелы. Она зарывалась головой в снег, движения ее становились медленнее. После какой-то пули она упала на спину, лапы кверху, снова на бок, и снова поползла. Еще выстрелы — и зверь на спине. Он вытягивает шею, голову кверху, переворачивается, роет снег мордой и застывает. Он мертв. Ледокол остановили. Люди спустились на лед и притащили громадного зверя килограммов в триста.

О КНИГАХ ВО ЛЬДАХ

Июль.

... Библиотека — небольшая, однако достаточная для экипажа. В ней, вероятно немногим мень-

ще одной тысячи книг. На судне — разные люди, разных культурных уровней, разных вкусов, разных запросов. Но существует неписанный общий закон, которым определяются вкусы и желания красинцев, когда дело касается книг. Наибольшим успехом на «Красине» пользуется вздорная книжка, называемая «Благонравный роман». Ее написал какой-то немецкий автор. Очаровательно дурацкая история о необыкновенно скромной и добродетельной девушке, — ну, конечно, продавщице из модного магазина! С хорошенькой продавщицей случилось тысяча и одно приключение в то время, когда она отвозила заказчице модное платье. Милая девушка была так скромна, так добродетельна, что автор не мог не выдать ее в последнем абзаце замуж на самых лучших условиях.

За «Благонравным романом» установилась такая очередь, что фельдшер Щукин неоднократно спрашивался не за спиртом ли это?

Я пытался читать всегда любимого и охотно читаемого Бальзака. Первый раз в жизни мне было трудно читать Бальзака. Говорят, что в команде составляется запись на очередь за романом Дюма «Граф Монте-Кристо»...

Никто не может читать книг, тема которых напоминает об экспедиции...

Каюта начальника экспедиции на носу. Над столом — портрет Ленина. На столе — карты, чернильный прибор, бумаги, письма, бланки радиogramм и огромный том знаменитой книги Макарова

«Ермак во льдах». Составилась запись очереди на эту книгу. Собирались читать ее коллективно. Хватили ее из рук друг друга. Через две или три недели книга вернулась на прежнее место — на рабочий стол начальника экспедиции, не прочитанная никем. Ее передавали друг другу, неизменно сопровождая словами.

— Знаете, не читается как-то!

У штурмана Бориса Михайловича оказались два тома Нансена, описание экспедиции на корабле «Фрам».

Повторилась та же история, что и с «Ермаком». О Нансене умоляли все. Можно было подумать, что для каждого получение этой книги было также необходимо, как воздух. Штурману вернули оба тома обратно, причем второй возвратился к нему, как и был неразрезанный, а в первом оказалось разрезано десять или пятнадцать страниц. Возвращая Нансена, я невольно спросил у Бориса Михайловича давно ли он купил эти книги.

— Давно ли? — Полуседой штурман задумался. — Не то в девятьсот шестнадцатом, не то в начале семнадцатого года, аккурат перед революцией!

— Борис Михайлович, да ведь вы за одиннадцать лет даже не собрались разрезать эти два тома!

— Дорогой мой, да когда же моряку читать о плавании и о льдах? Я ведь всегда по ледакольной части. А сами понимаете, когда со льдами дело имеешь, так о льдах не читается как-то! От своего

дела всегда рад отвлечься! Моряк о море читать не любит!

Так просто и сказал штурман Бачманов: «моряк о море читать не любит».

В библиотеке «Красина» и Станюкович, и Новиков-Прибой, и рассказы о моряках Артема Веселого, и множество иностранцев «писателей о море» — и все они не читаются. Люди команды говорят по этому поводу:

— Про корабельное сами знаем. Интересно читать о том, что сам никогда не видишь, это вот интересно.

«Моряк о море читать не любит».

ЦВЕТЫ

Июль. Во льдах

Пучок желтых цветов стоит на столе в кают-компании. Их еще в Бергене купила и поставила на стол Воронцова. Они совсем похожи на русские, на такие, какие и у нас бабы продают весной на Сухаревом рынке, на Трубе, на Смоленском. Они терпко пахнут землей. У них мохнатые тычинки, окруженные ровными овальными лепестками.

На корабле — вовсе не сентиментальные люди, моряки, прожившие на море большую половину своей жизни. На корабле прозаики — техники, сухие ученые, скупые на слова радисты и вымазанные в угле кочегары. Я многих из них вижу беспокоящимися о судьбе желтых, пахнущих землей и жизнью, цветов в кают-компании «Красина». Я видел сегодня, как огромный Михаил Иванович Ершов,

старший механик, проплававший двадцать лет, важный и неразговорчивый человек, стоял, наклонившись над пучком дешевых цветов, пальцами раздвигал их, как бы надеясь найти под ними кусок земли. Не найдя, он принялся бережно расправлять пальцами желтые лепестки цветов. В кают-компании в тот час не было никого, и когда старший механик заметил меня, он вздрогнул, покраснел, отскочил от пучка цветов, как пойманный на месте постыдного преступления. Не сказав ничего, он на носках вышел из кают-компанияи.

Попрежнему стоим в ледяной пустыне. Двигаться дальше нет сил. Лед сплошной. Толщина — четыре метра...

ЯБЛОЧКО

Июль. Во льдах.

Несколько дней назад на палубе Суханов затащил яблочко.

Эх яблочко, да куда котишься?
На Украину попадешь,
Не воротись!

С палубы хорошо видны черные пирамиды островов Севен-Айланд, к северу от которых во льды «вмерз» «Красин». Я посоветовал Суханову «осовременить» яблочко. Мы запели вдвоем:

Эх яблочко, куда котишься?
К Севен-Айланд попадешь,
Не воротись!

Сегодня в кают-компанияи за обедом о яблочке разговор. Самойлович рассказывал о матросе, кото-

рый на корме распевал яблочко про Севен-Айланд. На вопрос Самойловича, где он взял это яблочко, матрос ответил: «В команде ребята сложили».

— Ведь вот, — восхищается Самойлович, — проявление народного творчества за восьмидесятой параллелью! Не угодно ли!

Мы с Сухановым промолчали.

ДЖУДИЧИ РАССУЖДАЕТ

Июль. Во льдах.

В кают-компании Джудичи в двух стаканах изготавливает фиксатуар для прически. Джудичи цепляется за самую маленькую возможность сохранить в полярном походе те привычки, которые определяют его обыкновенный домашний быт в Европе. Для него нет темы любезнее, нежели тема о Европе и европейцах. Он произносит речи, смысл которых сводится к следующему:

— Мы, — европейцы! Здесь, в этих диких местах среди льдов и белых медведей, мы представляем цивилизацию в ее лучшем смысле. Весь мир взволнован исчезновением шестнадцати человек! В этом волнении мира — свидетельство его благородства и гуманности. Мир гуманен! Человечество благородно, и Европа — величайший конденсатор гуманности и благородства!

Когда итальянцу напоминают о войне, о непрекращающихся ссорах между европейскими государствами, о том, что Европа оцетинивается частоколом вооружений и страны отгораживаются одна от дру-

гой, Джудичи шумно потирает руки и восклицает, что все это ничего не значит, что миру нужны события, о которых мог бы писать сотрудник самой большой итальянской газеты!

КОНЕЦ «РИКИ-ТИКИ-ТАВИ»

Июль. Во льдах.

... Весь день работали, приводя льдину в порядок. Готовили аэродром...

Вглядевшись в торосы, в глубь бело-голубой пустыни, я увидел совершенно ясно, так, как редко видел в другое время, точку, которая двигалась странным образом, то опускаясь, то поднимаясь кверху на вершине тороса.

Невероятно, чтоб точка могла оказаться тюленем. Тюлени не взбираются на вершины торосов, а если и выползают на лед, то остаются лежать у края майны, в которую могут в любую минуту броситься, оставив на льдине лишь след от широкого брюха.

Медведь? Я высказал свои подозрения товарищам, работавшим вместе со мной.

— Человек, — сказал Южин.

У Южина был бинокль. В бинокль на вершине далеко отстоявшего от нашего ледяного поля тороса виднелся не человек, а флажок, которым, видимо, размахивал кто-то лежавший или сидевший где-нибудь рядом.

Я попробовал снять дымчатые очки и взглянуть на то, что казалось флажком. Глазам сделалось

больно от неистовой белизны пустыни. Белизна была в глаза. Пустыня исходила сиянием, которое ослепляло и мучило человека.

Но флажок — маленький черный флажок — на расстоянии самое большое двух километров от места, где мы стояли, опускался и поднимался на вершине тороса.

Пойти сказать Самойловичу, поднять тревогу? Обратит внимание всех на неожиданное открытие? Но ведь еще ничего не открыто. Черная точка родилась в белом блестящем мире.

Южин вопросительно посмотрел на меня.

— Идем туда?

И мы пошли — два человека, видевшие флажок, которым размахивал некто. Флажком должен был размахивать человек, к которому мы шли. Был момент, когда я отчетливо видел руку, поднимающуюся из-за тороса. Рука держала флажок.

Мы шли, не оглядываясь, глаз не отрывая от таинственного тороса. За гранью нашего ледяного поля, за границей того, что мы называли аэродромом, ноги поминутно попадали в глубокие проталины. Поле уже не было сплошным. Мы перескакивали с одной льдины на другую. Льдины были тесно прижаты одна к другой, но между ними все же зеленели свежие трещины или вдруг раскрывались полыньи. Снег был рыхлым. Южин, останавливаясь на каждом шагу, кричал мне:

— Осторожнее, смотрите! Здесь трещина!

Он видел лучше меня и помогал мне идти.

Мы не шли, а либо бежали, проваливаясь в снег, покрывавшем лед, либо буквально ползли, перебираясь через торосы и быстро приближаясь к тому, что продолжало привлекать наше внимание. Мы были уже близко.

— Но это не флаг! — воскликнул мой спутник.

— Да! Это не флаг! Теперь я вижу, что там вовсе нет никого, там нет человека, но на вершине тороса бумага. Смотрите, она прибита к торосу!

На минуту мы с Южиным остановились, взволнованно смотря друг на друга. Бумага, прибитая к торосу, за восьмидесятой параллелью северной широты! Что это не была бумага с нашего корабля мы не сомневались. По этому снегу еще не ступала нога ни одного из людей экспедиции. Может быть, это письмо, оставленное без вести пропавшей группой Мальмгрена? Может быть, эта бумажка поможет нам отыскать Амундсена или группу Алессандри?

Увы, мечтания были слишком недолги! Еще через десять минут я держал в руке листик, который был мне знаком, в котором я сразу узнал забытую книжку.

— Но это мой «Рики-Тики-Тави», — печально сказал я удивленному Южину.

— «Рики»?..

«Рики-Тики-Тави». Это книга, которую написал Киплинг. Книгу мне подарили в вагоне. Поезд шел из Москвы в Архангельск. В вагоне была девушка с лицом, покрытым веснушками. Она ехала в Вологду из Таганрога. Она подарила мне книгу, которую на-

писал Киплинг. Книга лежала в моем чемодане на «Красине». Я припоминаю, что дал ее как-то почитать фельдшеру Шукину. Ужасный Анатоликус! Что он сделал с моей книгой. И как этот листик попал сюда?



«Монте Сервантес»

Вероятно, у меня был очень смешной и вместе с тем огорченный вид. По крайней мере, пока я жалобно причитал, рассматривая вырванный из книги и смятый лист, Южин не переставал смеяться. Еще бы — бежать через ледяное поле в чайнии найти, если не человека, которого ищет весь мир, то, по крайней мере, бумажку, исписанную его рукой, важней-

ший, волнующий документ, и вместо этого натолкнуться на выданный из собственной книги мокрый и смятый лист!

— Я все-таки не понимаю, — заметил Южин, — как мог очутиться здесь листик из вашей книги на таком большом расстоянии от корабля!

На обратном пути у нас было время обсудить этот, уже мало интересный вопрос.

Решить его пришлось случайно и легко, когда мы подошли к самолету, возле которого на бочке, лежавшей рядом, валялись обрывки бедного «Рики-Тики-Тави».

Совершенно ясно, что ветром, вызванным диким верчением пропеллера, так далеко отнесло листик бумаги.

Кто порвал книжку и как она попала сюда, мне так и не удалось узнать.

Напамять я решаю сохранить листик из книжки, которую месяца полтора назад в вагоне поезда, шедшего из Москвы в Архангельск, мне подарила девушка в соломенной шляпе и с лицом, покрытым веснушками.

Лист сморщен, он в пятнах, его смочила вода Ледовитого океана, у него изорванные края. Пусть этот вырванный из обыкновенной книги отпечатанный лист будет впоследствии вызывать воспоминания о днях красинского похода. Он сохранится в моей папке, в которой уже лежат бюллетени с радионовостями, в которой мелочи приятные, как память о необыкновенном...

ОБЫКНОВЕННЫЕ ВЕЩИ

13 июля. Во льдах.

Вчера ночью подошли к группе Вильери. Вильери, Трояни, Бьяджи, Чечионе, Бегоунек на борту ледокола. Сейчас, когда вспоминаешь необыкновенные события вчерашнего дня, удивляешься до чего все было обыкновенно. Волновалась только Ксения. У ней не было чистой скатерти, и она не знала, что делать. В ожидании спасения пяти человек она вела себя так, как ведет хозяйка, ожидающая гостей. Человек двадцать мужчин были взволнованы только тем, что, — а вдруг — не успеют побриться? В туалетной комнате образовалась очередь — спешили бриться: неудобно ведь, гости будут! Ксения поднималась на палубу, подпирала рукой щеку и видела, словно на сцене театра марионеток, крошечные фигуры людей, двигавшиеся в тумане и в глубине пустыни. Четыре человека в странных пухлых одеждах поднимали и опускали руки. По соседству с треугольной палаткой вился черный дымок. Пятый человек скрылся в палатке. Льдина напоминала театральный помост, и все было похожим на театр, и туман, обступая льдину, декорировал ее, как занавес, висящий над сценой.

Еще через некоторое время все мы спустились на льдину. Огромный Бегоунек надвинулся на меня, обнял и стал целовать. Я видел счастливое розовое лицо человека и маленькие ушки, выглядывавшие из-под меховой черной шапки. Отчетливее всего почему-то запоминалась из свидания полоска обык-

новенной грязи за ухом Бегоунека. Он был похож на школьника, который не моет ушей. Самойлович и Вильери уже шли к треугольной палатке. Навстречу двигался инженер Трояни. Бегоунок взял меня под руку и жестом хозяина пригласил следовать за ним. Он смеялся и, сняв черную шапку с большой головы, радостно мял ее в огрубевших, исцарапанных до крови руках. Чечione, издали наблюдавший всю сцену встречи, не выдержал. Морщась от боли, он попробовал двинуться нам навстречу. Он подпрыгивал, опираясь на весла лодки. Его остановили. Он стащил с серебряной головы грязную шапку и, локтем придерживая левый костыль, пытался шапкой размахивать в воздухе...

...Льдина покрыта во многих местах голубыми глазницами проталин. Края ее окружены высокой стеной торосов. В каком-то месте на снегу коричневела кучка человеческих экскрементов и валялись бумажки. У кучки стояло несколько человек. Один из кочегаров восторженно восклицал:

— Ребята, смотрите, совсем обыкновенные вещи! Ничего особенного не случилось! Очень уж обыкновенно все!

СЕМЬЯ ЦАППИ

13 июля. У берегов Вест-Шпицбергена.

Когда Цаппи появляется в кают-компании — все смолкают. Однако этот большеротый, широко-

лобый, крепкий и коренастый человек, кажется, во все не замечает того смущения, которое испытывают все в его присутствии.

...Всю сегодняшнюю ночь Цаппи не давал мне спать. В кают-компании вообще творилось нечто невозможное. У нас новые гости — люди, пришедшие с «Браганцы». Они шли на помощь к Чухновскому и вместе с ним прибыли на «Красина». Их всего четверо: норвежец Нойс и три итальянца — Маттеода, Гвальди и Альбертини. Бьяджи попрежнему спит на моем диване в углу, я перебрался на диван Суханова.

Цаппи обиделся, что в отдельной каюте поместили раненого Чечионе, а не его, который выглядит едва ли не самым здоровым человеком на «Красине». Обиженный Цаппи прибежал ночью в кают-компанию, на беду уселся на мой диван и ругался всю ночь. Я тщетно давал ему понять, что устал и хочу спать. Я бегал взад и вперед мимо него, поглядывая на диван. Цаппи, видимо, намеренно не желал считаться ни с чем. Выручил меня молодой Гвальди, подошедший ко мне и принесший извинения за поведение своего соотечественника. С большим трудом Гвальди уговорил Цаппи оставить в пекое мой диван и отправиться спать в санитарную каюту. Цаппи кивнул мне головой, пробурчал что-то под нос и вышел. Я долго не мог уснуть. Мимо проходила Ксения. Она приближалась к спавшему Бьяджи, поправляла на нем одеяло и, подперев рукой щеку, долго смотрела на спасенного. Гвальди

всю ночь ходил по кают-компани, ел шоколад и громко разговаривал сам с собой.

Утром Цаппи получил радиogramму. Собственно радиogramма была адресована не ему, а Чухновскому. За завтраком Цаппи читал ее вслух. Радиogramма была от его семьи. В ней «великодушному чемпиону Арктики Чухновскому» передавалась «вечная благодарность от семьи спасенного».

Цаппи в восторге рассказывал о своей семье. Он говорил, что семья Цаппи — одна из самых уважаемых в Италии. Он говорил, что у него множество дядей, теток, двоюродных братьев и сестер. Он называл каждого по имени, и все они были найдостойнейшими людьми. Все они необычайно любят его — Филиппо. Он их любимчик. Он — баловень. Он называл себя маменькиным сынком. Он говорил о своем счастливом детстве и о предстоящем счастливом возвращении в лоно большой и уважаемой семьи Цаппи...

И никогда и ничего в жизни не было так страшно слушать, как этот счастливый рассказ счастливого Цаппи...

ЦЮХНЕР В НЬЮ-ОЛЕСУНДЕ

21 июля. Кингсбей.

В Кингсбее стоим третий день. Два раза в день на лодке отправляемся в Нью-Олесунд. На «Красине» постоянные гости. Надоели до смерти. Удиваем, чтобы не видеть никого. Бывают Маддалена, Торнберг, Пенцо, капитан Романья, из спасенных чаще других приходят Вильери и Бегоунк. На

«Чигга-ди-Милано» живет и сестра Бегоунека. Вчера она принесла огромную коробку шоколада, которой мы воздали должное.

Два человека не отстают от нас ни на шаг. Первый из них инженер Кис, который приходит на «Красина» с двумя сыновьями. Втроем они клянчат спирт или водку. Им не отказывают из гостеприимства, чем эти люди и пользуются.

В Нью-Олесунде сухой закон, и Кис страдает. Он заставляет своих сыновей клянчить водку и тайно отдавать ему свои порции. Мальчики из кожи вон лезут, чтобы надуть папашу.

Кис попал на Шпицберген из Южной Африки. Собирается на Новую Землю. Некий Цюхнер — постоянный спутник Киса. Каждый боится, что другой перехитрит его и раздобудет где-нибудь спирту побольше.

Цюхнер попал на Шпицберген по той причине, по которой в этом году сюда попали десятки корреспондентов, кинооператоров, фотографов, летчиков, моряков. Цюхнер немец из Осло. В Берлине его брат. Брат издает газету, и молодой Цюхнер корреспондировал брату из Осло. Он выехал на Шпицберген по распоряжению брата на третий день после исчезновения экспедиции дирижабля «Италия». Ему лет двадцать восемь. Он носит бачки, выпячивает, как ребенок, губы, никогда не причесывает волос и пьет чистый спирт. Цюхнер неудачник. В чайнии сенсации, которую мог бы он передать по радио в газету брата, он бродит целые дни на

берегу и ловит матросов с «Читта-ди-Милано». Пытается раздобыть у них новости. Вчера он узнал, что итальянскому кораблю срочно потребовались для неизвестной цели доски — всего несколько штук. Цюхнер решил, что такое количество досок может быть потребно только для гроба. Он дал радиogramму в Европу о том, что на «Читта-ди-Милано» скончался человек. Все произошло после того как больной Мариано был перевезен с борта «Красина» на «Читта-ди-Милано». Бедняга немец в радиogramме намекнул на то, что итальянцы, повидимому, скрывают смерть Мариано.

Цюхнер пришел в отчаяние, узнав, что доски пошли вовсе не на изготовление гроба. Он полетел на радиостанцию, надеясь успеть дать распоряжение о задержке своей сенсации, но — увы! — радиостанция в тот час уже не работала. Сенсация Цюхнера обошла все газеты Европы. А неудачливого корреспондента перестали пускать на итальянский корабль.

У Цюхнера другая беда. Он влюбился. Надо же было проехать человеку чорт знает сколько тысяч километров, поселиться в самой северной в мире человеческой колонии под семьдесят девятой параллелью северной широты для того, чтобы тут, где женщин в четырнадцать раз меньше, чем мужчин, найти предмет своих воздыханий!

Цюхнер спрашивает у всех и каждого, что ему делать? Он чувствует, что не в состоянии покинуть Нью-Олесунд, в котором живет Эльви — жена одного из техников «Нью-Олесунд-Куль-компани».

В Нью-Олесунде двадцать домов. В них живут двести восемьдесят восемь человек. Двадцать из них женщины.

Доктора констатируют у жителей Нью-Олесунда разрушение кровяных шариков, злокачественную анемию, расстройство нервов...

Угольщик-пароход, приходящий в Кингсбей весной, вывозит ежегодно отсюда пять-шесть человек, тронувшихся в уме, вышедших из душевного равновесия... Цюхнер клянется, что не уедет из Нью-Олесунда, и пьет спирт стаканами...

НЕМЕЦКАЯ АККУРАТНОСТЬ

5 августа. Тромсе. Норвегия.

На рассвете в Тромсе-фиорд пришел отставший от нас в Гаммерфесте «Монте Сервантес». Огромный пароход и тысяча восемьсот пассажиров его спасены «Красиным» несколько дней назад у берегов Шпицбергена в бухте Решершбей. На «Монте Сервантес» не оказалось водолаза, при помощи которого немцы могли бы самостоятельно заделать пробоины, полученные их пароходом. Все сделали водолазы «Красина».

Капитан «Красина» Эгге пожимает плечами:

— Чорт знает, что такое! Где хваленая немецкая аккуратность?! Забыть про водолаза!..

Немцы оказались аккуратнее, чем предполагал капитан Эгге.

Во время стоянки в Решершбее, где «Красин» спасал «Монте Сервантес», наша кухня купила на

«Монте Сервантес» небольшое количество свежего мяса, по которому все мы сильно стосковались.

В Решершбее, в атмосфере общего волнения и возбужденности, немцы не выписали счет на мясо, и за красинской кухней оказался малый должок.

Сегодня они вспомнили о нем. «Монте Сервантес» уже должен был сняться с якоря и покинуть Тромсе-фиорд. Пассажиры на борту «Монте Сервантес» махали нам шляпами и платками.

И вот неожиданно от бортов немецкого парохода отделяется шлюпка и через несколько минут пристает к борту «Красина». Маленький чистенький человек с рыжеватыми усиками поднимается по штормтрапу на ледокол, разыскивает помощника капитана и в изысканно вежливых выражениях напоминает о мясе.

— Конечно это пустяки, — произносит он. — Дело вовсе не в мелком долге. Ведь мы обязаны вам спасением! Но вы понимаете сами, наша немецкая аккуратность...

И с этими словами он протянул старшему помощнику счет за купленное красинской кухней небольшое количество свежего мяса.

СТОКГОЛЬМ

23 августа. Стокгольм.

Утром ездили к госпоже Мальмгрен. Через пять минут после того как мы вошли в крошечный палисадник, посреди которого шоколадного цвета домик Мальмгрена, к калитке подъехало сразу несколько

автомобилей. Весть о нашем намерении посетить госпожу Мальмгрен облетела весь Стокгольм, и к домику погибшего ученого съехалась толпа журналистов. Они почти не давали нам говорить. Они заставляли мать Финна Мальмгрена позировать пе-



Пассажиры «Монте Сервантес» встречают Красина

ред объективами фотоаппаратов. Они попросили ее и нас перенести беседу из комнаты в сад, где им удобнее будет фотографировать нас всех. В госпоже Мальмгрен поражала ее покорность и терпение. Она знает всех этих журналистов по именам. Видимо, они здорово надоели ей. Между прочим она называет Филиппо Цаппи джентльменом и отка-

зывается верить слухам, распускаемым о Цаппи в связи со смертью ее сына.

Никогда еще ремесло журналиста не казалось мне так отвратительно, как сегодня утром у госпожи Мальмгрен, когда я сам из журналиста стал объектом журналистского натиска...

... Узнали, что больной Мариано находится в одной из стокгольмских больниц. Звонили в больницу, передали через врача привет Мариано, который обрадовался, узнав, что мы находимся в Стокгольме. Он охотно согласился принять нас и передал через врача, что радуется предстоящей встрече. Врач находил, что состояние здоровья Мариано позволяет ему принять гостей.

Свидание с Мариано не состоялось. В последний момент — звонок из больницы: Мариано не может принять нас, так как чувствует себя слишком плохо. Видимо, итальянское посольство предложило Мариано воздержаться от свидания с красинцами...

По неизвестным причинам итальянцы скрывают о том, что Мариано ампутировали одну ногу. Здесь, в Стокгольме, об этом ничего не известно, хотя больница, в которой лежит безногий Мариано, осаждается целыми днями стокгольмскими журналистами.

Ему ампутировали ногу на «Читта-ди-Милано» в бухте Кингсбей, на следующий день после того как «Красин» пришел в Кингсбей. Доктор рассказывал, что маленький розовый капитан Романья вошел в операционный зал в последний момент опе-

рации. Увидев в ведре, наполненном кровью, плавающую ногу Мариано, Романья заплакал.

Невозможно представить себе плачущего Романья. У него имя, напоминающее павлиний хвост: Романья-ди-Манойло. Этот человек признался однажды, что не понимает, как генерал Нобиле позволил, чтобы простой летчик спас его. Он, Романья-ди-Манойло, предпочел бы смерть подобному позору!..

«Простой летчик Лундберг» (десять дней просидевший на льдине Вильери, пока его не спас Шибберг) заявил корреспонденту одной из местных газет:

— Слава богу, что меня спасли до прихода «Красина», и я избежал поэтому необходимости приветствовать советский флаг...

В местной газете «Стокгольмс Тиднинген» от 9 августа приведено «заявление» одного из лиц, принимавших участие в спасении группы капитана Сорра:

— Никогда я не переживал такого радостного чувства, прекрасно удавшегося спорта и удачи — вырвать из-под носа «Красина» группу Сорра!

Стокгольм и его разговоры чудовищны, циничны, как обезьяна.

Завтра выезжаем через Финляндию в СССР. Надоело все, все, все... Вспоминается кочегар, который при виде человеческих экскрементов на льдине Вильери кричал:

— Товарищи, а ведь самые обыкновенные вещи! Смотрите! Не было ничего. Все очень обыкновенно!

ИЗ БЛОКНОТА ЖУРНАЛИСТА

1. ШМИДТ СЛУШАЕТ

.....
.....

Точно размеренные звуки азбуки Морзе — точки и тире носятся в эфире. Они покрывают огромные расстояния — эти точки и тире. Нижний-Новгород слышит их из Аргентины и Бразилии. Ленинград принимает «антиподов» станции с другого полушария.

Но последние три дня особенно внимательны наши радиолюбители. По телеграфу из Москвы разнеслась весть об аварии дирижабля «Италия». По всей стране сообщены позывные Нобиле. Радиолюбительство мобилизовано. Любители радио без перерыва дежурят у причудливо изогнутых схем коротковолновых радиоустановок.

Где-то, на крайнем севере, беспомощно барахтаются во льдах полтора десятка потерпевших аварию итальянцев. С дирижабля вместо регулярной связи, какую он поддерживал до сих пор со своей пловучей базой-кораблем «Читта-ди-Милано», наступило молчание. Жуткое молчание, не предвещающее ничего доброго. Весь мир с волнением ждал новостей по радио.

Молчание продолжается слишком долго. Пять-шесть дней Нобиле ничего не сообщает. Десятки предположений высказывают ученые исследователи полярного севера. Газеты всех стран и на всех языках земного шара теряются в догадках: что могло случиться с итальянской экспедицией? Никто не может сказать ничего определенного. Вся надежда попрежнему на эфир — на радио.

* * *

... Село Вознесение Вохмы Северо-двинской губернии. Девятнадцатилетний сын сельского учителя Шмидта в последние два года отчаянно увлекается радио. Долгими ночами, ни на минуту не снимая наушников, мальчик просиживает за своей самодельной коротковолновой станцией. Тихое село давно спит, но в домике сельского учителя нет покоя. Бодрствует молодой радиоэнтузиаст и с ним вместе бодрствует вся семья сельского учителя. Молодой Шмидт «ловит» весь мир. Он разговаривает каждую ночь со своими незнакомыми друзьями, так же, как и он, влюбленными в радио.

Каждую ночь Шмидт беседует с радиолюбителями из Нижнего-Новгорода, Кубы и Голландии. Он вызывает известную радиолюбительницу Марусю Гилярову из Ленинграда и старика Альварец из Мадрида.

В эти ночи Шмидт упорно добивается связи с Оренбургом. То ли приятель у него живет здесь, то ли потому, что это ему не удастся — Шмидт осо-

бенно настойчив. Он без конца настраивается, перестраивается, изменяет схемы. Оренбурга нет. Шмидт в отчаянии.

В конце третьей ночи, на рассвете Шмидт услышал отдаленные слабые звуки какой-то незнакомой станции. Шмидт знал много позывных сигналов коротковолновых установок во всем мире. Но эти были ему неизвестны. Много раз повторялись одни и те же звуки — точки и тире. Шмидт стал различать передачу по азбуке Морзе. Через несколько минут в тетрадке радиолобителя появилась такая запись:

Держу землю. Италия. Нобиле. SOS. Мы терпим бедствие...

И затем — незнакомое слово «Фойн», которое, по всей вероятности, означало местность, откуда исходят сигналы о бедствии. Шмидт знал, что итальянец Нобиле вылетел на северный полюс. Об аварии он еще ничего не знал: газеты в глухое село Вознесение Вохмы приходят на шестой-седьмой день. Радиограмма с неизвестного ему Фойна встревожила его. Шмидт чувствовал, что случилось что-то очень важное, серьезное, что этим, наверное, интересуются многие во всем мире.

Надо было действовать быстро и решительно. Шмидт знал, что он должен делать. Он член «Общества друзей радио». К тому же Шмидт комсомолец. Он решил сообщить о слышанном этой ночью центральному совету «Общества друзей радио» в Москву.

На следующий же день в адрес молодого радиолобителя в село Вознесение Вохмы стали поступать

десятки телеграмм из Москвы, Ленинграда и других крупных пунктов страны. Телеграф принес много запросов и из-за границ. Все спрашивали:

«Кто вы такой?»

«Кто ваши родители?»

«Сколько вам лет?»

«Давно ли вы занимаетесь радио?»

«Какие у вас передатчики и приемники?»

«Как вам удалось 'принять Нобиле?»

«Уверены ли вы, что это действительно с «Италии?»»

Все требовали от Шмидта, чтобы он не утаил ни одной, даже мальчайшей подробности из того, что ему удалось слышать. Все хотели, чтобы он немедленно сообщил все, что касается его самого и его радиостанции. Какой-то чужак настойчиво требовал:

«Срочно сообщите, не родственник ли вы лейтенанта Шмидта?..»

Никогда за все время своего существования маленькая телеграфная контора в селе Вознесение Вохмы не приняла столько телеграмм в один день, сколько теперь на имя Шмидта. Телеграммы шли с оплаченным ответом, и Шмидт охотно отвечал всем.

2. У ИНСПЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В этот же день на одной из небольших улиц Китай-города в Москве, в кабинете инспектора гражданской авиации я был свидетелем такой картины.

В кабинет вошли два человека в котелках, с виду иностранцы. Один из них говорил на итальянском языке. Другой переводил. Итальянец забросал инспектора гражданской авиации массой вопросов:

— Скажите пожалуйста, господин инспектор, что этот Шмидт, именем которого заполнены все утренние газеты, что это солидный человек?

— Вы знаете его?

— Вы не думаете, что это — несерьезная личность?

— Он человек с цензом, с образованием?

— Вы не думаете, что Шмидт сознательно или бессознательно, по молодости или неопытности подводит весь мир своим сообщением?

— Как вы думаете, можно ему доверять?

— Вы сами доверяете?..

Вопросы сыпались один за другим. Инспектор гражданской авиации выслушивал их терпеливо. А по лицу инспектора можно было заключить, что в его распоряжении, собственно, не очень много свободного времени, чтобы заниматься такими разговорами. Разговор часто прерывался, потому что инспектора без конца вызывали к телефону. По отрывочным фразам видно было, что речь идет о каком-то срочном деле, неотложном заседании.

Инспектор гражданской авиации встал и вежливо, с достоинством ответил:

— Мы доверяем. Мы не имеем оснований не верить сообщению Шмидта. О нем нам известно, что это — молодой человек, советский радиолюби-

тель, член Коммунистического союза молодежи. У нас нет оснований подозревать Шмидта в том, что он обманывает нас. Чего ради, скажите пожалуйста, человек будет давать заведомо ложные сведения, на основании которых, он знает, будут предприниматься какие-то решительные действия? Рекомендовать ли вам верить или нет, — продолжал инспектор, — право не знаю! Мне кажется, каждый может сопоставив все известные вокруг этого дела обстоятельства, самостоятельно притти к тому или иному выводу...

Итальянцы (впоследствии я узнал, что это были видные корреспонденты римских газет), распрощавшись с инспектором гражданской авиации, ушли. Они заверили инспектора, что интересуются Шмидтом не из праздного любопытства: все сведения о Нобиле живо интересуют итальянский народ. Сам «дуче» Муссолини запрашивал подробности о Шмидте...

В этот день газеты всего мира были полны информацией о Шмидте. Неизвестный до сих пор юноша, сын деревенского учителя, стал сенсацией и злобой дня во всем мире. Как обычно бывает в таких случаях, крупные газетные тресты Европы и Соединенных Штатов хорошо нажились на этой новой сенсации, доведя тиражи своих изданий до невероятных размеров. Всюду появлялись «редкие» портреты Шмидта, вымышленные интервью с ним, его родителями и товарищами от специальных корреспондентов, которые никогда и не были в селе Вознесение Вохмы и в глаза не видели Шмидта.

3. МЫ НАЧИНАЕМ ДЕЙСТВОВАТЬ

Вместо итальянцев в кабинете инспектора гражданской авиации появились знакомые мне лица: летчики Михаил Бабушкин, Борис Чухновский, несколько аэронавигаторов и два известных специалиста по исследованию Арктики. Все они явились на экстренное совещание, чтобы обсудить возможность быстрой, немедленной, радикальной помощи гибнущим во льдах. Вслед за ними в кабинет ворвались по меньшей мере человек десять корреспондентов московских газет.

Это было одно из первых совещаний о помощи «Италии» и ее экипажу. Такие же совещания, даже конференции были созваны и в других странах. Всюду, где есть люди науки, интересующиеся севером, первое сообщение о том, что итальянцы у северного полюса живы и нуждаются в помощи, заставило всех заботиться о спасении их. Во всем мире, во всех «цивилизованных» странах в газетах и журналах писались сочувственные статьи, помещались сенсационные выдумки и фотографии Нобиле и его собаки Титина. И только.

Не видно было, чтобы в этих странах кто-нибудь собирался заняться делом спасения. «Великие» государства с мощной техникой, соперничающие между собой в воздухоплавании и авиации, отделались краткими, но совершенно определенными ответами:

«Мы ничего не можем сделать для помощи Нобиле...»

Так ответила и «всесильная» Великобритания. Америка, у которой есть мощные дирижабли, лживо утверждала, что ее дирижабли не приспособлены для полета на север.

«Сочувствуем, но помочь не можем...»

И только одна страна, о которой там утверждают, что культура и техника в этой стране на низком уровне, что в ней поощряется невежество и преследуются люди науки, эта страна — наш Советский Союз — нашла в себе достаточно сил и энергии, чтобы заниматься не пустой сочувственной болтовней, а сразу приступить к делу. Быстро, по-советски, энергично, как и подобает революционерам.

В Москве образовался общественный комитет помощи дирижаблю «Италия». Здесь, в этом комитете, где заседали круглые сутки, ученые, моряки и летчики разработали план спасения, и через несколько дней первая спасательная экспедиция на ледоколе «Малыгин» выходила в море, на помощь погибавшим во льдах.

4. НЕ ПОЕДЕТЕ ЛИ ВЫ СПАСАТЬ НОБИЛЕ?

Я только что вернулся с польской границы, куда, как журналист, выезжал навстречу Горькому. Я не успел еще расстаться с впечатлениями этой поездки в одном вагоне с великим писателем. Каждое слово Алексея Максимовича, сказанное им в пути, еще жило в памяти. В Москве редакция «приставила» меня к Горькому. Я не должен был отходить от него.

Надо было с утра до вечера ходить с ним на рабочие собрания, к рабкорам, на фабрики и заводы.

6 июня утром я застал в редакции «Рабочей газеты» необычайное оживление. Редактор сказал мне:

— Вы должны отправиться с экспедицией на «Малыгине»! Готовьтесь к отъезду...

— Когда мне надо выехать?

— Завтра, в Архангельск. Через несколько дней «Малыгин» отходит.

— Да, я еду!

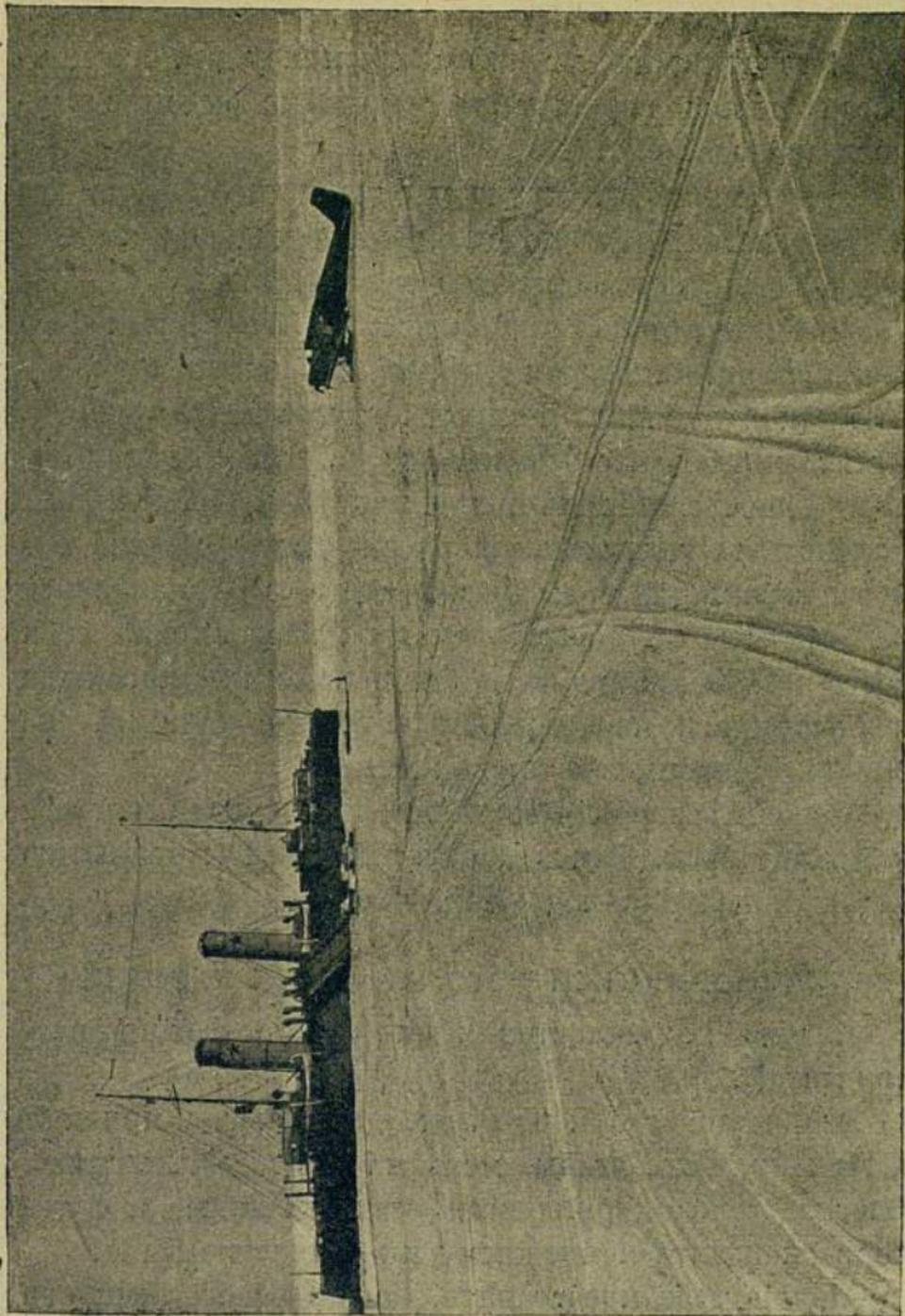
Через несколько минут я уже мчался в Совторгфлот за документами для посадки на «Малыгин».

Два дня проходят в невероятной горячке. Беготня по магазинам за покупкой фотоматериалов, теплых вещей отнимает много времени. Служащие магазинов изумленно поглядывают на чудака, который вздумал посреди лета закупать шерстяные перчатки и вязаные шарфы и фуфайки. Друзья и родные горячо убеждают меня отказаться от этой поездки.

— Не рискуй жизнью... Штормы, льды, циклоны...

— Меня усиленно преследует агент Госстраха. Он настойчиво убеждает застраховать свою жизнь.

— Разве можно отправляться незастрахованным в такое далекое и опасное путешествие? Ведь у вас семья! Вы обязаны обеспечить ее на случай всяких несчастий!



Самолет Чухновского перед полетом

И товарищ-агент с пафосом и присущим его профессии красноречием рисует мрачные будни северного полюса.

Мне становится жутко и от приставаний агента и от кошмарных перспектив, ожидающих мою семью, если я не застрахую свою жизнь...

Почти насильно вталкивает меня агент в какой-то ресторанчик на Тверской. Здесь я наскоро подписываю какой-то бланк. Я застрахован на 10 000 рублей. Агент считает, что это немного, другие, говорит он, застраховали себя на большие суммы. Поблескивая маленькими глазками, он рассказывает о жене одного товарища, тоже уезжающего в Архангельск на «Малыгине». Узнав, что муж застраховал себя всего на 25 000 рублей, она немедленно побежала в Госстрах и перестраховала своего супруга на 50 000. Нежная, заботливая жена!

7 июня вечером я «отчалил» с северного вокзала в Архангельск. Там в порту готовится к отплытию ледокольный пароход «Малыгин».

5. ЕДИНСТВЕННЫЙ ФОТОГРАФ В ЭКСПЕДИЦИИ

Восемь журналистов и ни одного фотокорреспондента!..

Это я узнал в первый же день, когда приехал в Архангельск, чтобы сесть на борт «Малыгина». Впоследствии журналистов стало меньше, а фотокорреспондента попрежнему ни одного не было.

Можно себе представить, какую ответственность почувствовал на своих плечах я, который оказался

единственным фотофиксатором такой сложной и ответственной, мирового значения экспедиции. Со скорбной любовью я в сотый раз осматривал свою «зеркалку», своего бедного, убогого друга, английскую камеру «Апем-Рефлекс». Увы, при камере было всего-навсего три кассеты. И это — все!

С надеждой поглядывали на меня еще в Архангельске журналисты и все участники экспедиции. Я знал, о чем они думали:

«Вот он снабдит снимками все газеты и журналы, зафиксирует и покажет миру поход «Малыгина», работу людей и машин, самолета и радио...»

Обо мне нежно заботились. Совесть мучила меня, когда я замечал на себе взгляды товарищей и когда они заговаривали со мной о моих будущих фотографиях. Я скрывал от них свою беспомощность... Что я сделаю, на самом деле, с тремя кассетами? Мне было стыдно за себя и за тех, кто отпустил меня из Москвы так слабо снаряженным в это историческое плавание.

Три кассеты!

Но я не бездействовал. За улучшение своего фотоснаряжения я боролся изо всех сил, как только мог. О Москве говорить нечего. В Москве я имел на фотоподготовку не более двух часов. Моя камера была вырвана из рук мастера, который «не успел» переделать заднюю стенку на тот размер, к которому имеются в Москве кассеты. В «Рабочей газете» милый товарищ Костя Сабельников предложил мне меняться: он давал взамен моей дорогой зеркальной

камеры свою простую клапп-камеру, правда, с пятнадцатью кассетами. Я не пошел на этот открытый «товарищеский» грабеж...

Но в Архангельске я был готов на все. Быстро розыскав нескольких фотолюбителей и фотографов-профессионалов, я предложил им меняться. Охотников на камеру с тремя кассетами не оказалось. Я разработал сложный план переговоров с неким гражданином Рыниным: у него была английская камера моего размера ($8 \times 10^{1/2}$ см), с баснословным запасом кассет и магазином для пластинок.

Сильно билось сердце фотострадальца — это я, — когда по Петроградскому проспекту подходил я к дому гражданина Рынина. Он оказался больным, чуть ли не при смерти. Лицо его было покрыто ужасными язвами. Он изнывал и корчился от боли. Он еле говорил.

— Кассеты? Чтоб я вам дал свои кассеты? А кто вы будете, собственно говоря?

Рынин крепко прижал к хилой своей груди великолепный новенький футляр с камерой, английской, чудесной камерой «Росса».

У меня разгорелись глаза...

Не без труда удалось объяснить счастливому, умирающему обладателю кассет, кто я и куда отправляюсь и зачем мне нужна его помощь. После долгой утомительной дискуссии он сдался. Раскрыв футляр, он извлек оттуда одну кассету и протянул ее мне. Я схватился за кассету, как утопающий за соломинку, и стал примерять ее к своему аппарату.

На какую-нибудь десятую миллиметра кассеты Рынина оказались больше моих. Не годится!

Полный отчаяния, я предложил Рынину то, о чем до него не хотели и слышать другие обладатели камер со многими кассетами: меняться аппаратами. Рынин жутко молчал. Я чувствовал на себе дикий взгляд почти умирающего человека. Рынин еще крепче прижал к себе аппарат, казавшийся мне в эту минуту драгоценным, будто вылитым из золота и выложенным бриллиантами. Насмешливо сверкал левый глаз больного, и все его покрытое ужасными язвами лицо, казалось, издевается надо мной.

— Камеры не дам! — отчаянно прохрипел Рынин.

Больше он ничего не мог выговорить. Беспомощно откинувшись на подушки, он перестал обращать на меня внимание.

Разбиты надежды! Я прибегаю к последнему средству: телеграммам-молниям в Москву.

«Вышлите мешок для перезарядки...»

«Вышлите кассеты и адаптер для пленок...»

«Вышлите пластинки моего размера...»

Где были тогда руководители Руссфото, один из которых поймал меня в Москве за полчаса до отъезда и назначил меня своим специальным фото-корреспондентом? Каким дорогим и желанным показался мне теперь товарищ Костя Сабельников из «Рабочей газеты», тот самый, что предлагал в Москве, правда, по существу грабительскую, но мену, в результате которой у меня была бы камера с пятнадцатью кассетами!

6. С ЗЕРКАЛЬНОЙ КАМЕРОЙ В ПОЛЯРНЫЕ ЛЬДЫ

Мне думается, не было на «Малыгине» более подвижного человека, чем автор этих строк. Мне думается, никогда на этом судне ни один матрос, ни один пассажир не бегал, не суетился так, как бегал и метался я. И все из-за злосчастных трех кассет.

— Где наш «фотограф»? Где Островский?

— Перезаряжается...

Перезарядка кассет, вкладывание в них новых, свежих пластинок — моя основная «профессия» на ледоколе. Поневоле я был самым подвижным и суетливым. После каждых трех снимков иссякал запас кассет, и я должен был сбегать вниз, в темную каюту, чтоб «зарядиться». С этого началось мое плавание на «Малыгине» и этим оно и кончилось. Даже на обратном пути, уже подплывая к Архангельску, у самой пристани, я несколько раз сбегал вниз, чтобы вложить свежие пластинки в свои вконец истрепанные три кассеты.

Положение единственного на судне фотосъемщика обязывало. И я снимал, упорно снимал.

Еще в Архангельске местный фотограф и большой любитель севера Альян Альянович Поплавский взялся снабдить меня светофильтрами. Несколько часов я провел с ним в разговорах о том, как надо снимать за полярным кругом, какой пользоваться выдержкой, как диафрагмировать. Я знал, что за 65° северной широты солнце не будет заходить круглые сутки. Я знал, что рефракция от

соединения солнечного света и ослепительной снежной белизны будет создавать ложную видимость—миражи. И самое главное: я знал, что сам-то я никогда в жизни не пользовался никакими светофильтрами, и почти не умею обращаться с ними.

Долгими часами, когда все мои товарищи уже давно отдыхали после дневных трудов и беготни по Архангельску, когда они оставались в единственной в городе Троицкой гостинице, я приходил к Поплавскому и советовался с ним опять и опять о том, как снимать на севере.

... У Банковской пристани, весь черный, в копоты и саже, в угольной пыли стоял на приколе «Малыгин». Уныл и скучен вид судна, когда на нем идет погрузка угля. Обычно чистенький, вымытый, опрятный корабль превращается в черную, неприглядную угольную массу. На каждом шагу уголь. Тучи угольной пыли носятся в воздухе, забираются в складки одежды, в рот, в нос. Тяжело дышать. Все вокруг черно и грязно, ни за что нельзя взяться руками.

Весь черный от угольной пыли, но радостно-довольный я послал в Москву первую дюжину негативов.

Купленных мною пластинок в Москве и Архангельске оказалось мало. Пришлось закупить пластинки большого размера, чтобы из них потом нарезать. Но к ужасу моему в Архангельске нельзя было купить алмаза. Последняя надежда — Мурманск, куда мы должны заходить за летчиком Бабушкиным.

К Мурманску мы подошли в воскресенье. В поисках столь нужного мне алмаза я забрел к часовому мастеру. Он показал мне хороший алмаз, при мне он разрезал довольно толстое стекло.

— Сколько?

— 10 рублей.

Это была последняя десятка. Я спокойно, без сожаления выдал ее часовщику: во льдах червонцы не нужны.

7. ПЕРВЫЕ ЛЬДЫ

... Открытое море. Отчаянно треплет. Многим участникам экспедиции, не-морякам, людям, впервые попавшим в северное плавание на ледоколе, первые дни похода доставили мало приятных минут... Всякий ледокол вообще более качливое судно, чем обыкновенный морской пароход. К тому же какой-то английский инженер в свое время довольно оригинально построил «Малыгина»: ледокол вечно «падает» на левый борт. Качка сваливает многих из нас на койки, в кают-компании за столом к обеду людей появляется все меньше и меньше.

Мы ждем льдов. Самое желанное для нас теперь— это льды. Самое слово «льды» звучит для «малыгинцев», как музыка. О льдах мечтают так, как изнуренный трудом человек мечтает об удобной, мягкой постели. Ни о каких привычных занятиях и, понятно, ни о какой фотосъемке не может быть и речи, когда «берет» море. Корабль кренится на борт, на палубе и в каютах все падает, все шатается. Изо всех сил мы цеплялись за поручни трапа, за фальшборт, за

что попало, лишь бы удержаться на палубе. Ходить по ледоколу почти невозможно. А надо было держаться крепко, надо было, как говорил капитан Чертков, взять себя в руки, пить, есть, двигаться. Иначе — будешь прикован к койке, пока не прекратится мучительная, невыносимая бортовая качка. В редкие минуты, когда море объявляло нам перемирие, мы с кинооператором Валентэем мечтали о том, как устроить фотокинолабораторию на корабле, во льдах, когда ледяной пак успокоит море.

Старые, опытные моряки уверяли:

— Во льдах будет отлично. Там будем, как у себя дома. Как по паркету гулять будем.

И мы ждали льдов. Они показались скорее, чем можно было предполагать по времени года. На третьи сутки после выхода из Кольского залива, когда мы едва дошли до 66 градуса северной широты, море стало тихим и покорным. Нас перестало трепать.

Первые льдинки ласково терлись о борта «Малыгина». Эти льды не представляли ничего грозного, ничего величественного. Многие из нас разочаровались.

Это те самые льды, жуткие льды Северного океана?

Качки больше нет, на корабле шутили, смеялись, все выползли из кают. Никто не подозревал, что скоро, очень скоро льды покажут нам, что они не столь желанны и, во всяком случае, не так ласковы, как это казалось вначале.

Разреженные льды, не спаянные между собой, плавающие ледяные островки сменялись паком, тесно прижатыми друг к другу льдинами, затем наступила полоса сплошного, сначала однолетнего, а потом многолетнего, тяжелого льда. Очень скоро мы встретили ледяные поля двухметровой толщины. Часами наблюдали мы с полубака на носу ледокола за работой нашего, казавшегося нам всемогущим гигантом, «Малыгина». Он вползал с полного хода носовой своей частью на льдину, давил, подминал ее своей тяжестью и раскалывал льдину надвое, как щипцами колют сахар. Льдины погружались в воду, ледокол прорывал себе путь, двигаясь среди льдин каналами, по чистой воде.

Льды не выпускали «Малыгина» из своих объятий тридцать три дня. Суровая природа севера скупно улыбнулась «малыгинцам» всего лишь семью днями яркого солнца. Остальные дни — туман, белый и густой, как молоко. В двух-трех шагах иной раз ничего не видно. Долгими часами выстаивал я на палубе, на капитанском мостике, ловил минуты. Когда тусклое солнце снова улыбнется сквозь толщу белой мглы. Это бывало редко. Часто отчаявшись, продрогнув насквозь, я уходил с мостика, теряя надежду привести с собой более или менее сносные снимки.

8. ГДЕ НЕ СТУПАЛА НОГА ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ

Путь «Малыгина» лежал мимо острова Надежды, несколько южнее Свальбарда (Шпицбергена). Это—

замечательный остров. Все, что знают люди об этом острове, — его название «Надежда». И только. Карта, лучшая английская морская карта была зарисована почти сплошными штрихами в местах вокруг Надежды. Это означало: никто не знает, каковы здесь морские глубины, есть ли к острову подступы, можно ли где-нибудь близ Надежды бросать якорь для стоянки, нет ли вокруг острова подводных камней и рифов. Никто ничего не знал.

Капитан нервно перелистывал английскую лоцию — справочник для мореплавателей. Лоция не баловала любознательности моряка сведениями о Надежде. Коротенькая справка от имени английского адмиралтейства предостерегала:

«Никакое судно не может подходить к острову ближе чем на 10 миль»...

Затем капитаны и моряки ставились в известность, что только раз за все время существования этого острова на нем был человек. Это — лет триста тому назад, и человеком этим был Брюс. Он сумел подвести судно «Принцесса Елизавета», экспедицию герцога Абрुцского, к Надежде, вышел на этот остров и поднялся до самой высокой, оказавшейся доступной для ноги человеческой точки: до 700 футов над уровнем моря. Вернувшись на корабль, Брюс скупно записал в дневнике:

«Оставь надежду всякий, проходящий сюда».

С тех пор остров стали называть Надеждой. Это название наши моряки считали издевательством, насмешкой: о какой надежде, на самом деле, можно

было мечтать, когда неизвестно, можно ли здесь плавать и что ожидает корабль вблизи никем не исследованных берегов?

Волею течения и ветра «Малыгин» оказался в опасной близости к Надежде. Льды тащили «Малыгина» к самому острову. Ледокол был от берегов Надежды не в расстоянии 10 миль, как предостерегающе советовали англичане, а всего в 2—3 милях. Подводные камни и рифы ежеминутно грозили кораблю гибелью.

Безнадежный дрейф у острова Надежды продолжался девять суток. В один из этих дней «Малыгин» оказался со всех сторон окруженным огромными ледяными горами — айсбергами. Они стояли несколько поодаль северо-восточной оконечности острова.

По сравнению с айсбергами «Малыгин» — спичечная коробка. Ледяной шторм вертел «Малыгина» на месте, как волчок, льды напирали на палубу, клали ледокол на борт и казалось — вот-вот громадное судно перевернется.

Вместе со льдами корабль бросало то на одну гору, то на другую. Каждую минуту ледоколу, который мы все считали несокрушимым, грозила опасность быть разбитым огромными ледяными горами. Благодаря счастливой случайности — внезапно изменившемуся течению и направлению ветра — «Малыгин» избег этой участи.

9. БАБУШКИН ЛЕТИТ

Это было в те дни, когда летчик Михаил Бабушкин, вылетевший с места последней стоянки «Малы-



Краси́нцы со спасенными. По средине Вильери.

гина» на острова Карла, пропал и не возвращался почти пять суток.

Бабушкин сделал в этих местах пятнадцать полетов. Столько до Бабушкина ни один летчик в мире не летал здесь. Каждый из этих блестящих полетов войдет героической главой в летопись авиации. Это не обычные полеты, это даже не славные героические перелеты через неприступный Гиндукуш. Это хотя и смелые и отважные перелеты, но они «сухопутные». Каждый полет Бабушкина начинался с пловучей льдины и кончался тем же вечно бесновавшимся в океане дрейфующим льдом.

На этот раз Бабушкин ничего не давал о себе знать четыре с половиной дня. Вылетев, он встретил на своем пути неизменного врага почти всех своих полетов — густой, непроницаемый туман, и должен был снизиться, не долетев до острова Карла. Бабушкин сел на плавающую льдину. Самолет и его людей носило по морю, подбрасывало, как перышко. Воздушная машина была игрушкой во власти мчавшейся льдины. Отважный летчик и его два спутника — борт-механик Грошев и радист Фоминых пережили здесь самые тяжелые минуты своей летной жизни. Несколько раз Бабушкину приходилось сниматься с льдины, на которую он сел, и искать себе пристанища на какой-нибудь другой ледяной площадке.

Медведи-«белогвардейцы»¹ приходили целыми семьями в гости к Бабушкину, привлеченные любо-

¹ Так шутя на «Малыгине» прозвали белых медведей.

пытством к этой диковинной птице — самолету. Один, в котором любопытство превозмогло животный страх и трусость, подошел совсем близко к самолету, лег у рулей и ни за что не хотел уходить, как ни упрашивал его Михаил Сергеевич.

В задачи Бабушкина не входило заниматься летной пропагандой среди медведей. Обучать Мишку авиации и вежливому обращению с рулями самолета было бы бесполезным делом. Медведь мог захотеть поиграть с рулями, мог слишком неуклюже притронуться к гофрированной обшивке фюзеляжа своими лапами, и самолет был бы выведен из строя. Бабушкин, стоя на крыле самолета, всячески пробовал отогнать малоприятного гостя. Убивать напрасно зверя не хотелось. Бабушкин размахивал руками, кричал, улюлюкал, — медведь не обнаруживал никакого желания уйти. Ему очень нравилось лежать здесь, под крылом Юнкерса.

Летчиков съедала тоска и мрачная неизвестность, и эта игра с животным развлекала их. Но держать медведя возле самолета было опасно. Бабушкин зарядил ракетницу и выстрелил с таким расчетом, чтобы пропустить ракету совсем низко над ухом медведя. Мишка быстро вскочил и через несколько минут скрылся. Больше медведи не отваживались так близко подходить к самолету.

Бабушкин вернулся к «Малыгину», когда несколько стих ветер, шторм прекратился, разределся туман и можно было кое-как лететь. Взяв самолет на борт, экспедиция решила как можно скорее ухо-

дуть прочь от проклятых берегов острова Надежды, чуть было не стоивших жизни «Малыгину» и всем, кто на нем находился. Дождавшись Юнкерса и наших смелых летчиков, «Малыгин» снял ледяные якоря с льдины, к которой он был пришвартован, как к стенке. Отсюда, от Надежды, которая не сулила ничего доброго, «Малыгин» взял курс к островам Карла.

10. ШУТКИ АРКТИКИ

Пятьдесят дней за полярным кругом, и из них всего семью-восемью солнечными, яркими днями улыбнулась нам равнодушно суровая природа Арктики! И этих дней не забыть никогда.

Я знаю многих, побывавших в разные времена на севере. Эти люди считают себя зараженными севером, навсегда преданными дикой, своевольной его природе. Их очаровали тайны севера, и как говорит профессор Визе в предисловии к этой книжке, они — «конченные» люди.

До плавания на «Малыгине» я часто спрашивал этих энтузиастов севера: что хорошего могли вы видеть там, где вечные льды, где только небо и беспредельные ледяные поля, где нет почти никакой жизни, где летом никогда не сменяется день, а зимой — вечная ночь? Солнце и льды. Льды и туман. Раз в месяц попадается медведь, несколько тюленей. Что здесь есть такого, что бесконечно притягивает человека, заставляет его вечно стремиться на север?

Я знал, что многие считают дни, прожитые однажды здесь, самыми счастливыми в своей жизни.

И не понимал, почему. Но теперь и я понимаю, что можно полюбить эту очаровательную Арктику, полюбить льды и жизнь в них, хотя на первый взгляд ничего хорошего она не сулит человеку. Да, нет ничего прекраснее летней Арктики, Арктики, залитой ярким летним солнцем.

Солнце Арктики забавно шутит иной раз над человеком, впервые попавшим сюда. С непривычки, не имея часов с суточным делением на циферблате, не определишь — день или ночь. В Арктике нельзя ни минуты сидеть без дела. Надо много двигаться, много работать. Только, когда здорово устанешь и почувствуешь, что тебя валит с ног, — отдыхай. Сон не от усталости в Арктике — неприятный, нездоровый сон. Северяне-моряки говорят, что, когда человека без причины клонит ко сну, это явный признак приближения страшного бича человека за полярным кругом — цынги.

Изобретательный боцман на «Малыгине» не давал матросам бездействовать ни на одну минуту. Даже тогда, когда это совсем не вызывалось необходимостью, он заставлял матросов работать, делать на первый взгляд до смешного ненужные вещи. Во время шторма у Надежды, когда вообще не было известно, выдержит ли судно натиск льдов и не напорется ли оно днищем на подводные камни, боцман почему-то заставлял заново красить палубу яркой краской. Заставлял чистить и мыть двери и трапы, протирать стекла и медь машин.

Это — верное средство от уныния и тоски. И мы все работали до упаду. Мы были рады, когда объявлялся «аврал» — общая работа всех находящихся на судне. В авралах недостатка не было. Бабушкин летит — аврал: надо выгружать самолет на лед, собирать его, наливать бензин в баки, готовить для экипажа самолета продовольствие, проверить радиостанцию. Бабушкин улетел — снова аврал: никто не хочет отдыхать. Все с нетерпением ждут возвращения летчика, а в ожидании занимаются всяческой работой. Бабушкин прилетел — конечно, аврал: надо разобрать самолет и снова грузить его на борт ледокола.

Когда устанешь до бесчувствия, совершенно безразлично, что сейчас — день или ночь, валишься на койку и засыпаешь здоровым, если можно так сказать, бодрым сном. И спишь до тех пор, пока не выспишься или не разбудят тебя ради нового аврала, нового события на ледоколе. А в плавании каждая мелочь событие. Спать на «Малыгине» вообще приходилось очень мало. Моряки, те привыкли. Они знают свои восемь часов работы, знают положенное время для еды и для отдыха. Но мы — пассажиры, не плавающий состав вечно ложились спать не во-время, а проснувшись, никогда не могли определить, что сейчас — раннее утро или поздний вечер.

Над нами, сухопутными людьми, весело подшучивало солнце Арктики. Я припоминаю: вот, в кают-компанию вваливается по трапу с нижней палубы заспанный радист Кожевников.

— Что вы обедаете или ужинаете?

Дикий вопрос и характерное «оканье» нижегородца Кожевникова заставляли нас весело смеяться. Через минуту Кожевников раскатисто хохотал сам. Действительно, смешно, когда человек не может отличить дня от вечера. Всею виной яркое арктическое солнце.

Летчик Сергеев работал почти без передышки двое суток, сменяя мотор самолета. Когда был поставлен новый мотор, Сергеев поднялся вместе с Бабушкиным в пробный полет. Сергеев устал невероятно. Он вернулся с полета, поужинал (было 7 часов «вечера»), затем еще несколько часов возился с самолетом, и наконец решил отдохнуть. Он спустился к себе в каюту и, чтоб создать иллюзию вечера, «задраил» иллюминатор, задернул занавеску, зажег электрическую лампочку. Не раздеваясь, Сергеев заснул с книжкой в руках. Было 11 часов. Когда он проснулся, часы показывали 12. Сергеев решил, что спит всего один час, что спать в одежде не годится. Он разделся, укрылся одеялом и снова заснул.

Во второй раз летчик Сергеев проснулся в 10 часов. Он решил, что немного переспал. «Ну, был утомлен, — раздумывал он. — Проспал с 11 часов вечера до 10 часов утра! всего несколько лишних часов». Летчик Сергеев спал ровным счетом 23 часа: от 11 часов вечера до 10 часов вечера следующего дня!

Так шутит над человеком летнее солнце — солнце Арктики!

11. ЛЬДЫ ГОВОРЯТ

На яркobelом снегу на льдинах лишь изредка черным пятном пестрит выползший погреться на солнце тюлень. Все это вместе — и солнце и снег ослепительно режет глаза. Свет, настолько резкий, что без специальных очков — «консервов» глядеть невозможно.

А посмотреть есть на что. Во время плавания обурекает желание взобраться как можно выше, не удовлетворяешься капитанским мостиком. И вот, сгорая от желания как можно больше охватить глазом, увидеть на возможно дальнее расстояние, ползешь по «выблянкам» (веревочной лестнице, ведущей на марс — самую высокую точку грот-мачты). С выблянок открывается беспредельный ледяной простор, испещренный пирамидами самых причудливых форм. Изумрудные краски полярных льдов перемешаны с ярким белым снегом. Кругом тишина. Изредка появляется хозяин Арктики — белый медведь. Как ни бесшумно шагает он на мягких лапах по глубокому рыхлому летом снегу, его появление всегда напоминает о какой-то своеобразной жизни полярных льдов.

Медведь любопытен, как ни одно животное в мире. Иной раз не поймешь, что в этом звере сильнее, — страх перед невиданным чудовищем, каким должен ему казаться огромный ледакол или любопытство ко всему незнакомому, в том числе и к человеку. Медведь, не стесняясь, подходит к самому

борту ледокола и старательно и долго обнюхивает воздух.

Летом льды находятся в непрерывном движении. Штормы и течения разламывают льдины, образуются трещины — озерки чистой воды. В хороший призматический бинокль можно видеть, как вдруг в такой водяной лунке появляется маленькая кругленькая головка. Это вынырнул из воды тюлень. Зорко озирается он вокруг: не видать ли где поблизости его исконного и самого страшного врага — медведя. И лишь убедившись в полной безопасности, тюлень решается выползти на льдину. Через минуту он, разлегшись на снегу, самодовольно нежится на солнце, похлопывая себя ластами по животу. Но вот, тревога. Тюлень слышал приближающиеся шаги врага. Прощай, нега на солнце! Тюлень снова ныряет в воду, на прощанье вильнув по поверхности своей лакированной спинкой, и только водяные круги свидетельствуют о чем-то живом, что исчезло сейчас под водой.

Медведи усердно охотятся за тюленями. Долгими часами, прижавшись к краю льдины, выжидают, выглядывают свою добычу. Медведь пользуется своим защитным цветом. Он подползает к краю льдины, низко пригнувшись, на всех четырех лапах. Одновременно одной из передних лап он прикрывает черное пятно своего носа, чтобы тюлень не различил его на белом снегу.

Вот неосторожный белячок, неопытный молодой тюлень высунул на миг свою мордочку из воды.

Стремглав набрасывается на него медведь. Здесь нет никакой борьбы. Тюлень обречен. Через несколько мгновений медведь выбрасывает из воды черную тушу своей жертвы. Медведи охотятся не в одиночку, а по двое, по трое, иногда целыми семьями, и в таких случаях в стороне от взрослых зверей, занятых охотой, бегают, резвятся, снежными комочками катятся по льдине маленькие дети — медвежата. Видно, как медведи поровну делят между собой добычу. Обязательно поровну! Как ни голодны медведи, они очень тактичны, и никогда не дерутся между собой из-за кусков. Иной раз можно видеть, как медведь достает лапами из внутренностей тюленя, повидимому, самые лакомые, вкусные куски и относит их своим детям.

Долгими часами подстерегал я охоту зверей. Увы, мой аппарат был слишком слаб, чтобы зафиксировать эти изумительные картины борьбы животного мира Арктики за свое существование. Тогда же я думал: «Чорт возьми, ведь будешь рассказывать, не поверят, пожалуй». И продолжал наблюдать, зачарованный.

... Лед начал расходиться, появились трещины — разводья. Над такими озерами чистой воды носятся белоснежные чайки. Они стаями преследуют и вгше судно, поджидая, когда человек бросит с корабля какие-нибудь остатки пищи.

Мы развлекались подкармливанием чаек. Голодные — они хватали пищу чуть ли не из рук.

Но это — случайная подкормка со случайного парохода. Чайке нужен постоянный корм. И она охотится. Стаями носятся белокрылые над такой раскрывшейся лункой воды. Зоркими глазами выглядывает чайка сверху свою добычу — маленьких рыбешек, плавающих на небольшой глубине. Вода так прозрачна, что сверху великолепно видно на 4 метра в глубину. Чайка не может так глубоко нырять. Ей нужно, чтобы рыбка появилась на поверхности. Стоит лишь неопытной рыбке захотеть глотнуть воздуха, и не успеет еще она насладиться этим, быть может, первым в жизни живительным глотком, как стрелой, словно планер, бросается на нее чайка. Миг — и птица уже снова высоко парит в воздухе, оглашая свой полет победным криком: маленькая рыбка трепещет, бьется у нее в клюве.

Этим не кончается история попавшейся рыбки. За чайкой, занятой своей охотой, зорко следит «морской разбойник», воздушный хищник Арктики. Эта птица не любит заниматься самостоятельной охотой. Специальность «морского разбойника» именно бандитизм. Зачем охотиться, когда можно всегда без особого труда отбить у чайки ее добычу. И стоит заметить морскому разбойнику удачную охоту чайки, — он с большой высоты планирует вниз и обрушивается на свою жертву. Не для того чтобы зашибить чайку! Это не входит в его боевые планы. Сладость охоты для морского разбойника в том, чтобы отнять у чайки так дорого давшуюся ей рыбку. С криком носятся вокруг другие птицы. Морской

хищник дает бой. Он бьет чайку клювом по голове. Чаще всего рыба падает из клюва чайки, и на лету ловко подхватывает ее морской разбойник. Иногда несколько чаек, набравшись храбрости, в свою очередь разом нападают на морского разбойника и отгоняют его прочь.

Так хороша Арктика, когда светит яркое солнце!

А когда туман, когда ветер усиливается, и идет снег — в Арктике жутко. Ледяные иглы попеременно с крупными горощинами града превращаются в пургу. Мокрый снег мешает глядеть, забирается в ноздри, закладывает уши.

Горе человеку, застигнутому пургой во льдах. Ветер со снегом валит с ног. Кругом ничего не видеть. Белая пелена, туман густой и белый скрывает предметы на расстоянии двух-трех шагов. Только слышишь, как напором ветра ломает лед. Все живое пропадает и нам кажется, что и сами мы заживо погребены во льдах.

Но мы не на льду, а на ледоколе. И каждый из нас знает, что рядом бок о бок — товарищи, которые не выдадут, не подведут, выручат, помогут в беде. И каким желанным, красивым, необычайно родным и близким кажется солнце, когда оно, поборов белую мглу, снова выглянет сквозь туман. Снова чувствуешь себя полным сил и энергии, сознаешь, что ты человек, побеждающий машиной природу, покоритель стихии. Солнце, яркое солнце Арктики снова придает человеку бодрость и силы для борьбы, волю к жизни!..

ВО ЛЬДАХ

ИЗ МОСКВЫ В АРХАНГЕЛЬСК

С совершенно исключительной для наших киноорганизаций быстротой я был снаряжен в экспедицию на поиски дирижабля «Италия». Здесь нельзя упрекнуть фабрику Совкино, что она снаряжает экспедиции летом снимать снежную натуру, а зимой изображать лето. Прошло всего пять часов субботнего укороченного на сборы дня, и поезд мчал меня на север, в Архангельск.

Никто не знал в это время точного маршрута, так как место аварии «Италии» не было известно. Известно было только одно, что мы пойдем во льды Ледовитого океана и там будем производить поиски.

Приблизительно в этих условиях я производил съемки в 1927 году, во время плавания на ледоколе «Сибиряков», для картины «За тюленями в полярные льды». Я видел океан, ходил по льдам и летал над ним, так что условия предстоящего путешествия более или менее были мне знакомы.

Покидая кинофабрику, я знал, что одному, без помощника, с такой тяжелой аппаратурой будет чрезвычайно тяжело работать, но выхода не было, прищл ось ехать...

Нечего говорить о том, что в вагоне я явился объектом всеобщего внимания. Я сам еще не мог разобраться в обстановке, а пассажиры «интервьюировали» меня с чрезвычайным напором. Очень тяжело было удовлетворить любознательность обитателей «мягкого» вагона. В разговоре с некоторыми пассажирами чувствовались нотки недоверия — действительно ли я командирован «туда», и только мое командировочное удостоверение успокоило подозрительные умы. Один видный пассажир с двумя автоматическими ручками в карманчике записал в свою записную книжку мою фамилию.

Ярославль, Вологда и прочее промелькнуло, подъехали к Архангельску. Летом с вокзала приходится переправляться на пароходе «Москва» на другой берег Северной Двины.

Во-первых — воскресный день, а во-вторых, в гостинице нет мест. Связавшись по телефону с председателем местного Осоавиахима товарищем Баклачем, узнаю, что здесь точно неизвестно о дне выхода «Малыгина»; есть только приказ срочно готовить его к плаванию. Как всегда, первыми явился в гостиницу корреспондент и фотограф местной газеты «Волна». Вечером мною была получена «молния» от товарища Чухновского с просьбой установить сигналы на Северной Двине, так как он собирается прилететь из Ленинграда. По первоначальному плану с «Малыгиным» должен был пойти в поход товарищ Чухновский на большом двухмоторном самолете «Дорнье-Валь». Далее посыпались телеграммы

с разными просьбами и поручениями, и я из кинооператора стал понемногу превращаться во что-то другое. Дело в том, что в Архангельск я приехал ранее всех и, таким образом, здесь являлся единственным представителем экспедиции. На следующие сутки в дополнение к телеграммам стали прибывать в мой адрес грузы, вагоны, цистерны с приказами срочно разгрузить и перегрузить на ледокол. Почувствовался недостаток в «штатах» и пришлось в качестве помощника использовать швейцара гостиницы. Вскоре я убедился в удачном выборе своего помощника, ибо он вполне соответствовал своему назначению. Он прекрасно ориентировался в обстановке, знал местные нравы и «точные адреса» ответственных работников на каждое время дня. Когда мне понадобилось разыскать одного из видных работников Совторгфлота, мой помощник, посмотрев на часы, сказал: «Зайдите в... ресторан летнего сада». Он был прав...

Итак, пошла бешеная работа. Вскоре приехали московские корреспонденты и усложнили обстановку тем, что, во-первых, все они очень боевые и славные ребята, а во-вторых, их очень много. На мое замечание, что, если их всех посадить на корабль, то не останется места для начальника экспедиции и его помощников, корреспондент «Известий» товарищ Гарри, махнув рукой, хладнокровно ответил: «Подумаешь! Поедем без начальника!

«Малыгин» спешно готовился к выходу на розыски. После осмотра в сухом доке его подводной

части началась спешная погрузка угля, продовольствия на восемь месяцев, теплых вещей, самолета, всевозможных приборов и т. п. Все это фиксируется киноаппаратом. Было впечатление, что в Арангельске в эти дни остановилась обычная жизнь и город занят только отправкой «Малыгина». Характерен случай с подводами. Для перевозки самолета с аэродрома на ледокол необходима была большая крепкая подвода с плоской платформой. Где достать? На помощь пришел мой помощник-швейцар:

— Звоните на пивоваренный завод.

Звоню...

— Нам необходимо срочно для такой-то экспедиции две такие-то подводы, которые имеются только на вашем заводе.

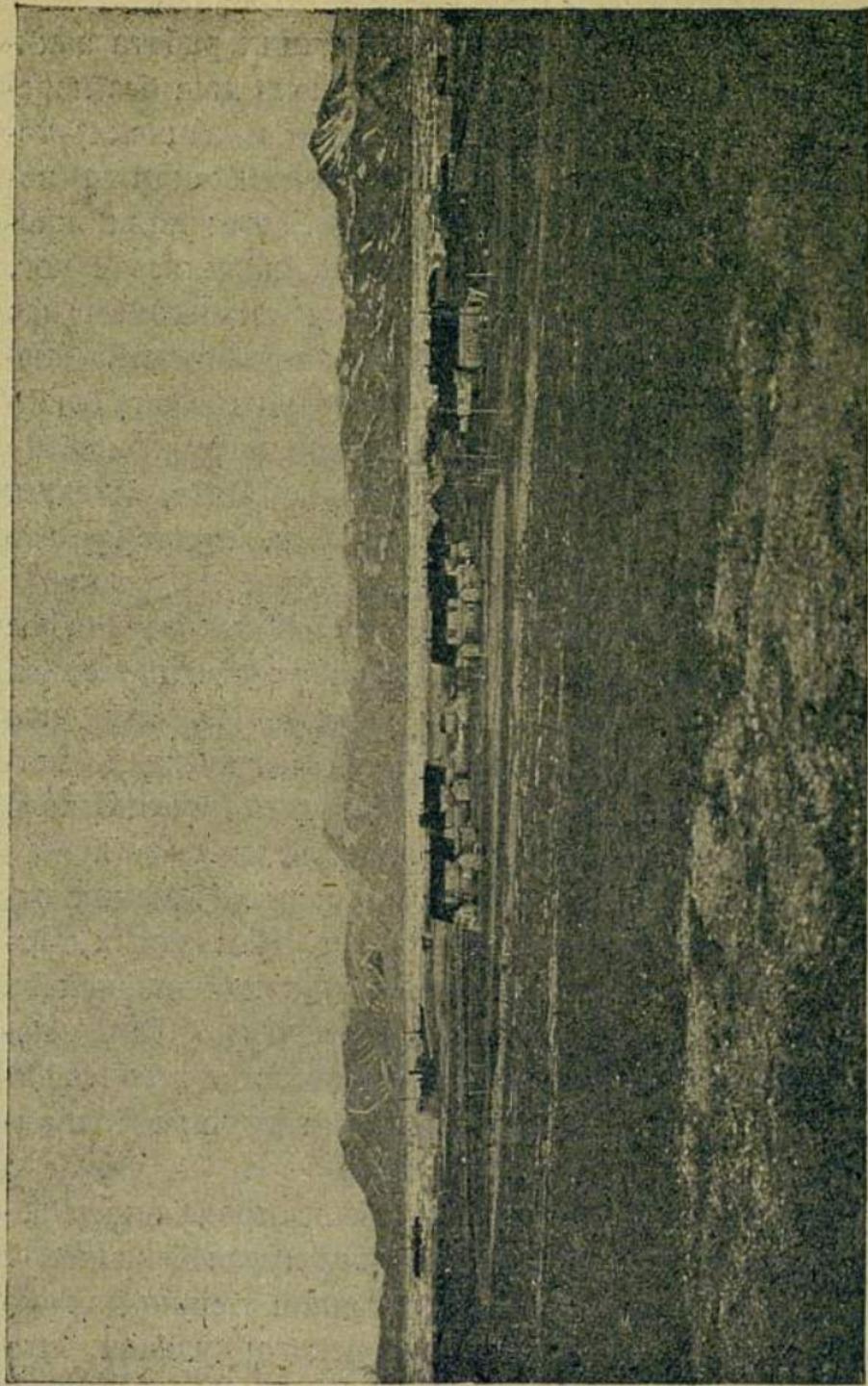
— Товарищ, что общего имеет пивоваренный завод с дирижаблем «Италия»?! — Слышу изумленный ответ заведующего. — Мы должны срочно развезти пиво по городу.

— Товарищ, вы нам срываете большую спешную работу, беда небольшая, если люди выпьют пиво на несколько часов позже...

— Хорошо! Куда подать подводы?

И в точно назначенный час на аэродроме были... три подводы.

За три дня до выхода «Малыгина» в океан из Ленинграда прибыл начальник экспедиции профессор Визе, его помощник гидрограф Лавров и метеоролог Лорис-Меликов.



Селение Нью-Олесунд на берегу бухты Кингсбей

С приездом начальника экспедиции работа закипела и до выхода в океан день и ночь шла без перерыва. Телеграммы «молнии», пакеты, записки, телефонограммы, — все закружилось в каком-то водовороте. Люди, сначала бегавшие, как лани, впоследствии стали ходить, как тени, валились с ног.

За несколько часов до выхода «Малыгина» нас постигло несчастье: была получена телеграмма, конечно, «молния», сообщавшая, что Чухновский пойдет на «Красине» и все имущество, погруженное на «Малыгин» для самолета «Дорнье-Валь», следует немедленно разгрузить с корабля, причем то-то и то-то отправить срочно в Ленинград.

Сначала нам показалось, что работа эта вообще непосильна, невыполнима. Собрав последние силы, мы все-таки взялись за эту работу. Известно, что грузить легче, чем разгружать. А в следующей «молнии» категорический приказ: «Вернуть немедленно в Ленинград аварийную радиомачту».

Все ящики похожи друг на друга. Никаких отличительных знаков, номеров нет. Накладных также нет. Пришлось вскрывать сотни ящиков, искать ту самую «аварийную радиомачту», при помощи которой Чухновский впоследствии со льдины сообщил об обнаружении им группы Мальмгрена.

Наконец эта адова работа была проделана. Разгрузив также с корабля и тысячу пудов бензиновой смеси, предназначенной и пригодной только для самолета «Дорнье-Валь» Чухновского, узнаем, что

чистого бензина, необходимого для нашего Юнкерса, в Архангельске нет.

Непреодолимое препятствие! «Малыгин» в ближайшие дни в поход выйти не сможет, а, следовательно, неизвестно пойдет ли он в плавание вообще. Всеобщее уныние... Опять напряжение нервов и сил. Звоню по всем учреждениям, имеющим хотя бы самое отдаленное отношение к бензину...

Нашли четыреста пудов бензину на одиннадцатом километре от Архангельска. За несколько часов удалось бензин доставить по железной дороге в Архангельск, перегрузить его на баржу, доставить по Двине к пристани. За полчаса до выхода в плавание бензин был в трюмах «Малыгина».

Все готово, все в порядке... Нет только запасных лыж к самолету, но их безусловно получим в Мурманске из Ленинграда: туда посланы три «молнии». В 11 часов ночи была назначена явка людей на ледокол. Мне удалось собрать личные вещи и явиться на ледокол в тот момент, когда снимался трап.

В ПОХОД

В ночь с 12 на 13 июня мы снялись с якоря. Тысячи людей провожали нас. Оркестр, флаги, краткие речи. Выйдя на рейд, «Малыгин» дал три прощальных гудка. Сотни ответных продолжительных гудков заполнили берег на протяжении нескольких километров. Незабываемое зрелище!

Идем вдоль берегов Северной Двины, усеянных лесными складами, лесопильными заводами. Архан-

гельск, по справедливости, считается всесоюзной лесопилкой. На десятки километров тянутся эти лесные залежи, кубики леса, горы бревен. Десятки иностранных пароходов грузят лес. Ушли берега. Мы в океане. Через двое суток входим в порт Мурманск. В Мурманске делаем краткую остановку, чтобы кое-что догрузить, получить телеграммы, а главное принять на борт летчика Бабушкина.

Начальник экспедиции собрался отправить несколько срочных радиограмм, но узнаем, что... телеграфист в отпуску и станция закрыта.

Прибывший из Ленинграда поезд действительно привез нам Бабушкина и кой-какое авиационное имущество, но — увы! — так настоятельно необходимых нам запасных лыж в поезде не оказалось.

Посоветовавшись с Бабушкиным, мы решили уйти в океан без запасных лыж. Впоследствии об этом пожалели. Из Мурманска мы с Бабушкиным на небольшом пароходе по Кольскому заливу добрались в порт Александровск, где к тому времени догружался углем «Малыгин». Прибыли в Александровск в час ночи. Светило полярное солнце. Свет как будто бы слегка притушенный, неполный. Гавань окружена каменным кольцом гор. Кое-где на горах снег. Совершенно исключительная тишина. Городскому жителю не понять такой тишины. Обычно обыватель представляет, что мертвая тишина бывает только на кладбище. Это — ошибка. Здесь, в гавани, тишина чувствуется всеми вашими органами, всем организмом.

На третьи сутки пути от Александровска мы вошли в лед. Вскоре увидели первого белого медведя.

Льды, сначала небольшие, сменились крупными ледяными полями, и «Малыгину» с трудом пришлось пробивать себе путь. Мощь «Малыгина» местами должна была уступить мощи скованного океана. Мы стали, льды начали нас затирать. Ввиду невозможности пробираться дальше на ледоколе спускаем самолет на лед и готовимся лететь к острову Карла для организации бензинной базы, для того чтобы затем полеты совершать к острову Фойн, где на льдах терпят бедствие итальянцы.

В ПОЛЕТ

Готовимся в большой рискованный полет. Летчик Бабушкин, механик Грошев и другие сутки копошатся у самолета, стоящего на громадной льдине, к которой прищвартовался на якорь «Малыгин». Я тщательно изучаю карты предстоящего полета, так как должен кроме функции радиста, кинооператора нести функции аэронавигатора.

В сущности, никаких карт этого района нет. Есть пустое место, на котором кое-где пунктиром нанесен какой-нибудь остров, и далеко-далеко, так сказать, не в нашем районе — берега Шпицбергена, Земля Франца Иосифа. Так как я был предупрежден о полете всего за два-три часа, то даже не успел ознакомиться как следует в особенностями радиоустановки.

Одежда наша была самой обыкновенной: охотничьи сапоги, кожаные брюки и кожаные куртки на меху. Нужно было одеваться так, чтобы в случае аварии самолета иметь возможность передвигаться по льдам пешком. На самолете была погружена небольшая корзинка с четырьмя банками мясных консервов, двумя килограммами сухарей и двумя плитками шоколаду. Грошев, тщательно вычистив винтовку, уложил ее аккуратно в самолет. Все население «Малыгина» выбежало на лед провожать нас. Лица мрачные. Никто не рискует смотреть друг другу в глаза, а тем более произносить речи, прощальные слова: они здесь показались бы смехотворными. Все делается молча. Впечатление такое, что мы, улетающие от них далеко на север в неизвестные места, покидаем свою базу с более легким сердцем.

Подрулив на старт, остановились для окончательной проверки готовности. На ледоколе взвиваются три треугольных флага, что означает «счастливый путь!»

Проверив приборы, радио, киноаппараты, я крикнул Бабушкину, что у меня все в порядке. Бабушкин дал полный газ, и после непродолжительного бега по неровному льду, оторвавшись, пошли вверх.

Под нами оказался океан. Величественное, грозное зрелище. Кажется, что мы летим над неподвижной снежной пустыней. Но это обман. Тысячи льдин разных форм, размеров и оттенков движутся в изве-

стных направлениях. Наконец мы на высоте 600 метров и на такой высоте продолжаем путь на север. Я выполнял несколько функций: аэронавигатора, на обязанности которого лежит наблюдение за курсом полета, кинооператора, радиста — для связи с «Малыгиным», наблюдателя — для наблюдения за льдами, нет ли на них следов группы Амундсена, группы Нобиле и т. д. Работы тьма. Каждые пять минут необходимо отмечать на карте местонахождение, учитывать снос самолета, отмечать ледяные поля, разводья и мелкий лед. Все усилия установить радиосвязь с «Малыгиным» ни к чему не привели. Радио безмолствовало. Впоследствии узнал на корабле, что там приняли лишь следующие мои слова: «Малыгин, хочу вас слушать, все благополучно!»

Я так и не смог установить причин отказа радиоаппарата. Решили пойти без него.

Весь полет пристально слежу за океаном: нет ли где-нибудь самолета «Латам», на котором вылетел Амундсен, нет ли итальянцев? Кругом пусто, хотя не раз меня обманывали разные льдины и чернота водных промежутков между ними. То в одном, то в другом месте были черные точки, двигавшиеся по льду. Смотрю в бинокль. Увы! Это не люди. Тюлени, греющиеся на солнце, ползают по льду. Не раз мне казалось, что на льду лежит то самолет, то дирижабль. Был момент, когда я хотел крикнуть Бабушкину: «Самолет! Дирижабль! Ясно вижу». Это был мираж. С высоты 600 метров мы видим на 80—100 километров в любую сторону. Бинокль увеличивает

возможность рассматривания деталей, хотя сильно вибрирует. Надо ухитриться найти такую точку, с какой удастся относительно спокойно смотреть вниз. С запада от нас тянется Шпицберген. Черные с белыми снежными полосами камни тянутся на сотни километров. Кое-где полосы тумана, которые движутся в разных направлениях.

Мотор работает лучше часов, и это понятно, его готовил в полет механик Грошев. Идем курсом Норд 12°.

Через два с половиной часа на северо-востоке показалась группа громадных камней, покрытых шапкой льда. Это — острова. Определяю по карте и контуру гор, скопированному с морского путеводителя, и нахожу, что это и есть остров Карла, куда мы держим путь. Это сходится с моим курсом и временем. Еще раз пытаюсь установить радиосвязь с «Малыгиным», чтобы передать, что мы благополучно достигли острова Карла. Сделав с чрезвычайной тщательностью все возможные манипуляции, я убедился, что от нашего радио нечего ждать сигналов с «Малыгина» — в трубках мертвая тишина. Свернув антенну, я взялся за фото-и киносъемку. Над самой верхушкой острова во время съемки сломался затвор фотоаппарата, и съемку острова пришлось прекратить.

Бабушкин сделал несколько кругов прежде чем рискнуть сесть на незнакомую льдину, прилегающую к берегу (припай). Таким образом, мы пролетели 225 километров над льдами.

НА ОСТРОВЕ КАРЛА

Сели благополучно и вздохнули облегченно. Было два часа полярной ночи, то есть ярко светило солнце и отличить день от ночи нет возможности. Часть задания выполнена блестяще. Выгружаем и оставляем тут же, у самолета, пять пудовых бидонов бензина, ставим их на большой кусок красной материи для того, чтобы в следующий полет легче было найти свою базу. Сначала, правда, мы пытались по глубокому снегу тащить бензин на остров, но это было выше наших сил, и пришлось его оставить здесь. Из-за небольшой скалы на нас смотрели три белых медведя. Ни мы их, ни они нас не беспокоили. Дальше нам предстоит задача обследовать остров и поставить на вершущке острова флаг для определения направления ветра при новых наших полетах. Несколько часов утомительного пути заняла эта работа. Больше километра прошли по глубокому по пояс снегу. Высокие сапоги то и дело оставались в снегу и из сапога неизбежно вылезала нога. Постепенно снимая с себя теплую одежду и оставляя ее по нашим следам, мы подошли к острову в одних рубашках. С трудом взобрались на каменный берег. Здесь идти стало легче. Сотни ручейков журчат между камней. Кое-где мох. На плоских камнях берега осиротело лежит израненная об острые камни мачта неизвестного разбитого корабля. По сваливающимся вниз камням взобрались мы на вершущку острова и оказались на высоте 300 метров. С этой высоты мы имеем возможность спокойно любоваться

океаном. Кругом снежная пустыня. Кое-где черные пятна воды. Жуткая тишина! Белое безмолвие! Вокруг острова лед, припаянный к берегу. Далее вода. В 5—6 километрах видны причудливые формы би-того льда. Полное впечатление магометанского кладбища с его однообразными вертикальными памятниками. Вершина острова почти без снега. Кругом разбросано много камней. Набросав кучу камней, мы водрузили красный флаг с надписью — СССР, 24 июня 1928 года. Участники экспедиции по розыску дирижабля «Италия» на ледоколе «Малыгин». Самолет Юнкерс. Бабушкин, Грошев, Валентэй.

Бабушкин и Грошев дали салют из винтовок и нагана, я заснял эту сцену.

Никаких признаков пребывания людей на этом острове мы не обнаружили.

Обратный спуск с острова был чрезвычайно опасен и труден. Камни, веками лежавшие спокойно и потревоженные нами, валились вниз, увлекая нас с собой. По льду, покрытому тонким смерзшимся снегом, спускаться по крутому обрыву еще труднее. Был момент, когда я с киноаппаратом в поисках более удачной точки съемки, стал быстро скользить в пропасть. В голове промелькнули последствия, — если не удастся удержаться. Внизу громады острых камней. Бабушкин и Грошев, стоявшие в стороне, стали кричать: «Упирайся ногами!» С чрезвычайным трудом, не выпуская из рук киноаппарата, мне удалось уцепиться ногами за снежный бугор и удержаться.

Обратно к самолету мы шли по прежним нашим следам: так было легче. К самолету мы подошли в 8 часов утра. Сначала мы предполагали здесь позавтракать, но решили не терять зря времени и продуктов и стали готовиться в обратный полет. Проверив все приборы и работу моторов, мы пытались подрулить ближе к ровной площадке, но оказалось, что лыжи самолета примерзли ко льду и надо было приложить очень много усилий, чтобы в дополнение к полному газу мотора дать возможность самолету сдвинуться с места. Когда самолет прошел несколько метров, Грошев вскочил в кабину, а мне одному пришлось остаться на снегу и изо всех сил раскачивать самолет, помогая ему сдвинуться с места. Бабушкин дал полный газ, и самолет стал быстро катиться по снегу. Крепко держась за крыло, я бежал вдоль его к кабине, посматривая на хвост самолета, который имел непреодолимое желание настичь меня и ударить по спине. С трудом взобравшись на подножку, я на ходу вскочил в кабину, и через мгновение мы были в воздухе. Здесь спокойнее и безопаснее.

Под нами льды. Радио, несмотря на все усилия, молчит. Связи с «Малыгиным» попрежнему нет. Летим уже час. Слежу за льдами. Вдруг вижу что-то непонятное. На 78° северной широты и $27,5^{\circ}$ восточной долготы в океане совершенно ровная черная линия разделяет льды: это трещина шириной почти в полкилометра, длиной в 20—30 километров. Сделал несколько фотоснимков. Выше острова Эдж — густой туман.

Полет проходил спокойно, и мы думали через полтора часа быть «дома», или, как мы называли «Малыгин», на «пловучем санатории имени товарища Нобиле». Так как во всякий санаторий люди попадают после некоторых препятствий и приключений, то и нам пришлось из-за насевшего на нас тумана сделать вынужденный спуск на льдину среди океана. Произошло это стремительно. Впереди видим густую пелену тумана. Горизонт исчез. Вдруг Грощев повернул голову ко мне и сделал знак: садимся! Я быстро смотал антенну и стал следить за курсом: компас, часы, карта и циркуль в работе... Под нами разных размеров льды. Мне не особенно понравился узор этих льдов, но, видимо, выхода нет. Бабушкину виднее. Быстро снижаемся с большим крутым поворотом. Спуск произошел удачно. Не успели выскочить из самолета, как густой туман накрыл нас. Ушло прежнее прекрасное солнце: кругом молоко.

НА ПЛОВУЧЕЙ ЛЬДИНЕ

Итак, мы на льдине. Я засек на карте место нашего спуска. До «Малыгина» осталось километров 60—70. Кругом льды! Туман! Неизвестность! Больше всего мы беспокоились о «Малыгине». Там ждали нас через шесть часов. Они не знают, что с нами, волнуются.

Бабушкин пытался в кабине самолета улечься, уснуть. К самолету близко шагов на двадцать подошел белый медведь. Я с Грощевым подбежали к нему

ближе. Грошев выстрелил и, конечно, мимо. Медведь, ошарашенный таким ответствием, ринулся назад. Мы было попробовали гнаться за ним, но через минуту узнали разницу в соотношении наших с медведем сил и... сели отдыхать. Возвращаясь обратно к самолету, мы обнаружили старый след другого медведя. След, состоящий из двух параллельных отпечатков медвежьих лап, вдруг оборвался. Куда же девался медведь? Воды поблизости нет. После тщательного обследования медвежьего следа мы обнаружили, что медведь свой путь аккуратно повернул назад и ноги опять стал ставить в прежние следы и так шел к себе по прежним следам, что видимо, облегчает путь. Тут мне вспомнилось, что, когда мы возвращались с острова Карла, то мы точно так же шли по своим прежним следам: инстинкты человека и медведя, оказывается, совпадают.

В самолете было так же холодно, как и на воздухе. Я попытался улечься спать в кабине. Бабушкин лежал на скамейке самолета и ноги поднял кверху, упираясь в потолок. Согнувшись в три погибели, и я лег на полу набитой всяким имуществом кабины. Конечно, спать нам не удалось. Повалявшись немного в кабине, мы вышли из самолета. Грошев лежал на крыле самолета, а под головой у него была кожаная подушка сиденья из самолета. Решили поесть. Грошев, в ведении которого находились наши «продовольственные запасы», неохотно дал нам банку консервов. «Что вы, ребята, обал-

дели, прошло всего сутки, а вы хотитет уже кушать!» Мы решили подогреть консервы, для чего поставили их на зажженную банку сухого спирта. Сами ушли бродить по льдине. Приходим в надежде, что консервы успели согреться... Разочарование: снег вокруг банки растал, и обе банки давно лежат опрокинутыми в снегу. Пришлось есть холодное мясо. Ничего, вкусно. В той же жестянке из-под консервов, протертой снегом, мы подогрели снег и «пили чай», закусывая белым сухарем. Такого чаю там сколько угодно.

Нудно тянется время. Никто не спит. Следим за передвижением льда, за ломкой льдин. Я проверил по карте пройденный курс, подтвердил прежнее местонахождение. Произвел несколько съемок. Мы знаем, что льдина переместилась и оказалась на другом месте, но учесть этот снос нет никакой возможности. Туман. Просветов нет. Никаких берегов.

Так в мучительном ожидании прошло двадцать восемь часов. Понемногу туман стал рассеиваться. Наконец мы увидели из-за тумана на западе черную гору. Это остров Надежда!

Медленно тянулось время, так же медленно уплывал туман. Мы ясно видели, как его волны уходят от нас и идут в сторону острова. Стало светлее. Наконец сквозь разреженный туман показались бледные лучи солнца... Затем стало совершенно светло. Мы увидели довольно грустную картину: кругом — льды, и мы сидим на льдине... Стали готовиться в обратный полет. Но вопрос — куда лететь?

Где «Малыгин»? Рассматриваем горизонт. Грошеву показалось, что на северо-востоке виден дым: значит — там «Малыгин». Бабушкин сначала с ним согласился.

Я стал определять курс «Малыгина» по карте и компасу. Рассматривая в бинокль горизонт, я увидел величественную, сказочную картину.

На западе тянется ледяной город — громадные ледяные замки, с острыми крышами, дворцы, пещеры... Нельзя было оторваться от этого чудесного зрелища... Это были айсберги и торосы в дивном освещении полярного солнца.

Вдалеке от самолета, разложив на льду карту, компас, линейку и прочее, я стал вычислять курс. По моему подсчету «Малыгин» находится по курсу Зюд-Вест 123, в 50 километрах от нас. Небольшой совет — и все мы согласились лететь по этому курсу. Конечно, не сразу нам удалось улететь с этой гостеприимной льдины. Долго пришлось искать удобного места для подъема. После утомительной рулежки мы снялись со льдины. Шли по моему курсу, на высоте почти 1 000 метров. Хороший обзор. Опять солнце ослепительно освещает льды и придает им изумительную красоту. Понять, оценить феерический эффект и богатство красот океана может только тот, кто летал над ним.

В воздухе было даже тепло. Я не успел при посадке одеть кожаную куртку и так остался в одной фуфайке. Некогда. Работы тьма. Ищу «Малыгина», ищу «Латам», веду курс, снимаю, пишу. Бензин

уходит, а с ним уходят и нервы... Ледокола пока не видим. Быть может, его здесь и нет. Быть может, мы ошиблись в поисках? Что делать? Скоро бензин должен кончиться. Бензин — не на вес золота, а на вес человеческой жизни и даже трех. Под нами мелкобитый лед и в случае остановки мотора, вряд ли он сможет принять нас. Наконец после многих томительных минут увидели черную продолговатую точку во льдах. Это — «Малыгин»! Я нервно потянул Грощева за рукав, он, махнув рукой, засмеялся... Мы дома! Снижаемся, подлетаем вплотную к ледоколу, садимся.

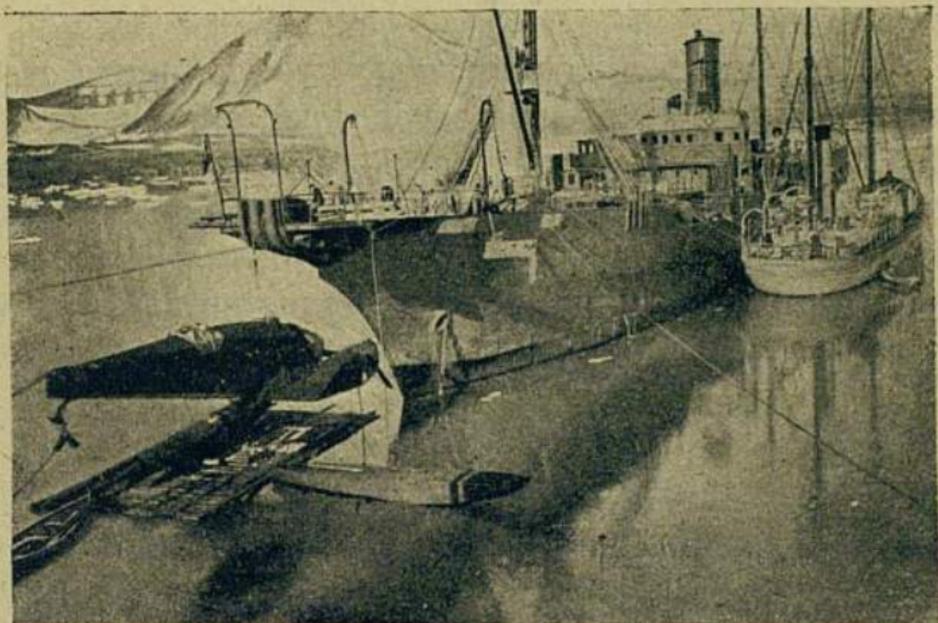
Встреча в отличие от молчаливых проводов была чрезвычайно шумной. Ледокол давал продолжительные приветственные гудки. На мачте взвились флаги «Добро пожаловать»! Люди выбежали на лед нам навстречу. Все разом задают один и тот же вопрос: что случилось? Правда, никто не догадался взять у меня тяжелый аппарат и статив, под тяжестью которых я изнывал.

Расспросам, беседам не было конца.

ШТОРМ У ОСТРОВА НАДЕЖДА

Через семь дней спокойствие мирно стоящего «Малыгина» нарушил ураганный ветер и затем шторм. Льды океана пришли в необычное движение. Ледяные поля на сотни километров стали быстро мчаться в разных направлениях, сталкиваясь друг с другом, влезая друг на друга. Это была какая-то жуткая пляска льдов. «Малыгин» стонал. Его жали

многотонные льдины, они ломались у борта, лезли на палубу. Нас жало и несло на каменный остров Надежду. За несколько часов нас пронесло более 40 миль. Остров где-то в тумане. Никто не знает, где он. Быть может, мы уже у самого острова, и с



«Читта-ди-Милано»

минуты на минуту подводные камни распорют дно нашего железного убежища. В трюме появилась течь... Работают помпы. Никто не спал в эти дни. Смолк обычный шум на корабле. Люди ходили, как тени, и готовились к выходу на лед. Машины боролись со стихией. Каждый метр брался с бою и доставался ледоколу нелегко: трещали переборки, гнулись бимсы (поперечные крепления парохода).

Через несколько дней изменившееся течение понесло нас вдоль острова, а затем в обратную сторону от него. Дальше — новое несчастье: нас несет на два айсберга. Из-за тумана вырисовались ледяные горы высотой 250—300 метров. Пронесет нас мимо этих ледяных чудищ или наскочим на камни и пойдем ко дну?..

Я снимал со всех возможных точек. Снимал, не зная, увидит ли кто-либо эту пленку, ибо, когда я спросил нашего капитана Черткова, можно ли будет в случае гибели парохода взять на шлюпку хотя бы снятую пленку, он хладнокровно ответил: «Берите, но перед шлюпкой вам придется ее выкинуть».

Ничего брать с собой нельзя...

Но мы не погибли.

РАБОТА ЛЕТНОЙ ГРУППЫ

Мимо берегов архипелага Франца Иосифа и островов Шпицбергена в сторону восточного берега Гренландии медленно двигаются многолетние, много раз сломанные и вновь смерзшиеся льды. В главной своей массе образовавшиеся где-то к северу от берегов Аляски и Берингова пролива из переохлажденной морской воды сперва в виде круглых тонких чешуек, называемых блинчатым льдом, а потом, пройдя в течение ряда лет приполюсные пространства, эти льды уже достигают 7 метров толщины. Столкновения этих вечно ломающихся громадных льдов с еще более высокими торосами часто заставляли дрожать всеми своими отдельными досками бревнами, шпангоутами и стрингерами корабли, вмерзавшие во льды и отдававшие их движению.

История полярных исследований знает много кораблей, раздавленных льдами: «Жанетта», «Карлук», «Св. Анна» и много других. Но мы знаем и блестящие победы, одержанные в царстве льда и ночи. Они — эти победы — давались не сразу и не случайно. Самая большая победа над льдами Арктики до настоящих дней — это беспримерный дрейф «Фрама» и поход начальника этой экспедиции Фритиофа Нансена и участника этой же экспедиции Иогансена

по дрейфующим льдам до 86° северной широты с возвращением потом на Землю Франца Иосифа. Эта экспедиция, проведенная во льдах полярного бассейна два года, в деле изучения полярного бассейна дала большие результаты. Систематические наблюдения атмосферных явлений, промеры, гидрологические работы, наблюдения за движением льдов, проверка основных предпосылок, на которых строилась экспедиция, дали цельное, наиболее полное до сего времени представление о природе Арктики и возможностях ее исследования. Иначе и быть не могло. Ведь это Нансен с группой единомыслящих друзей сумел разобраться и извлечь из материалов ранее снаряженных экспедиций самое нужное и самое существенное.

Обломки корабля Дюлонга «Жанетты», раздавленного льдами к северу от Новосибирских островов, найденные затем у берегов Гренландии, позволили Нансену сделать остроумнейшее заключение о постоянном дрейфе льдов от восточно-сибирских побережий через приполюсные пространства к Гренландии. Оставалось только построить корабль, который заведомо мог бы выдержать нажимы передвигающихся льдов для того, чтобы, вмерзнув в них, быть пронесенным этими льдами мимо полюса. Корабль Нансена «Фрам», специально сконструированный для такого плавания, имел яйцеобразные обводы без киля, не позволяющие льдам схватить корабль мертвой хваткой. Леды, нажимая на «Фрам», не могли разрушить его, он ускользал из их объятий,

выжимаемый этими самыми льдами на их поверхность. И корабль выдержал эти испытания, около двух лет находясь в тисках льдов, пронесших его из восточно-сибирского моря между Северной Землей и полюсом в Атлантический океан.

Лишь мощные советские ледоколы, в том числе и «Красин», а также гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач», прошедшие из Тихого океана вдоль северного побережья Сибири в Белое море, имели своим прототипом «Фрама». Экспедиции Пири к северному полюсу, Скотта — к южному полюсу и Амундсена на корабле «Мод» основывались на опыте передвижения Нансена в вечных льдах.

Правда, в результате всех этих экспедиций заветная точка северного полюса не была достигнута. Но может ли это умалить всю ту громадную работу, что была ими проделана? Только в результате экспедиций Норденшельда, дрейфа «Жанетты», экспедиций Лелонга, Нансена, Амундсена, Макарова на «Ермаке», Пири, Седова, Брусилова, «Таймыра» и «Вайгача» и многих других судовых экспедиций накоплены богатые материалы, позволяющие принять во внимание все стороны и все феномены полярной природы и выработать средства, против которых льды, если и не бессильны, то в значительной степени обезоружены.

Вместе с тем романтизм, свойственный всему мало исследованному и недоступному, уступает место точному знанию и опыту.

К моменту реального покорения воздуха, совпавшему с началом мировой войны, достижение северного полюса уже не могло обещать ничего неожиданного ни с каких точек зрения: ни с научной, ни с технической, ни с спортивно-соревновательной. Было известно, что через эту точку медленно, очень медленно движутся все те же льды Нансена, Амундсена, Пири, что под ними — глубины, достигающие 3 000 метров, что весна там начинается в июне, наиболее спокойные и ясные дни приходится на апрель и май, что наибольшее количество полярной и наиболее слабый лед приходится на конец августа и начало сентября.

И только после мировой войны новые воздушные средства, позволяющие с наибольшей быстротой и наиболее прямолинейно преодолевать громадные пространства, обратили на себя взгляд полярных работников и заставили вспомнить и северный полюс, и гипотетические земли профессора Мультановского и Гарриса, и возможность установления кратчайшей связи между Старым и Новым Светом. Начинается работа по приспособлению этих новых воздушных средств к полярным условиям. Летные их качества уже были достаточны для борьбы с воздушной стихией и с ее преодолениями там, вверху, высоко над льдами. Но вопрос взлета и посадки со льдов и между льдами — необходимое условие для постоянной и продуктивной работы по исследованию севера, вопрос снаряжения самолета необходимыми приборами и материалами были еще не решены.

88° северной широты был достигнут экспедицией Амундсена на двух самолетах. Попытки того же Амундсена полетов от экспедиции судна «Мод», полеты в 1914 году летчика Набургского в Баренцовом море по отысканию экспедиции Брусилова, наши полеты в 1924—1925 году на Новую Землю, так же как и полеты в 1926—1927 году на остров Врангеля,—все это были попытки разрешения этих вопросов. Вместе с тем наметилось другое направление использования воздушных средств для покорения севера. Это средство — дирижабль, который мог, не считаясь со льдами, взять от неисследованного севера все, что позволяют брать воздушные средства, не касаясь поверхности белой ледяной пустыни, обойдя ее.

Если с воздуха удастся найти еще никому не известные земли и затем нанести их хотя бы в первом приближении на карты, если удастся на высоте птичьего полета на точке северного полюса произвести магнитные наблюдения, наблюдения над атмосферным электричеством, в этой заветной точке пронзить злые сопротивляющиеся человеку льды флагштоками национальных флагов — это уже кое-что значит, этим самым взято что-то от полюса. Он будет как-то представлен, он невольно будет вынужден чем-то поделиться с пытливым человеческой мыслью...

25 мая в 11 часов утра отяжелевший от покрывавшего слоя льда дирижабль «Италия» с повреждениями оболочки, благодаря которым утекал

драгоценный газ и уменьшалась подъемная сила, начал катастрофически быстро сближаться со льдами, и через несколько минут десять человек экспедиции Нобиле вместе с гондолой управления оказались среди все тех же льдов Нансена, Амундсена, Пири и штурмана Альбанова¹. Катастрофа с дирижаблем произошла, когда он был уже близко от своей базы. Но девять человек (десятый, механик Помелло, был убит при столкновении со льдом) оказались очень далеко от нее, слишком далеко, чтобы, не имея лыж, саней и собак, возвращаться к земле пешком, преодолевая торосы, полыньи, не имея оружия, не зная, в каком направлении будет сделан правильный шаг, приводящий к спасению, в каком — ложный, только расходуя зря силы.

Льды опять выступили на первый план. Только через соприкосновение с ними может притти средство спасения, причем это средство спасения должно было быть активно, а накопленный опыт и знание условий севера должны были помочь выполнить эту задачу с наиболее возможной быстротой. Наш опыт работ за последние годы во льдах Карского моря, в северных морях, в полярном бассейне не позволил сомневаться, что только комбинация мощного ледокола — наиболее действительного средства для фор-

¹ Штурман экспедиции Брусилова, "Альбанов," вдвоем с матросом Конрадом дошли в 1914 году по дрейфующим льдам до Земли Франца Иосифа, сойдя с унесенного льдами корабля экспедиции Брусилова «Св. Анны». Вместе с штурманом Альбановым и матросом Конрадом со «Св. Анны» сошло еще двенадцать человек, которые по дороге погибли.

сирования льдов, и самолета — глаза ледокола, позволяющего ледоколу выбирать наиболее доступные пути во льдах, может осуществить задачу спасения.

Нам предстояло познакомиться со льдами к северу от Шпицбергена. Здесь льды в это время года наиболее мощны. К концу июня мы должны были входить в зону арктического круга, огибая северо-западные берега Шпицбергена. Ведь на севере в отношении льдов это еще ранняя весна. Правда, в это время солнце стоит выше всего. Конец июня — середина полярного дня. И наибольшее количество ясных солнечных дней приходится как раз на первую половину лета, на первую половину полугодового солнечного сияния. Но лучи его — яркие и почти знойные, скользя по шершавой морщинистой поверхности льдов, почти не в состоянии передать им свою горячую сжигающую ласку. Разница в их природе столь велика, что одно почти не может воздействовать на другое. Значительно быстрее старят и разрушают льды объятия тумана, которые только и могут содержать в себе и удержать под собою достаточное количество тепла.

28—29 июня мы легко проходим на «Красине» первые полосы крупного битого льда, принесенного, повидимому, с востока от юго-восточных берегов Шпицбергена. Рассеивающееся облако тумана обнажает самую большую вершину архипелага Шпицбергена гору Монако (больше километра высотой). Постепенно открываются еще новые и новые

вершины. Ими богаты западные берега Шпицбергена. В лучах солнца они блестят, как алмазы. Но это сравнение можно привести только за неимением ничего другого. Только горы севера и могут так блестеть в прозрачном, не отягченном ни одной пылинкой воздухе, где даже посвященные и бывалые люди часто ошибаются в определении расстояния, сокращая его в два-три раза. Только там, на севере, в высоких широтах можно видеть и чувствовать бездонность, безграничность пространства, не ограниченного куполом неба, с поверхности которого светит солнце. Раскаленный огненный кипящий комок из бесконечного далека окружен со всех сторон вплотную синей беспредельностью.

Через два дня «Красин» огибал остров Амстердам и все дальше и дальше вклинивался в настоящие полярные льды. Ход уже уменьшался и подходил к нормальной скорости плавания во льдах, которые он должен был преодолевать, на которые его корпус, мощность его машин и все его оборудование были рассчитаны.

Расстояние до группы Вильери¹ все уменьшалось и к 3 июля оно не превышало 80 морских миль по прямой линии или 145 километров. Такое расстояние при движении во льдах с собачьими упряжками можно преодолеть в пять дней. Такова была скорость движения Пири к северному полюсу по льдам, казалось бы, такого же рода. Да о такой воз-

¹ Генерал Нобиле был уже спасен десять дней тому назад (23 июня) шведским летчиком Лундбергом.



Остров Надежда

возможности мы уже вспоминали, и наш испытанный радист Юдихин, имеющий опыт нескольких зимовок на полярных радиостанциях, подыскивал себе хорошие лыжи, осматривал нарты и выдвигал проект добраться к лагерю Вильери на лыжах с санями, нагруженными продовольствием и необходимыми припасами. На лыжах — потому что ни на «Красине», да и ни на какой другой экспедиции собак не было. Отпустили бы его, он несомненно пошел бы. Но, как теперь нам всем ясно, это был бы, конечно, еще один лишний человек, которого пришлось бы искать во льдах. А «Красин» в это время стоял в тяжелых льдах, правда, всего около 2 метров толщины, но так плотно сжатый напором льдов из приполюсных пространств, сдерживаемых северными берегами Шпицбергена, что все его наскоки на этот плотный лед оканчивались продвижением всего на несколько метров вперед. Причем отдельные глыбы льда, сломанные тяжестью его нижней части, переворачивались, становились на ребро, высывались из воды своими острыми краями и не расходились по сторонам, так как свободного пространства для этого не было. Лед впереди не давал обычных трещин, которые, раздвигаясь, позволили бы ледоколу продвигаться в них. Битый лед не только вплотную окружал борта «Красина», но и проходил под его днищем, мощными кусками попадая к рулю и винтам. Вал левой машины стучал. Несомненно, причиной этого были громадные куски льда, попадавшие в работавшие под водой винты.

Здесь, между северной оконечностью Шпицбергена и семью островами, «Красин» пробиться не мог, и 4 июля, посоветовавшись, мы решили обогнуть семь островов с севера. Мне давно казалось, что туман, наблюдавшийся там, в стороне семи островов, часто их окутывавший, знаменовал открытие льдов и парящие пространства воды. Действительно, обогнув семь островов, «Красин» прошел значительно дальше на восток. Его отделяло расстояние всего каких-нибудь 70 миль или 125 километров от группы Вильери. Наверное, если еще были в живых Мальмгрен, Цаппи и Мариано, они должны были быть где-нибудь значительно ближе, и поэтому, когда мы обогнали семь островов, мощный звук гудка раздавался через каждые пятнадцать минут, и все обладатели бинокля день и ночь следили за берегами островов и за пространством окружающего льда в надежде увидеть ледовых странников. Но опять остановка, и на этот раз, кажется, долговременная. Теперь уже новый лед остановил движение «Красина», тоже чрезвычайно сильно сжатый напором всей массы льдов, направляющихся с севера. Он не представлял собой уже берегового припая, но был весь поломан, чрезвычайно торосист, и его отдельные глыбы, ломаясь и сталкиваясь, намерзая со всех сторон, были вместе с тем так сжаты, что раздвинуть их «Красину» почти не удавалось. Правда, ледакол мог подвигаться очень медленно вперед, но замеченный еще два-три дня тому назад стук вала левой машины достиг такой большой степени, что двигаться и ломать

лед, делая по тридцати наскоков в течение четырех-часовой вахты, не зная, как долго это может продолжаться, как далеко простираются такие сжатые льды, было слишком рискованно.

Все мы почувствовали, что первый этап нашей работы — безостановочный и бесхитростный марш ледокола «Красина» закончился. Нужно было осмотреться, ближе познакомиться со льдами, по возможности полно учесть обстановку и постараться наши ледокольно-самолетные возможности не противопоставить, а сдружить с окружающей нас природой. На корме водолазы надевали скафандры, с носа на лед спускались люди, свободные от вахты и от работы, выделив эту свободу каждый из своей ночи, так как ночь и день у всех нас определялись работой и отдыхом после нее и освещались одинаково солнцем, то покрытым туманом или облаками, то сияющим с безоблачного неба. Часто случалось, что обед и завтрак приходились на ночь, а день начинался и кончался вечерним и утренним чаем. Нас окружала несложная картина — лучистый белый покров льда, на который без специальных очков было невозможно смотреть. Но водолазы, лыжники, точные геофизические измерительные приборы и радио почти каждую минуту давали все новые и новые сведения, и это будило наше внимание.

На левом винте была сломана одна лопасть. Льды были подвижны, и ледокол все время дрейфовал. Ежечасно и с большими скачками менялись глубины. В непосредственной близости от ледокола

почти сплошь торосистые льды изредка поблескивали небольшими плещинами-полянками, спаянными из битого льда морозами последней зимы.

В ближайшие два-три дня погода обещала быть ясной и тихой. Владимир Александрович Березкин в свободные минуты от измерения глубин и наполнения скляночек пробами воды рисовал карты погоды в северном полушарии, нанося на них температуры, атмосферные давления, ветры, осадки, области высоких и низких давлений. Всякое новое наблюдение каждого из нас, работающего на корабле, на льду, под льдами, становилось сразу известным и очень прочно запечатлевалось в голове.

В летной группе мы еще раз проверили все наши приборы, приспособления, вытащили на палубу стойки шасси, лыжи, пропеллеры. В судовой кладовке появились домкраты. Нам уже давно ясно, что настало время использовать воздушные средства.

Может быть, можно сделать посадку в лагере Вильери, хотя Лундберг, Нобиле и все летавшие, правда, задолго до остановки «Красина» во льдах, летчики утверждали в один голос, что на много раз за это время ломавшейся льдине Вильери не только взлетать, но даже сделать посадку совершенно невозможно. Больше того — все эти летчики утверждали, что время полетов со льдов, окружающих Шпицберген, прошло, и в течение уже недели переделали свои машины под поплавки и собирались летать на морских машинах.

Взвесив все обстоятельства и получив подтверждение из Москвы, мы твердо решили начать полеты. По носу корабля в 1¹/₂ километрах наша летная группа нашла большое пространство смороженных между собой осколков льда, представлявших, правда, чрезвычайно неровное поле, пересеченное высокими гребнями-швами вокруг замерзших трещин. Оно должно было стать нашим аэродромом. «Красин» до него добирался целых восемь часов, так тяжелы были окружающие его льды. В отдельных торосистых льдах они достигали толщины до 7 метров. И когда мы двинулись в путь 6 июля в 18 часов, перед всеми нами была вновь определенная, всем ясная задача, и уже никаких сомнений, никаких отклонений в работе она не допускала. Не буду описывать картину работ всех участников экспедиции на льдине, к которой подошел «Красин», работ, которые должны были обеспечить возможность начать полет. Одна группа помогала, поднимая самолет на домкратах, ставить под него лыжи. Подвахтенное отделение с судовым плотником во главе спускало за борт громадные семисаженные бревна, упирая их в лед одним концом и в самолетную площадку, находящуюся на высоте 10 метров над поверхностью льда, другим концом покрывая эти бревна дубовыми досками, сооружая помост для спуска на лед шеститонной машины. На поле завозились ледяные якоря, которыми «Красин» должен был накрепко сцепиться с льдиной. На палубе раскладывались, разводились блоки, приго-

товлялись лебедки для сдерживания спускаемого на лед самолета. Радиорубка была перегружена получаемыми метеорологическими сводками. Нашей летной группе приходилось снаряжать самолет, руководить устройством аэродрома для спускаемого самолета, собирать его на льду, готовить бензиновую смесь.

Через два дня все было готово. Самолет был собран, на поле найдена дорожка, правда, представлявшая собой двойной зигзаг на протяжении около 300 метров, который пришлось еще в течение этих двух суток спешно выравнивать лопатами и окрашивать по обеим сторонам анилиновой краской, чтобы при разбеге не направить самолет на почти невидимые при отсутствии солнца, но очень страшные торосы. И вот 8-го числа, при чуть приподнявшемся тумане, летчик-наблюдатель Алексеев, второй пилот Страубэ, старший механик Шелагин и я отправляемся в пробный полет. В начале разбега самолет кренился на стороны, переваливаясь с одного крыла на другое и чертя то правой, то левой плоскостью по льду. Скорость увеличивалась, и вот-вот самолет должен был оторваться в воздух, пробежав каких-нибудь 100 метров. Но тут его задержало небольшое препятствие. Самолет резко накренился налево, так как правая лыжа, сперва провалившись под верхнюю кром у льда, выехала на бугор, левое же крыло коснулось тороса и подняло вверх снежный фонтан. Но останавливаться уже было нельзя, так как торосы, если самолет не пошел бы в воздух, несом-

ненно снесли бы ему шасси. Пробежав еще около 50 метров, самолет поднялся в воздух.

Вот случай воспользоваться покоем после трех бессонных дней и ночей, к тому же преисполненных всяких сомнений такого основного порядка, как: Возможен ли будет взлет с этого поля? Хороши ли окажутся лыжи для разбега то по метровому снегу, то по ледяным кочкам, то по озеркам, покрытым ледяной коркой, которая уже образовывалась на льдине? Товарищам Шелагину и Федотову пришлось много работать эти двое суток, но еще больше нужно было иметь выдержки, когда не бывшие в работе моторы потребовалось заводить в продолжение почти трех часов, когда, несмотря на мороз, становилось так жарко от проворачивания винтов после ежеминутных моих возгласов «контакт выключен!», что сперва они сняли шубы, потом тужурки, потом фуфайки, и все же было жарко. Помогали и два прикомандированных для работы у самолета кочегара — Чаун и Писарев.

Да, это было трудное дело. И во всяком случае это было испытанием терпения, может быть, даже не столько нашего, молча работавших, сколько окружавших самолет красинцев, стремившихся увидеть скорее самолет в воздухе. И вот разом все опасения и усталость сняло, как рукой. Мы быстро, в течение меньше минуты, достигли высоты примерно в 50 — 60 метров и вошли в туман. Не так-то легко было сразу остановить стремящуюся вверх машину. Даже с наполовину

уменьшенной скоростью моторов самолет не хотел снижаться.

Через две-три минуты мы вышли опять из области тумана, и «Красин» был уже далеко позади. Я передал управление самолетом С раубэ и посмотрел за борт на левую лыжу. Она была исправна. Когда я взял управление, Страубэ сделал то же самое, и сразу сообщил мне, что лыжа повисла вертикально вниз. Это было неприятно. В первый момент ему даже показалось, что лыжи вообще нет на самолете. Эта весть собственно не была особенно неожиданной, но достаточно неприятной, так как в лучшем случае она знаменовала снос шасси при посадке. Делая круги над полем, я вызвал сперва к себе товарища Шелагина, а потом товарища Алексева и сообщил им, что нужно приготовиться к сносу шасси при посадке, предупредив их, чтобы они сняли очки-консервы, обычно не проклеенного и потому бьющегося стекла. То же самое сделали и мы со Страубэ. Затем Страубэ и я привязались ремнями на тот случай, если самолет, снеся шасси, слишком резко будет остановлен неровностями льда, и тогда, по инерции вылетев из своих сидений, мы ушиблись бы, и нашим физиономиям пришлось бы познакомиться с целым рядом приборов, перед нами находящихся.

Окончив все эти приготовления, летая в некотором отдалении от «Красина», я решил сделать посадку возможно ближе к кораблю с полной потерей скорости на недостаточно большой для взлета, но

вполне пригодной на минимальную скорость с провалом площадке. Мы вновь приближаемся к «Красину» и на первом же кругу замечаем у борта «Красина» группу людей, вставших в кружок, и в середине этого кружка лежащую на льду лыжу. Все понятно. Это оставшийся на корабле механик Федотов и хорошо знакомый с авиоделом корреспондент ТАСС Шпанов выложили на видном месте обычный в таких случаях сигнал — ту часть самолета, поломка которой была замечена снизу. Мы сделали еще два-три круга, я попробовал машину на крены, и после этого, зайдя от поля по другую сторону «Красина», прицелился на высмотренную площадку, сбавил моторы и через несколько минут, обрезав вплотную корму «Красина», пошел на посадку.

Намеченная мною потеря скорости перед посадкой вполне удалась. Если обычно такой самолет садится со скоростью от 80 до 90 километров, то сейчас она не превышала 60 и показатель скорости, не рассчитанный на такое мизерное, необычное для самолета движение, уже ничего не показывал.

Первое соприкосновение со льдами на таком провале было, конечно, жесткое, и самолет, переваливаясь с боку на бок, несколько раз подпрыгнул. Его пришлось даже несколько раз поддерживать то правым, то левым мотором. Но вот он остановился.

Около минуты мы не разговаривали. По льду к нам бежала группа наблюдавших за полетом красинцев. Наблюдали почти все. Первые возгласы по-

здравления с неожиданно благополучной посадкой и образные объяснения, в которых жестикуляция доминировала над словами, заставили наконец нас выйти из состояния изумления и неловкости за выраженное в воздухе недоверие к конструкции са-



Горные вершины Свальбарда

молета и в особенности его шасси и лыжам. Когда в воздухе мы обнаружили поломку, мы бодрились и даже улыбались друг другу, и только после: «Как только вы оторвались, лыжа повисла у вас вот так (рука рассказывающего опущена прямо вниз), и над льдом перед самой посадкой на высоте 5—6 метров на наших глазах лыжа вдруг выравнялась», «Ви-

дали ли вы лыжу, которую мы вам выложили?», «Мы даже вызвали лекпома со всем перевязочным материалом на лед», — только после этого мы пришли в восторженное состояние, которое трудно описать. Вылезли из самолета, перекидываясь короткими, пожалуй, только нам понятными фразами, пересыпанными ласкательно-ругательными эпитетами, относящимися то к лыжам, то к мощности моторной группы, то к удачной посадке с полной потерей скорости. Ведь только уменьшение давления встречного воздуха при почти полном провале самолета позволило оставшемуся целым резиновому амортизатору вытащить лыжу в нормальное горизонтальное положение. Левая лыжа, на которую я нарочно делал посадку, соответственно накренив самолет, немножко сдала. Мы ее сняли и отдали чинить нашему плотнику Парамошину, блестяще справившемуся с этой специально авиационно-столярной работой.

Теперь перед нами уже стоял вопрос о большом поле в направлении группы Вильери для разведки льдов и поисков затерявшихся в них людей.

9-го рано утром самолет уже был готов к полету. Горючего на нем было на шесть часов работы моторов полной мощностью. Оборудование включало радиостанцию с раздвижной десятиметровой мачтой и бензиновым мотором для осуществления радиосвязи в случае вынужденной посадки. Работа радио была проверена и гарантирована дальность пере-

дачи с воздуха и после посадки со льда не меньше чем на 300 морских миль, т. е. на расстояние в несколько раз большее, чем то, на которое мы должны были удалиться от «Красина». На самолет было взято пять комплектов теплого обмундирования для сбрасывания его на землю людям, а также имелось на две недели продовольствия в виде консервов, шоколада, сгущенного молока, большого мешка сухарей, сахара и сушеных овощей; фотоаппарат, киноаппарат, специальные авионавигационные приборы, безопасные бензиновые печки, концы (веревки), запасные части от моторов и самолетов завершали снабжение самолета.

Но наступивший 8-го же вечером туман мешал вылететь в продолжение всего 9-го и до полудня 10-го числа. Товарищ Березкин, сопоставляя все радиосводки, полученные от северных метеорологических станций и плавающих у берегов Шпицбергена кораблей, только качал головой — он ничего не мог сказать хорошего. Резкая граница теплого и холодного воздуха, проходившая как раз через наши места и тянущаяся от берегов Гренландии через Янмайен, Шпицберген к берегам Новой Земли, т. е. по кромке арктического пака, должна была вызвать стойкий туман над льдами до тех пор, пока эти температуры не будут уравнены пришедшими сюда ветрами. А они уже намечались в Атлантическом океане и дня через четыре должны были пойти по обычному своему пути — сюда, к берегам Шпицбергена. Но эти ветры были особенно опасны

в деле спасения потерпевших аварию. Они могли разрушить нашу льдину, с каждым днем быстрее разрушающуюся от тумана. Они могли просто вынудить группу Вильери покинуть свой лагерь, бросив радиоустановку, большие продовольственные запасы, палатку, и заставить их тоже переходить со льдины на льдину. Даже при отсутствии сильных ветров с момента катастрофы этой группе пришлось пять раз менять место в своей палатке, так как льдина ломалась и лагерь их оказывался слишком близким к вновь образовавшимся полыньям и разводьям. Достаточно просто было ветру угнать льды от берегов, и находящиеся на них люди уже не смогли бы тогда давать сведения о положении лагеря, так как их определение места основывалось почти исключительно на наблюдении приметных точек на берегу. И в случае, если бы его не было видно, они не знали бы точно, где они находятся. Разыскать их даже с помощью самолета было бы уже чрезвычайно трудно. Мы знаем из рассказов самих летчиков, летавших туда впервые, что даже, точно зная перед вылетом, где льдины находятся, обнаружить палатку и лагерь с самолета было очень трудно. Обычно с льдины сообщали по радио на самолет, что его заметили из лагеря, что он находится в таком-то направлении и что ему нужно изменить курс, как они указывают, от льдины. И даже после этого самолет пролетал над самым лагерем, и по радио же его приходилось возвращать, так как, пролетая, он не замечал находящихся под ним палатки и людей.

Да, льды сверху в своем однообразии — все льды, льды, льды — причудливейшая картина необычайной пестроты. Мало того, что отдельные льдины чрезвычайно неправильного рисунка разбиты и окружены полыньями и разводьями, представляющимися сверху совершенно черными, эти отдельные льдины имеют на своей поверхности разных размеров и преимущественно черного цвета точки и пятна. То это тюлени, то камни и земля, оторванная от берегов, то бурые места лежки морского зверя. Таковую картину мы увидели, когда при несколько приподнявшемся тумане вылетели 10 июля в 16 часов. Мы торопились опередить ветры. Нас летело пять человек: летчик-наблюдатель Алексеев, он же — наша радионадежда, оправдавшаяся на многие сотни процентов; второй пилот Страубэ, водивший самолет наравне со мною — человек исключительных душевных качеств, неисчерпаемого веселья и как раз той скромности, которую по ошибке приписывают мне; старший механик Шелагин, весь полет не отрывавший взора от льдов, указывавший все подозрительные вырисовывавшиеся перед нами предметы и оттенки на льдах, имевший твердое желание, даже уверенность найти людей и первый их увидевший; кинооператор Блувштейн, давно мечтавший о полете и радовавшийся всеми своими двадцатью-шестью годами, когда получил предписание Совкино итти в полет, с громадной готовностью исполнявший все приказания и распоряжения А. Д. Алексеева в полете, направленные главным

образом к уменьшению занимаемой им и его аппаратом кубатуры в кабине, что при его громадном росте заставляло его то складываться пополам, то служить подножкой Алексееву для производства аэронавигационных наблюдений, то переносивший мне радиogramмы, и наконец я.

Люди редко попадают в такие обстоятельства, но еще реже их так тесно, как это было у нас, связывают общие мысли и единое понимание друг друга и той работы, на которой они встретились. Я это знаю точно, а потому уверен не только, что каждый из нас, летевших, но и все читающие поймут, что в этих строках написано.

Мы вылетели в середине дня 10-го, провожаемые начальником экспедиции и всеми, хотя бы на минуту освободившимися, участниками ее. При удачном ветре, позволявшем нам разбежаться по самой ровной из выбранных нами дорожек, мы взлетели и встретили туман уже на высоте 60 метров.

Отлетая от «Красина» для того, чтобы взять направление прямо на восток, я заметил, что льды за эти двое суток, отдалявшие нас от первого полета, изменились почти до неузнаваемости. В непосредственной близости от нашего поля вместо сжатых льдов плавали отдельные куски крупнобитых полей. Они, конечно, были еще в достаточной степени сплочены, но черных трещин, разводьев и полыней было, по крайней мере, в два раза больше, чем тогда.

Через две-три минуты полета, только-только оставив «Красина» позади, я был в твердой уверен-

ности в необходимости и возможности начать большой полет. Между стеной тумана с севера и берегом Шпицбергена с юга и приподнятым туманом над нами хорошо вырисовывался коридор, идущий прямо на восток и блестящий перед нами яркими зеленоватыми полосами голубого неба. С каждой минутой полета туман над нами все повышался и переходил в облака. А льды, над которыми мы пролетали, становились все реже, и за островом Карла XII пространства открытой воды соперничали с пространствами битых льдов...

Перед самым полетом у нас было следующее сообщение о группе Вильери. За последние четыре дня сообщения с льдины, так же как и с всего внешнего мира, на короткой волне были невозможны из-за провала короткой волны. Кроме того были получены известия с «Читта-ди-Милано», что по подсчету генерала Нобиле у отделившейся у места аварии группы Мальмгрена, Цаппи и Мариано продовольствия должно было хватить еще только на три-пять дней.

В том месте, где должна была находиться льдина Вильери, по сообщению от 6 июля, было посредине громадное пространство чистой воды без всяких признаков льда. За эти четыре дня лед был унесен в неизвестном направлении. Искать на воде группу было, конечно, бессмысленно, район же поисков настолько увеличился, что при атмосферных условиях, которые были в день нашего полета, продолжать их не представлялось возможным.

Я решил возвратиться на обратный путь, занявшись третьей задачей, т. е. отысканием пропавших двух групп — Мальмгрена и Сора с тем, чтобы, прилетев к «Красину», получить по радио точные сведения о нахождении группы Вильери и полететь уже по более точному направлению.

При полете к месту, где должна была находиться группа Вильери, я заметил, что в районе между островом Карла XII и островами Фойн и Брок находились довольно уплотненные льды, отнесенные сюда, повидимому, от северных берегов Шпицбергена, на которых я и предполагал найти какие-нибудь следы двух групп.

Я направился от острова Фойн к северу и дошел до первых разреженных льдов. Через несколько секунд полета механик Шелагин, который был в это время наиболее свободен и имел возможность смотреть вперед из передней горловины, как вихрь, ворвался в мое отделение, дернул меня несколько раз за руку и закричал, что видит группу в четыре или пять человек.

Мы уже вошли в район, где туман быстро снижался и в недалеком расстоянии от нас касался льда. Видимость была плохая. Мы шли всего на высоте около 100 метров, и все, что находилось на льдах, и сами льды мелькали перед глазами с такой быстротой, что удержать что-нибудь в поле зрения было очень трудно.

Когда потом мы вспоминали, то оказалось, что впечатление от всего виденного на льдине было

у всех разное. Механик Шелагин утверждал, что он хорошо видел группу из четырех-пяти человек. Я сам хорошо видел только одного стоящего на льдине и махающего руками человека и около него движущееся существо, которое было гораздо ниже его.

В это время я делал круги над льдиной, где находились люди, и больше всего был занят тем, чтобы удержать в поле зрения льдину, которая отличалась от других соседних льдин тем, что она была несколько больше их и была окружена довольно большим пространством воды. Она была в виде горки и не имела на себе заметной горизонтальной площадки.

Летчик-наблюдатель Алексеев дал наиболее точную картину виденного на льдине, как это выяснилось при приходе «Красина». Он хорошо видел двух человек, близко находившихся друг от друга, почти рядом, и как бы распростертого навзничь и неподвижно лежащего на льду человека на некотором расстоянии от первых двух. Кинооператор Блувштейн тоже видел три темных пятна. Второй пилот Страубэ говорил, что он видел двух человек.

Нужно сказать, что мы в то время не думали о том, чтобы заметить точно, что происходит на льдине, а были заняты тем, чтобы точно определить местонахождение и не утратить из виду льдину, чтобы передать об этом «Красину». Для нас было ясно, что это была группа Мальмгрена, потому что не видно было ни собак, ни саней.

Сначала были приготовлены для сбрасывания продовольствие и вещи, но, сделав пять кругов, я убедился, что сбрасывать вещи нет никакого смысла, так как попасть этим пакетом на льдину столь незначительной величины было бы совершенно невозможно при скорости самолета в 150 километров в час. Притом надо было учесть, что при падении пакета у него была бы не только скорость падения, но и поступательная скорость самолета, благодаря которой пакет ударится о склон этой льдины и отскочит. А попав куда-нибудь поблизости на осколки плавающего льда, он только дразнил бы людей своей близостью и невозможностью его достать. Все эти мелкие льдины колебались при всяком их движении. И, когда через тридцать часов подъехал «Красин», Цаппи издали махал руками, чтобы он остановился подальше, так как льдина качается и может перевернуться. Когда я потом увиделся с Цаппи и Мариано, они оба благодарили меня за то, что я им ничего не сбросил, так как, если бы они получили тогда все это продовольствие, то оно пошло бы им не на пользу, а во вред.

Как только мы отлетели от льдины, туман стал уплотняться. Пролетев девятнадцать минут от острова Карла XII в сплошном тумане, я стал делать зигзаги, так как мы каждый раз доходили до того места, где, по нашим расчетам, находился «Красин». Я несколько раз делал повороты, пользуясь только компасом, так как сквозь туман ничего не видно было. Через сорок минут, когда все наши попытки найти

«Красина» оказались бесплодными, я решил лететь к берегу Шпицбергена, к мысу Вреде, чтобы в одной из глубоких бухт сделать посадку на лед, который не мог бы быть оторван от берегов ожидающимися ветрами.

Начиная от острова Карла XII, радиосвязь с «Красиным» была прервана, потому что высота нашего самолета была от 5 до 10 метров, антенна же обычно спускается на 60—70 метров вниз. Но мы были где-то близко от «Красина»: нам потом говорили, что люди, стоявшие в это время на льдине, слышали шум моторов нашего самолета.

Мы были в воздухе уже четыре с половиной часа и продвигаться к Виргобею или проливу Хинлопен, где имелись базы итальянской и шведской авиации, было рискованно с полуторачасовым запасом бензина. Мы сделали посадку недалеко от берега у устья Репс-фиорд.

У нас была теперь задача осмотреть лед: достаточно ли он спаян с берегом и не придется ли нам искать более прочного места. До берега мы шли минут пятнадцать и увидели, что между льдом и берегом есть трещина, но мощность льда у берегов и сохранение льдом извилин берега показывало, что он неподвижно стоит у берега в том месте, где мы сделали посадку.

Мы вернулись с берега, когда летчик-наблюдатель Алексеев и механик Шелагин уже устанавливали мачту для восстановления радиосвязи с «Красиным» и требовалась помощь для установления на самолет второй мачты. Работы было много, но на-

строение у нас было прекрасное, и главной нашей заботой было возможно скорее сообщить на «Красин» местоположение группы, которую все считали уже погибшей. Сама наша посадка и вынужденное сидение на льду у берегов Шпицбергена никак не могли повредить делу. Наоборот, это в значительной степени облегчало задачу немедленного движения «Красина» за найденными людьми.

Дело в том, что, если бы нам удалось сделать посадку у «Красина» на ледяном поле, оставить самолет там было бы невозможно. Ожидался сильный ветер. Лед бы сломало и найти затем самолет было бы более чем трудно. Разборка же его и погрузка на Красина заняли бы не менее чем сутки. Теперь эти сутки исключались, и «Красин», находившийся в десятичасовой готовности, мог немедленно после этого двинуться вперед.

В момент нашей посадки и после нее было много забавных происшествий. Особенно мы посмеивались над кинооператором Блувштейном, который всю дорогу ревностно снимал из окна весь путь и через несколько минут после посадки, оглядываясь, спрашивал: «Где же «Красин»?» Оказывается, он думал, что мы сели около «Красина» и только из-за тумана его не видно.

Мы рассчитали, что «Красин» не успеет подойти к нам раньше чем через две недели, так как состояние льдов в этом районе было очень тяжелое. Но вот антенна была установлена, и мы имели возможность снестись с «Красинным» обо всем.

В 22 часа 15 июля «Красин» подошел к нам на расстояние примерно полутора километра и дальше идти не мог. Днем 16 июля мы подготовили самолет к движению по льду и быстро добрались до «Красина». К утру самолет был разобран и погружен на корабль. 19-го мы были в Кингсбее, где «Красин»



Глетчер у берегов Свальбарда

передал спасенных им людей на «Читта-ди-Милано», причем 21-го самолет с помощью «Читта-ди-Милано» был спущен на воду, и наша летная группа в пять человек с двумя матросами и корреспондентом Томом перебралась на жительство на берег в ожидании

прихода «Красина», который должен был отправиться ремонтироваться в сухой док Ставангер.

Через неделю мы уже делали полет с полным грузом—на поплавках и дожидались прихода «Красина», но «Красин» в пути был отвлечен от своей прямой задачи тем несчастьем, которое заставило туристский германский пароход «Монте-Сервантес», получивший две громадных пробоины в носовой части, призвать на помощь проходящие суда.

Мы пробыли в Кингсбее вместо предполагавшихся двадцати — сорок суток. В течение этого срока мы были отрезаны от внешнего мира, не получали родной прессы и книг. Это обстоятельство должно было послужить нам тренировкой на случай, если при дальнейшей работе нам пришлось бы где-нибудь зазимовать. Я уверен, что все мы с такой же легкостью и незлобивостью провели бы хоть год в худших условиях. Находившиеся в Кингсбее норвежцы относились к нам хорошо. Со стороны же норвежских рабочих и администрации угольных копей мы встретили чрезвычайно внимательное отношение.

Наконец, 3 сентября «Красин» возвратился после ремонта в прекрасном состоянии, и у нас сейчас же наметился план действий, причем «Красин» должен был остаться одни сутки, затем выйти к северной оконечности Шпицбергена, чтобы подыскать нам удобную базу для полета, чтобы в дальнейшем мы могли работать вместе с ним на прежних принципах.

10 сентября мы смогли вылететь к «Красину» и благополучно через два с половиной часа сделали около него посадку. С большим трудом, вследствие сильного ветра, за четыре дня мы разобрали и погрузили самолет на «Красина».

Наконец мы отправились в последний рейс уже с очень малой надеждой воспользоваться в дальнейшем самолетом. Нужно было спешить, так как температура понижалась, и уже в походе мы наблюдали молодой лед до 80 дюймов толщины.

Заканчивая описание нашей летной работы, я должен сказать, что, действительно, давнишнее мнение о целесообразности применения воздушной разведки льдов в полярных морях для облегчения движения корабля во льдах подтвердилось полностью. Выбор направления движения корабля, уяснение состояния льдов, позволявших «Красину» снова выступить вперед с повреждениями, которые он имел, нужно отнести исключительно за счет нашей воздушной разведки. Обнаружение двух погибающих на льдине людей тоже нельзя приписать случайности, а только всем тем работам, которые производились самолетом.

Нужно также отметить ту колоссальную быстроту и налаженность сборов «Красина» и летной части, которые были произведены в три дня и в которых участвовали все общественные учреждения, как то: кооперация, торговый порт, Академия наук, Гидрографическое управление, Геофизическая обсерватория, объединенные и руководимые в своей работе

такой огромной общественной организацией, как Осоавиахим.

Основной вывод следующий: только в объединении технических средств, согласованности действия всех работников, работающих в разных областях, можно было ожидать удачного разрешения этой большой задачи.

Ни одна страна в мире не могла собрать такой экспедиции, как Советский Союз. Ни одна страна не могла бы предоставить тех средств, которые предоставил Советский Союз. У других стран не было обобществленных государственных средств, благодаря которым стало возможным снаряжение экспедиции в три дня.

Главные выводы: только гибкость и маневренность нашего всеобъемлющего государственного аппарата позволили проделать всю эту работу так, как никакая другая страна не могла это сделать. Во всей нашей экспедиции наблюдалось огромное единение, чего совершенно нельзя сказать об иностранных экспедициях. Мы знаем целый ряд фактов, рассказанных представителями иностранных экспедиций друг про друга.

За границей говорили о том, что Советский Союз правильно взялся за решение задачи, послав самый мощный ледокол, послав прекрасный многомоторный самолет и прекрасно поставленное радио. Это, конечно, справедливо, но это еще не все. В нашей экспедиции было замечательное единение. Все участники работали в одном общем усилии, рабо-

тали, как один человек. Известно, сколько было столкновений, приведших к самым печальным результатам ряд полярных экспедиций. Много участников экспедиции Брусилова погибло из-за этой розни среди людей. На «Красине» же все были проникнуты одной идеей, все помогали друг другу.

Нужно было видеть, как шла работа в критические моменты. Например, когда готовили самолет. Это была тяжелая физическая работа. Но все знали, что исход экспедиции зависит от самолета, и все, кто был на ледоколе, принимали участие в подготовке самолета, проводя бессонные ночи в работе. Приятно было и то, что почти не приходилось никому объяснять, как обращаться с самолетом. За эти годы, начиная с возникновения ОДР и кончая Осоавиахимом, наши товарищи успели узнать, как обращаться с самолетом, и это чрезвычайно облегчает работу в критические моменты экспедиции, когда время считается минутами.

И второй вывод — это значение того единения, которое сплачивало всю экспедицию в одно целое. Мы все раньше не встречались друг с другом на работе. Самое большее — только слышали друг о друге. У нас было коллективное управление — Самойлович, Орас и я. Решения принимались с общего согласия, и только это позволяло во-время и правильно применять те средства, которыми обладала экспедиция.

Чем объяснить факт этого необычайного единения среди людей, которые до того не встречались друг

с другом, а во время экспедиции работали, как один человек? Это можно объяснить только тем, что за годы революции, за годы гражданской войны, затем во время восстановления государства мы привыкли и даже были вынуждены понимать друг друга чрезвычайно быстро и быстро приходиться к общему решению.

Если мы и дальше будем продолжать укреплять нашу обороноспособность, если будем поддерживать такую мощную общественную организацию, как Осоавиахим, то мы можем быть совершенно спокойны за дальнейшее внутреннее существование нашего Советского Союза и, не опасаясь наскоков извне, спокойно дожидаться мирового Октября.

✓

СО Д Е Р Ж А Н И Е

	<i>Стр.</i>
В. Визе. Вступительная статья	3
Александр Яковлев. Человек в опасности	10
А. Гарри. В пути	41
Эм. Миндлин. Двенадцать записей в дневнике	75
З. Островский. Из блокнота журналиста	98
Игн. Валентэй. Во льдах	131
Чухновский. Работа летной группы	153

CONTENTS

CHAPTER I. THE HISTORY OF THE
CHAPTER II. THE HISTORY OF THE
CHAPTER III. THE HISTORY OF THE
CHAPTER IV. THE HISTORY OF THE
CHAPTER V. THE HISTORY OF THE
CHAPTER VI. THE HISTORY OF THE
CHAPTER VII. THE HISTORY OF THE
CHAPTER VIII. THE HISTORY OF THE
CHAPTER IX. THE HISTORY OF THE
CHAPTER X. THE HISTORY OF THE

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ПУТЕШЕСТВИЯ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ



БЕРГ, Л.

**ОТКРЫТИЕ КАМЧАТКИ И КАМЧАТСКИЕ
ЭКСПЕДИЦИИ БЕРИНГА**

Стр. 238 + 3 карты.

Ц. 3 р.

ЯГОДОВСКИЙ, К. П.

В СТРАНЕ ПОЛУНОЧНОГО СОЛНЦА

Воспоминания о Мурманской экспедиции

Стр. 317.

Изд. 2-е

Ц. 70 к.

РУБАКИН, Н. А.

**НА ПЛАВАЮЩИХ ЛЬДИНАХ ПО ЛЕДОВИ-
ТОМУ ОКЕАНУ**

Со статьей П. В. Пинегина „Путешествие к Север-
ному полюсу“.

Стр. 80.

Ц. 60 к.

ПИНЕГИН, К.

В ЛЕДЯНЫХ ПРОСТОРАХ

Экспедиция Г. Я. Седова к Северному полюсу.

Стр. 272.

Ц. 2 р. 75 к.

ПИМЕНОВА, Э.

ГОЛОДОВКА У СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА
(История одной полярной экспедиции).

Цена 30 к.

ПРОДАЖА ВО ВСЕХ МАГАЗИНАХ И КИОСКАХ
ГОСИЗДАТА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ПУТЕШЕСТВИЯ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ



БОДНАРСКИЙ, М. С.

ВЕЛИКИЙ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Историко-биографич. очерк открытия Северо-восточного прохода.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Вокруг Европы и Америки на пароходе „Вега“ в 1878—1880 гг.

Стр. 254.

Ц. 1 р. 50 к.

РОАЛЬД АМУНДСЕН

ПО ВОЗДУХУ ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

Авторизованный перевод с рукописи М. А. и М. М. Дьяковых. С рис. и картами.

Стр. 274.

Ц. 3 р.

АМУНДСЕН и ЭЛЬСВОРТ

ПЕРЕЛЕТ ЧЕРЕЗ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

Авторизованный перевод с рукописи М. и М. Дьяковых. С 56 рис. и картами.

Цена в пер. 2 р. 80 к.

АРНГОЛЬД, Э.

ПО ЗАВЕТНОМУ ПУТИ

Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах „Таймыр“ и „Вайгач“ в экспедициях 1910—1915 гг. Под ред. М. С. Боднарского. 1929.

Стр. 196+1 карта. Ц. 1 р. 25 к., в кол. пер. 2 р.

Содержание: Предисловие. Введение. Возникновение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и ее работы в 1910/11 г. Работы экспедиции в 1912 г. Работы экспедиции в 1913 г., открытие новых земель и возвращение во Владивосток. Работа экспедиции в 1914 г. Плавание из Владивостока в г. Ном на Аляске и оттуда к Земле Врангеля. Продолжение работ экспедиции в 1914 г. Плавание от Земли Врангеля к Северной Земле и мысу Челюскина. Зимовка у мыса Челюскина в 1914/15 г. Отбытие к острову Диксона и затем в Архангельск. Заключение. Словарь иностранных выражений и технических терминов. Указатель собственных имен лиц, мест и кораблей.

Цена 1 р. 25 коп.

MUNDSEN
2260



1953

30-1

70