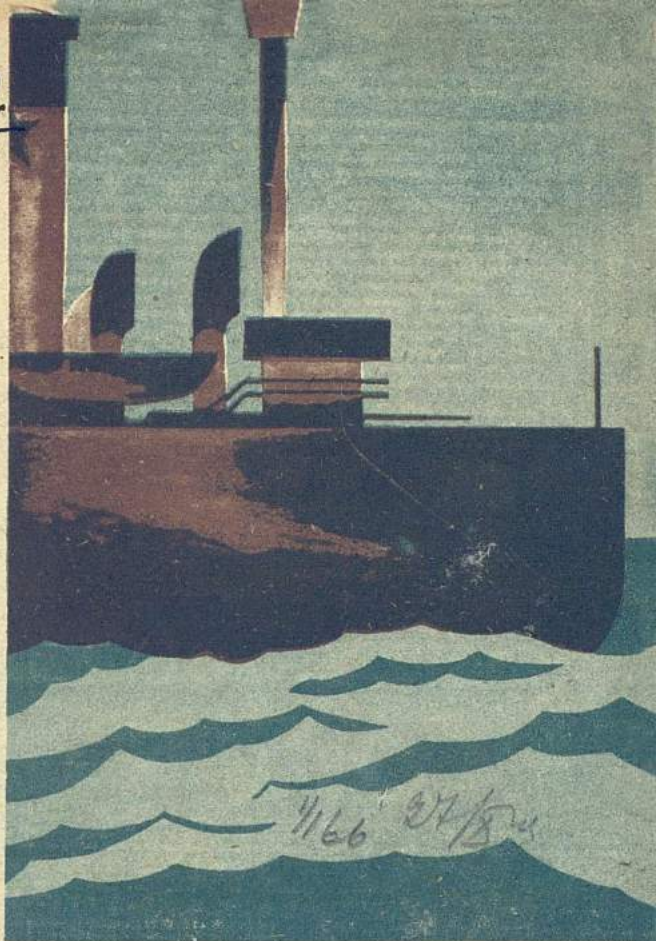






ешан.
30.2
367

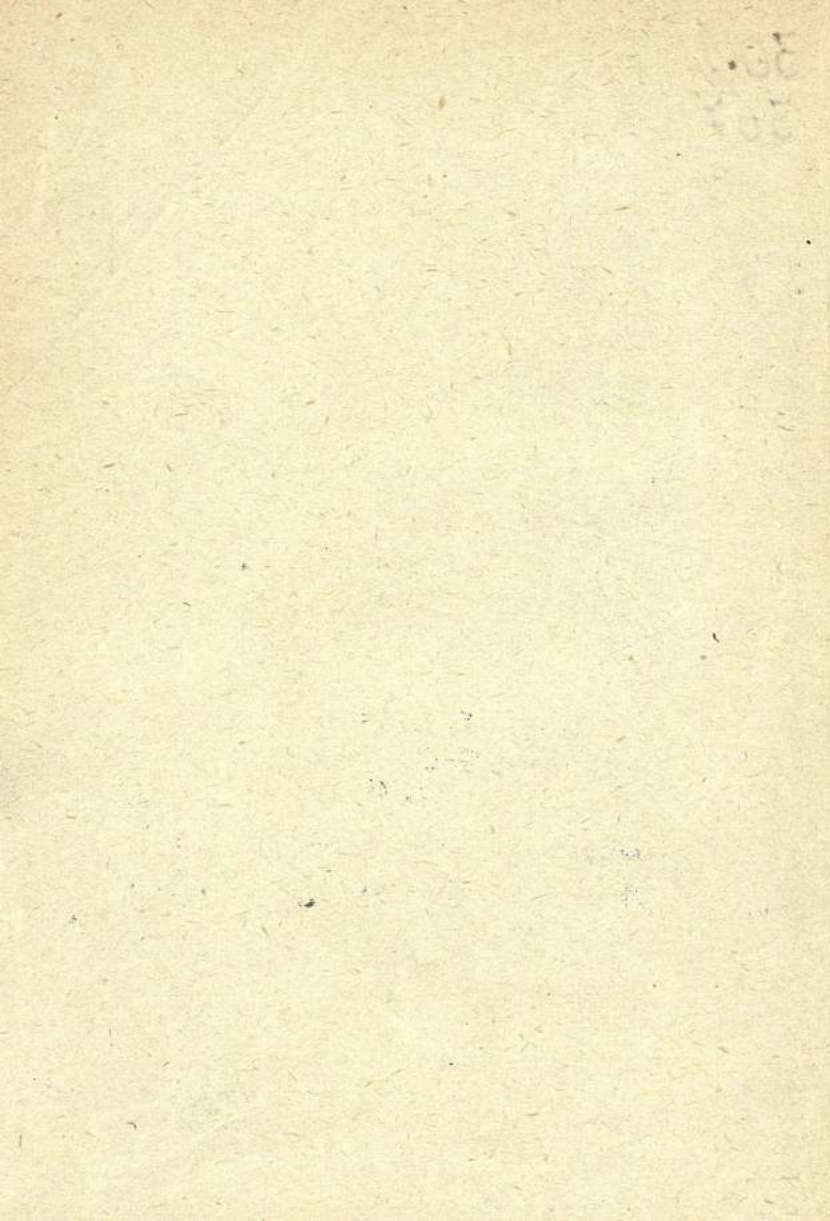


1/66 37/8-4

9

30

**В НОВУЮ
МАГАЗЕЮ**



Л. Б. Е. Р. М. А. Н.

30-2

367

В Н О В У Ю М А Н Г А З Е Ю

РИСУНКИ ХУД. Д. ЛЮБИМОВА

ОБЛОЖКА, ХУД. БРОДСКОГО

Г.П.Б-ка обяз. экз.

Лнгр. 1930 г.

Акт № 2-1348

Инвент. № 3603



ИЗДАТЕЛЬСТВО „КРАСНАЯ ГАЗЕТА“
ЛЕНИНГРАД 1930

ТИПОГРАФИЯ
«КРАСНОЙ ГАЗЕТЫ»
ИМЕНИ ВОЛОДАРСКОГО
ЛЕНИНГРАД

ФОНТАНКА, 57



Ленинградский Областлит 62967

Тираж 50000

Заказ № 4907

ПРЕДИСЛОВИЕ

Летом 1929 г. с северных водах нашего Союза произошло немаловажное событие. Впервые осуществились мечты многих поколений мореплавателей: Баренцево и Карское море были превращены в путь массового торгового сообщения. Ранее производились лишь единичные и неуверенные опыты, к устьям сибирских рек приходили лишь корабли-одиночки и только в 1929 г. была снаряжена первая по масштабу и коммерческому значению Карская экспедиция в составе 28 торговых транспортов.

Осуществление экспедиции в таком масштабе обязано исключительно единству нашего хозяйственного плана. Один распорядитель кораблей, один хозяин грузов, один оперативный центр, единство командования,—лишь все это обеспечило экспедиции эффект, которого она достигла. Карская экспедиция — одно из крупнейших достижений нашего торгового мореходства.

Как известно, Карское море и летом сохраняет огромные запасы льда, а где лед — там и туман. Поэтому прохождение Карских вод для обычных неприспособленных судов является весьма затруднительным. Проливы, ведущие из Баренцева моря в Карское (Югорский шар, Карские ворота, Маточкин шар) нередко забиты льдами, обход Новой Земли с севера мимо мыса Желания также весьма рискован. Обеспечить успех экспедиции можно лишь совместной работой установленных на крайнем севере радио-

станций (служба погоды), мощного ледокола и самолета. Эти три элемента были полностью использованы в минувшем году. В экспедиции принимали участие мощный ледокол „Красин“, и самолет „Комсевер путь“ системы Дорнье-Валь, под начальством тов. Чухновского.

Трудности летной работы на севере мало известны читателям. Изменчивая погода, туманы, отсутствие опорных баз делают полеты и посадки чрезвычайно опасными. Но ни одна из этих трудностей не мешала советским летчикам блестяще выполнить свой долг — и в будничной промысловой работе, и в героической экспедиции на поиски „Италии“, и в одной из тех великих хозяйственных экспедиций, какой является Карская.

Ни одна страна не может сравниться с Советским Союзом протяжением своих арктических границ. Макаров в свое время сравнивал Россию со зданием, повернутым фасадом к Северу. Это совершенно верно, но окна этого здания, выходящие на фасад, были крепко заколочены еще с XVII века. Теперь щиты с окон сняты, и Советский Союз приступил к настоящему хозяйственному овладению Севером. В области морского коммерческого сообщения в Арктике Советский Союз не имеет ни предшественников, ни соперников. Предприятие типа Карской экспедиции — это исключительное достижение нашего социалистического хозяйства. И с каждым годом Карская экспедиция все более и более разворачивается. Если в прошлом году караван судов экспедиции состоял из 28 транспортов, то в текущем 1930 году в Карской экспедиции участвует 53 торговых судна.

Автор настоящей книги был командирован „Красной Газетой“ в Карскую экспедицию и проделал ее полностью как с морской так и с речной частью.

1. — „КРАСИН“ В ПОХОДЕ.

Приказ отправляться

Лето 1929 года вступало в свои права. Нева дважды пронесла лед в „Маркизову лужу“¹. На улицах закипели строительные работы. Железобетонные громады новых домов вылезли из тепляков.

Но дальний север еще только ждал прихода лета. Первые ручьи побежали из-под талого снега. Лед начинал чернеть. Зимовщики полярных радиостанций все чаще поглядывали на горизонт и чаще заводили разговор о судне, которое должно привезти им смену.

На юге, если югом можно назвать Балтийское и Белое море, много судов готовилось к рейсу за полярный круг. Кроме обычных экспедиций на места зимовок и на промыслы, во многих портах снаряжали суда к трудному рейсу через Карское море в устье сибирских рек. Иные из этих судов, как английское „Сингльтон-Эббиз“ или советский лесовоз „Леонид Красин“, уже пробовали своими боками крепость льдов Карского моря. Но этих испытанных единиц было меньшинство, потому что

¹ Финский залив.

никогда еще количество судов в Карской экспедиции не доходило до такого количества, как в 1929 г.

Кроме обычных судов, к походу готовился величайший в мире линейный ледокол „Красин“. Он задымил трубами, медленно проследовал морским каналом и вошел в кронштадтский док. Закрылись за ним тяжелые двери, ушла из бассейна вода, и ледокол со всех сторон, как муравьи, облепили рабочие, покрывая его бока краской.

А на далеком юге, в знойном Севастополе, механики запускали два мощных 400-сильных мотора, и два пропеллера бешено взметали сухую крымскую пыль. Это готовился к рейсу за полярный круг разведчик Карской экспедиции, самолет системы Дорнье-Валь, названный „Комсеверпуть“. Его должна была вести в поход команда, известная своим участием в экспедиции по спасению экипажа „Италии“, под начальством Бориса Григорьевича Чухновского.

Шли дни, „Красин“, покрытый свежей краской, вернулся на Неву и встал борт-о-борт с ледоколом „Ермак“, первенцом нашего ледокольного флота. Выход в море был назначен через несколько дней.

Я получил от редакции „Красной газеты“ приказ отправиться на борту „Красина“ в дальний северный поход. Мне предстояло обогнуть Скандинавию, пройти мимо Новой Земли в Карское море, пересечь на другое судно и достичь устья Енисея и дальше следовать рекой до самого сердца Сибири. Вернуться я должен был через Красноярск и Ново-Сибирск. Путешествие морем занимало около двух месяцев, если вообще можно было наперед говорить о каких-либо сроках. Меня занесли в списки команды „Красина“.

Начальник экспедиции сообщил, что мне надлежит явиться в управление порта для получения мореходной книжки. Утром 8 июля я направился

в порт и встал в очередь моряков, получавших мореходные книжки. Мне выдали синюю книжку, на обложке которой был вытеснен золотом земной шар на двух якорях.

„Красин“ отправляется в новый поход

Поздним вечером я приехал на набережную Лейтенанта Шмидта к „Красину“, высившемуся громадой рядом с „Ермаком“. Лебедки кончали свою работу. По палубе в беспорядке были разбросаны ящики, с левого борта толпой стояли железные бочки с горючим и маслом для самолета Чухновского. На палубе было пустынно. Меня встретил вахтенный начальник. Он предложил оставить вещи в вестибюле, ведущем к каютам комсостава. Отход „Красина“ был назначен на утро следующего дня.

Рано утром я вернулся на „Красин“. Команда вся была уже в сборе. Провожаящие толпились на палубе. Серьезные, озабоченные лица, последние наставления.

Наконец, из порта прибыл катер с портовым начальством и работниками контрольно-пропускного пункта. Приказ: „Посторонним удалиться с судна“. У трапа, переброшенного на „Ермак“, поставлен караул. Судно считается уже в заграничном плаванье.

В командной кают-компании происходит проверка списков и документов, таможенные власти регистрируют оружие, фото-аппараты и научные приборы. После этого следует перекличка. Вся эта обрядность называется „закрытием границы“.

На корме ледокола собирается митинг. Начальник Ленинградского порта, тов. Матвеев, призывает всю команду „Красина“ к дружной и спаянной работе. Он вспоминает героические традиции „Красина“, прославившегося на весь мир походом

1928 года. Он указывает на огромное значение Красной экспедиции этого года. Успешная работа „Красина“ сыграет огромную роль не только для этого рейса, но и для всех будущих, которые должны наладить товарообмен Сибири с Западной Европой.

Начальник экспедиции, тов. Евгенов, в своей речи излагает оперативный план работы ледокола и подчеркивает, что высшим законом полярного плавания во льдах и туманах являются выдержка и терпение.

Представитель Судкома от лица всей команды „Красина“ заверяет советскую общественность в том, что красинцы выполнят свой долг.

В котлах подняты пары. Провожающие сгрудились на борту „Ермака“. Голоса пробуют перекрыть плеск воды, выбрасываемой из кормовых цистерн. Трап втянут на палубу „Красина“, отданы концы. На набережной толпа наблюдает отход „Красина“ в новую экспедицию. Звякает машинный телеграф, под кормой забурила вода, два буксира помогают „Красину“ повернуть носом к морю. Уменьшается „Ермак“, дорогие лица сливаются с толпой. Но бинокль еще улавливает их.

На солнце золотом сверкает купол Исаакия и игла Петропавловской крепости. Проплывает мимо нас Балтийский судостроительный завод, появляются пакгаузы порта. „Красин“ ускоряет ход. Сбоку бегут портовый катер „Посыльный“ с провожающими и лоцманское суденышко „Моряк“. Между двумя каменными грядами морского канала „Красин“ идет в море.

В Маркизовой луже

Морской канал остается позади. Перед нами открывается плоская, серая поверхность Финского залива. Отлогие берега сжимают его с обеих сто-

рон. На „Посыльном“ последний раз мелькают платки и поднимаются фуражки. Проводы закончены, за нами, с левого борта, следует только один „Моряк“.

Навстречу проходит портовый пароход „София Перовская“. На капитанском мостике „Перовской“ при встрече с „Красиным“ — оживление. До нас долетают брошенные в рупор слова: „Перовская“ приветствует „Красина“. Счастливого плавания. — Благодарим, — отвечают с нашего мостика.

Перед нами вырастает Кронштадт. На рейде дымят трубами суда. По острову разбросаны низкие, приземистые здания и только огромный собор, который мне случилось видеть в хорошую погоду с финского побережья, как золотая шапка господствует над городом. Мертвые, серые громады старинных фортов смотрят на „Красина“ пустыми глазницами.

Миновали Кронштадт. Мы были бы теперь одни в море, если б не „Моряк“, который неотступно следует за нами. Впереди появляется неподвижное судно с широкой красной каймой, на которой написано „Приемный“. Оно в мертвую поставлено на якорь и никогда не пенит моря своим винтом. Это — пловучий маяк.

Их много потом встретилось на нашем пути от Ленинграда до Датских проливов. Балтийское море представляет собой большую проезжую дорогу, и на всех ее перекрестках, вблизи портов, на правах постов милиции, стоят такие корабли. Они надолго отдали якоря. Они променяли мощные машины на высокие мачты с непомерно большими фонарями, на яркую окраску бортов, да на посредственное удовольствие оказывать мелкие услуги проходящим судам и читать названия чужих портов на их корме.

Вот и „Приемный“ остался позади. „Красин“ замедляет ход, и „Моряк“, — последнее, что напоминает нам Ленинград, — подходит вплотную к нашему

борту. Он кажется малюсеньким поплавком рядом с громадой нашего судна. Мы сбрасываем на палубу „Моряка“ шторм-трап — веревочную лестницу с деревянными брусками вместо ступеней. С „Моряка“ на „Красина“ поднимается человек и направляется прямо на капитанский мостик, где стоит главный корабельный компас. Начинается кропотливая операция, которая называется „девиацией“.

Дело в том, что корабельные компасы дают отклонения от правильных показаний под влиянием железной массы самого судна и грузов, в которых также не мало железа.

Поэтому выверить компас необходимо перед каждым дальним походом. Место вблизи „Приемного“ выбрано потому, что здесь совершенно точно известно расположение маяков и отличительных знаков на берегах.

Девиатор наклоняется над медным шлемом компаса. „Красин“, покорный его распоряжениям, время от времени дает гудки и проделывает в заливе замысловатые дуги и круги. Девиатор, открыв деревянный чехол (нактауз), передвигает по мере надобности вспомогательные магниты.

Исправление девиации продолжается несколько часов. Уже стемнело, когда девиатор спустился вниз и доложил капитану, что работа закончена. „Моряк“ отваливает от „Красина“. Суда салютуют друг другу гудками. Звонят машинные телеграфы. Стрелка указателя останавливается на надписи: „вперед, полный“.

Наши ледоколы

Нам с давних пор приходилось знаться со льдами.

Еще в те времена, когда для России было закрыто Балтийское море, русские поморы (в XV и XVI веках) выходили из Белого моря в Баренцево на

„кочах“ — деревянных судах, построенных из досок скрепленных между собой „вицей“, т. е. гибкими, преимущественно ивовыми, ветвями или корнями. Ходили на море и на „елах“, которые отличались уже характерной особенностью современных ледоколов — срезанной назад наискось носовой частью. Эта особенность в конструкции давала возможность сравнительно безопасно вылезать на лед или в случае нужды легко вытаскивать на него судно. Но 200 лет спустя до этой же идеи пришлось додумываться сначала.

В 1864 году пароходчик Бритнев срезал носовую часть своего парохода „Пайлот“. Благодаря этому „Пайлот“ получил возможность ходить среди льдов, а Бритнев вырвал у льдов, обложивших выход из Петербургского порта еще несколько недель навигации.

Но и тут русское правительство не сумело воспользоваться блестящей идеей Бритнева, и первые ледоколы были построены немецкими судовладельцами, которые купили у Бритнева его чертежи. Только в 1899 г. в Англии, по чертежам того же адмирала Макарова, был выстроен благополучно ныне плавающий ледокол „Ермак“.

Наш величайший в мире ледокол „Красин“ представляет собой использованное для мирных целей такое же наследие империалистической войны, как и Мурманская железная дорога. Как известно, с объявлением войны Ленинград был отрезан от Балтийского моря господствовавшим на нем германским флотом. Германский флот закрыл один из выходов России к морю. Чтобы установить морской путь сообщения с союзниками, через болота Карелии и тундру, на человеческих и оленьих костях, была построена длинная железная дорога к незамерзающему Мурманскому порту.

Одновременно с этим приняли меры к тому, чтобы по возможности на более долгое время обес-

печить морское сообщение с Архангельском. Для архангельского порта и был на английских верфях построен ледокол „Святогор“, который вошел в состав царского ледокольного флота. Теперь он переименован и носит название „Красин“. Единственным следом рождения „Красина“ в эпоху мировой войны остаются два цоколя на носу и на корме от легких орудий, поставленных на ледоколе на случай встречи с германскими подводными лодками.

Гражданская война и интервенция¹ застали „Красина“ в Архангельском порту, на рейде которого его затопили, открыв кингстоны, чтобы не отдать ледокол англичанам. Однако англичане его подняли и увели в Англию. Если бы „Красин“ остался в руках англичан, то, кто знает, может быть, семь человек из команды „Италии“ не были бы возвращены к жизни.

История возвращения „Красина“ его законным хозяевам связана с торгом, который никак не может возбудить симпатию к английскому правительству. С таким же постыдным торгом связан поход „Красина“ (тогда еще „Святогора“) на поиски другого ледокола — „Малыгина“.

Зимой 1920 года ледокол „Малыгин“, под командой капитана Рекстина, направлялся из Чешской губы в Архангельск, с командой в сорок человек и двадцатью пассажирами. В Баренцовом море „Малыгин“ (тогда еще — „Соловей Будимирович“) попал в тяжелые льды, среди которых он не мог даже лавировать, так как приходилось беречь уголь, которого на судне было слишком мало. С этого началась история знаменитого дрейфа „Малыгина“.

Вместе с ледяными полями пароход чудом пронесло, не посадив на банки, через Карские ворота в Карское море. Его влекли те неисследованные течения, которые унесли с собой тайну экспедиций Брусилова и Русанова. Только огромная выдержка

сумела спасти 60 человек на борту „Малыгина“. Кстати, список пассажиров „Малыгина“ не только не уменьшился, но даже увеличился: на борту дрейфующего судна одна женщина разрешилась здоровым ребенком.

Положение дрейфующего судна было отчаянное. Нет запасов зимней одежды, топливо на исходе. К концу дрейфа на „Малыгине“ почти не оставалось деревянных частей, все деревянные переборки пошли на топку.

С питанием обстояло трагически. Хлебный паек был уменьшен до 50 граммов, пищей служил кофе и полусгнивший сыр. От такого питания начались мучительные желудочные болезни. Только жесткий режим, принудивший команду и пассажиров к работе, спас их от цынги.

Дрейф продолжался уже более трех месяцев и было ясно, что без посторонней помощи спасения ледоколу нет. Тогда советское правительство обратилось к английскому с просьбой предоставить для спасения „Малыгина“ уведенный в Англию ледокол „Красин“. Три месяца продолжался торг. Английское правительство запрашивало за возвращение нашего ледокола с нищей Советской России, которую она пробовала задушить интервенцией и блокадой, непомерную цену. Наконец, за 20.000 фунтов стерлингов (200.000 руб. золотом) удалось выторговать Карский поход „Красина“.

„Красин“ нашел „Малыгина“ в Карском море, сильно накрененным на один борт—признак того, что борьба уже подходила к концу,—и с парусами на мачтах, которыми он пользовался для продвижения по большим разводьям. Паруса на мачтах доказывали, что ледокол готов был бороться до последней возможности.

Таким образом, судьба столкнула оба ледокола. А через восемь лет они пошли в знаменитую экспедицию на поиски „Италии“.

„Красин“ в Ленинграде

„Малыгин“ вернулся в Архангельский порт, а „Красин“ был переведен в Ленинградский, сообщение с которым также несколько месяцев поддерживается при помощи ледоколов. Однако, „Красину“ не часто приходилось выходить в ледовые походы. Он был слишком огромен, слишком тяжел, и сравнительно ничтожный товарооборот Ленинградского порта не выдерживал такого накладного расхода. Службу несли другие, более легкие ледоколы.

Достаточно сказать, что общий вес „Красина“ достигает 10.000 тонн, его длина 100 метров, ширина 22 метра и очень велика осадка — 10 метров. Три винта „Красина“ весят каждый более 15 тонн. Ледокол обшит снаружи броней из стальных листов в 1" толщиной.

Поэтому последние годы до выхода в поход на поиски экипажа Нобиле ледокол был законсервирован, на нем оставалось только 20 чел. команды.

Немногое изменилось на старом „Святогоре“. Только два больших листа с медными буквами „Святогор“ были сняты и сложены на палубе. На носу ледокола появилась надпись „Красин“. Сменили буквы и на железных листах, но установить листы на место не успели — они остались лежать на палубе на все время Карской экспедиции. Хотя это были только вывески, но такие тяжелые, что убирать их стоило бы слишком больших усилий.

Для экспедиции 1928 года надо было, конечно, отправить самый мощный ледокол. Его звал потрепавший в радио-наушниках сигнал „S. O. S.“. И „Красин“ пошел пробиваться на север, исполняя волю советской общественности.

Другие задачи должен был выполнить „Красин“ в новом походе. Теперь дело было не в мгновенном напряжении сил, а в том, чтобы обеспечить

своими крутыми боками и мощным двигателем товарообмен Сибири с Западной Европой. „Красину“ предстояло открыть среди льдов отдушину, через которую Сибирь должна отдать свои сырьевые богатства. Он должен был провести к устьям сибирских рек и обратно 28 судов, вместо шести судов в прошлом году. Успех или неудача этой экспедиции определяли судьбу следующих карских экспедиций. Вот почему было использовано такое дорогое орудие, как „Красин“.

Машины, котлы, склады горючего распирают тело „Красина“. Для людей на нем почти не остается места. В кормовой части судна — кубрики для команды, в носовой — каюты для комсостава, а между ними по жилой палубе тянется длинный железный коридор, пробегая сквозь водонепроницаемые переборки, отделяющий один отсек судна от другого.

Весь ледокол представляет собой как бы сплошной колоссальный резец. Его броня опирается на бесчисленные стальные шпангауты, похожие на ребра, которые связаны между собой стальными креплениями.

Железные пустоты трюма в состоянии вместить пять поездов угля, считая в поезде по 40 вагонов. Но перед выходом из Ленинграда „Красин“ не много погрузил угля, с тем расчетом, чтобы дойти только до Бергена, а там уже забрать с собой снабжение на всю экспедицию. „Красин“ шел из Ленинграда на-легке.

Балтика

Утром 11 июля он был в раструбе Финского залива. В легком тумане с левого борта показались башни, и вскоре мы снова встретили покачивающийся на море пловучий маяк с надписью „Риваль-

стейн". Мы проходили мимо Ревеля, и это было единственное, что нам пришлось здесь видеть, кроме моря, до самого горизонта.

Как и в прошлый поход на „Красине“ было много „сверхштатных“ пассажиров кроме командного и научного состава Карской экспедиции, которую возглавлял опытный полярный плаватель Евгений, с экспедицией следовали четыре представителя печати. Сверхштатные пассажиры разместились по диванам в знаменитой зеленой кают-компании ледокола, двое, в том числе и я, в вестибюле, один — в лазарете. Спальные места кают-компании были отделены занавесками, вещи размещены на своих местах, а за большим столом в удобных вертящихся креслах подолгу засиживались мы, особенно по вечерам.

В первый же вечер начались рассказы о дальних северных походах. Рассказывали о неизвестных северных землях, которые наносят на карту по курсу корабля, а не наоборот, как в обычных плаваниях, когда суда определяют свой курс по известным приметам на берегах. Начались рассказы о судах, затертых и полураздавленных льдами, когда из 180 шпангаутов сломана добрая половина, о случаях, когда капитан уверенно ведет судно по месту, обозначенному на карте, как глубокое, и вдруг видит с мостика морское дно, поблескивающее, как спина большой рыбы.

Мне запомнился рассказ о неожиданной встрече с медведем недалеко от берега. Эта встреча была более, чем неприятна — ружье осталось в шлюпке. Человек хватает лыжную палку, направляет ее на медведя и кричит: „пиф-паф“. Эта невеселая игра окончилась для человека благополучно. Медведь поверил детской угрозе.

Вечером старший помощник капитана принес кусок троса и стал меня учить, как надо

привязывать стул к столу, прикрепленному винтами к полу. Я научился завязывать простейшие морские узлы и свертывать распушенные концы троса узелком (этот узелок называется „морским“), чтобы он дальше не распускался. На случай качки все предметы должны быть закреплены.

На следующее утро „Красин“ в тумане прошел Борнхольм и снова встретился с покачивающимся на волнах пловучим маяком „Ейландгрей“. Туман рассеялся, в круглом блюде, ограниченном со всех сторон горизонтом, стали видны суда, идущие в разных направлениях. Дымки поднимались над их трубами, за кормой стлалась белая полоса, движение судов не было слишком заметным, они почему-то казались упирающимися конями, вставшими на дыбы.

Встретилась по дороге маленькая посудинка под голландским флагом. Это был моторный парусник. На палубе была развешена и сушилась одежда. Флегматичные люди с трубками в зубах вышли из жилой каюты и спокойно смотрели на нас.

Около трех часов на горизонте показалось огромное коричневое судно, похожее на утюг. Оно выросло, прошло мимо нас, и мы прочли на его носу надпись — „Кап-Полонио“. Огромный пароход вез в Ленинград любопытствующих американцев. „Кап-Полонио“ приветствовал „Красина“ гудками и троекратным приспусканием флага.

Балтийское море подходило к концу. Море было сжато с севера меловыми скалами Моона; показался остров Гогланд, с левой стороны тяжеловесной и низкой лежала Померания, реакционнейшая из германских провинций—страна аграриев. Острые шпили кирок иглами вонзались в небо. Померания отступала к югу, на юге открывалась Кильская бухта, самое оживленное место Европы. На этом морском перекрестке тоже покачивался пловучий маяк. Две шлюпки были привязаны за его кормой. Со всех

сторон шли корабли, под итальянскими, французскими, голландскими, немецкими, английскими флагами. Я насчитал их одновременно 22. По беспокойным волнам деловито бежали рыбацьи парусники с плетеными корзинками — наблюдательным пунктом — на мачте.

Перед „Красиным“ открывались три дороги: через Кильский канал, идущий от Киля к Гамбургу — эту ярко освещенную улицу, проложенную Германией, через Зунд — мимо Копенгагена и через Бельт. „Красин“ не задумался на этом распутье. За проход через Кильский канал взимается сбор соответственно тоннажу судна. 10.000 руб. валютой было бы слишком дорогой ценой. Стало быть, пойти налево — значило бы „кошелька лишиться“. Направо лежал Зунд, проход через который затруднен для глубоко-сидящих судов. Недаром Англия, протискивающаяся для своих дредноутов свободный вход в Балтийское море, так лицемерно заботится о безопасности кораблевождения и постоянно вызывается углубить Зунд. Таким образом, для глубоко-сидящего „Красина“ пойти направо могло означать „живота лишиться“.

Не безопасен и средний пролив — Бельт. Без лоцманов в нем не обойтись. Но „Красин“ только замедлил ход и медленно пошел в Бельт. Узкое горло Балтийского моря. В Бельте сильный ветер уже не нагонял волн. Зеленая бархатная трава и купы ив и ветел раскинулись по берегам. Вытянутые в линейку дороги бежали тут и там. Островерхие черепичные крыши поднимались над белыми домами. Кое-где на горизонте виднелись фабричные трубы.

Наконец, войдя вглубь проливов, „Красин“ совсем застопорил машины, белый флаг с синим квадратом посередине взлетел на мачту. Вскоре от маленького поселеньца отвалил белый пузатый мо-

торный катер с крытой каютой. Он пересек пролив и подбежал к „Красину“. Высокий человек в морской кепке, с трубкой в зубах, держа маленький чемоданчик, стоял на палубе. Рядом с ним находилось двое маленьких ребят. На-бегу был сброшен мягкий кранц-веревочный шар, катер ткнулся в борт „Красина“ и в ту же минуту отошел. Человек между тем уже поднимался по шторм-трапу. Ребята, закинув вверх подбородки, смотрели на огромную машину знаменитого ледокола.

Лоцман поднялся на капитанский мостик, где его встретил вахтенный начальник. Английские слова на датский лад странно звучали для нашего уха. Лоцман взял под свое управление „Красина“. Вся власть на мостике перешла к нему.

„Красин“ шел несколько часов до города Корсера. Он достиг его, когда уже стемнело.

Ветер крепчал, и во-всю расходились на том рубеже, где встречаются воды Балтийского и Северного морей. Темная земля берегов с обеих сторон снижала пролив. Маяки тревожно вращали огнями. Кое-где на волнах подпрыгивали пловучие буи. „Красин“ снова замедлил ход, загудел и поднял на мачту сигнальный огонь.

Через полчаса из мрака возник маленький катер. С него на палубу поднялся новый старик-лоцман, а первый спустился вниз. Катер мотало волной и он утонул в темноте, а новый лоцман взошел на мостик и долго шарил стареньким биноклем по проливу, пока не поймал замаячившим впереди островом вращающийся огонь. Тогда он успокоился и справился, говорю ли я по-английски.

— „Куда вы идете?“

— „В Карское море“ — отвечал я.

Но лоцман, который знал каждый камень у себя в Бельте, ничего не слышал о Карском море. На Западе это называется узкой специализацией. Приш-

лось рассказать ему подробно о торговых транспортах, которые мы поведем в Сибирь, о том, что мы только конвоирующее судно, о льдах Карского моря, о речных судах с грузом, которые ожидают нас в устьях сибирских рек.

Лоцман предлагал все новые и новые вопросы. Повидимому в нем боролись два представления: его поразил огромный хозяйственный план, который осуществлял „Красин“, в то же время, может быть, казалось, что „Красин“ это только спасательное судно. Это представление, которое тоже имеет глубокие корни.

— Я второй раз на „Красине“, — сказал он. — Я его проводил Бельтом и в прошлом году, когда он ходил на север.

Старик совсем размяк от удовольствия, когда ему подарили карту, на которой карандашом наметили путь „Красина“ в Карской экспедиции.

— Меня будут спрашивать редакции газет, — объяснял он. — Мне хочется знать побольше.

Но едва ли дело это было только в том. Лоцман с особым, напряженным усердием давал рулевому поправки на курс корабля. Было видно, что ему от всего сердца хочется, чтобы советский корабль достиг своей цели.

Было уже два часа ночи, когда „Красин“ снова замедлил ход и к нему вновь подошел, мотаясь на волнах, маленький катер. Трубка, разгораясь, освещала обветренное лицо лоцмана из корсера.

Железная дорога должна была его через несколько часов доставить обратно домой, а „Красин“ выходил уже в Скагерак, и тяжелые волны Немецкого моря ударили его в крепкие борта.

На палубе готовились к шторму. Палубная команда в промасленных олифой бумазеевых пальто и в таких же, с широкими полями, простеганных шляпах, стянутых тесмой под подбородок, готовила

ледокол к борьбе с бурей. Все, что было на палубе, крепко привязывали троссами к поручням и вделанным в палубный настил железным ушкам, которые кажутся совершенно ненужными, когда о них спотыкаешься.

Если не сделать этого палуба во время качки станет танцулькой всевозможных предметов. Деревянные ящики пустятся в-присядку, взапуски покатятся железные бочки с горючим, а болт, забытый на спардеке, „сыграет“ за борт, угодив кому-нибудь по дороге в висок.

„Красин“ словно и создан для того, чтобы качаться. Тяжелое бескилевое судно, он будто построен по принципу „Ваньки-встаньки“, как и все ледоколы. Он способен качаться на 60° на бок, при этом он совершает до 30 полных качаний в минуту. Моряки шутят, что, придя в порт, „Красин“ три дня не может остановиться. Когда другие суда идут, только слегка колыхаясь на волне, „Красин“ уже тяжело взывает свои борта над линией горизонта, и те, кто идет с ним, переживают все прелести бури.

Команда туго затягивала брезенты, покрывающие шлюпки, а под конец начала закрывать окна палубных надстроек деревянными щитами с круглыми стеклами. У меня в вестибюле стало темно.

„Когда солнце заходит в тучу, значит — жди бучу“, — сказал мне вахтенный начальник, указывая на широкие океанские волны. Им было откуда разбежаться. Гребни волны, подгоняемые ветром, осыпались белыми барашками. Это называется ветер в 6 баллов. Ветер иногда срывал и закручивал гребень волны, как он срывает и закручивает снег в метелицу. Эффект был необыкновенный, вода взметалась каскадами, растягивалась пеленой и отливала цветами радуги.

Чайки с криком летели за судном, толпой бросаясь за всем тем, что ни падало за борт. Их неук-

люжие тела, напоминавшие грубо-вырезанные деревянные игрушки, висели в воздухе рядом с капитанским мостиком и бросались в сторону при виде протянутой руки. Но после того, как мы начали их кормить хлебом, они перестали пугаться протянутых рук. Самые смелые равнялись с протянутой рукой и стремительно хватали из пальцев хлебный мякиш.

„Красин“ резал волны носом, тяжело вздымался, а иногда всей своей массой плюхался на встречную волну. Тогда ураган брызг заливал всю палубу достигая даже верхней площадки над капитанским мостиком.

Мы шли пока поперек волны, но „Красин“ уже вел себя беспокойно. А представляло обогнуть западную оконечность Скандинавии. Впереди поворот, когда „Красину“ неминуемо придется получить океанскую волну прямо в левый борт.

Сухопутные люди начинали чувствовать себя плохо, да и моряки, надо сказать, без всякого удовольствия ожидали предстоящую качку. Не привычка, а какое-то неведомое свойство требуется для того, чтобы противостоять морской болезни. Каждый моряк расскажет вам, что знаменитый Нельсон, гордость английского флота и герой Трафальгара, при первой же качке пластом ложился у себя в каюте. Этим моряки объясняют то обстоятельство, что он упустил флот Наполеона, когда стерег его на дороге из Египта во Францию.

От постоянного покачивания корабля нервы с каждым часом расстраиваются все больше и больше. На палубе свежий воздух не дает человеку обмякнуть, а в душных каютах судна ощущение качки невыносимо. При бурной погоде иллюминаторы завинчивают наглухо, нагоняя этим духоту. Трубы парового отопления парят железные стены пловучего дома, не дают проветривать воздух и качка свали-

вает человека. Пол уходит из-под ног, теряется чувство тяжести и отвратительный комок подкатывает к горлу.

На этот раз качка, впрочем, так и не разыгралась по настоящему. Ни разу во все время путешествия на „Красине“ мне не пришлось узнать на опыте, что такое морская болезнь.

На палубе „Красина“

Наступал уже пятый день похода. Весь путь от Ленинграда до Баренцева моря не был еще конечно для „Красина“ настоящей экспедицией, а обычным рейсом, с той только разницей, что ледокол не приспособлен для хода в океане. Я имею при этом в виду только валкость судна.

За четыре дня хода внешний вид ледокола, особенно на палубе, успел преобразиться. Пожарные шланги, метла и щетки сделали свое дело. Ледокол уже не напоминал брошенный в панике дом, как перед отплытием из Ленинграда.

На палубе обычно было пустынно. Только на юте кормовой части ледокола время-от-времени собирались свободные от работы красинцы.

Раз в четыре часа на палубе появлялись окончившие вахту кочегары. Им предстояло выбросить за борт шлак, накопившийся за время работы. Они наклонялись в отверстия душников, ведущих в кочегарку, и из железной трубы глухо звучал возглас: „майна“. Начинал гудеть подъемник, и цепь выносила наверх мешок со шлаком. Кочегар взваливал его на спину и, тяжело шагая на широко расставленных ногах, подходил к мусорному рукаву, свисавшему за борт. Он выворачивал мешок, и шлак, грохоча, катился по железному рукаву. Высыпав шлак, кочегар возвращался к душнику, раздавался возглас „полундра!“, и пустой мешок летел по же-

лезному каналу обратно в кочегарку. Снова раздавалась „майна“, снова гремел подъемник, и так продолжалось до тех пор, пока весь шлак не оказывался за бортом.

Раз в четыре часа происходила эта работа и днем и ночью, и в спокойную погоду и в свежую. Волна поддавала корпус ледокола вверх, поручни бортов, словно играя с горизонтом, взметались вверх или уходили вниз — все равно невозмутимо шагали безмолвные фигуры кочегаров от душников к бортам, от бортов к душникам.

На современных судах, особенно советской стройки, удаление шлака механизировано, и нет уже этой томительной работы. Ее выполняет машина.

На корме „Красина“ работал корабельный кок, разделявая мясную тушу, подвешенную на палубе. Иногда электротехник Леман проходил из своей мастерской к деревянной будке с голубями, которые были предоставлены „Красину“ Осоавиахимом. Он прикармливал голубей и начинал уже иногда откидывать сетку и выпускать их на волю, считая что они достаточно привыкли к своему пловучему дому. Голуби стаяй носились над „Красиным“ и садились отдыхать на ванты. Потом Леман вспугивал их ударами в ладоши, и они садились на лоток своей голубятни.

Леман — старый ледокольник, участник не только знаменитой экспедиции за „Италией“, но и другого не менее замечательного и несправедливо забытого похода ледокола „Ермак“ из Гельсингфорса в Петроград зимой 1918 года.

Большая часть нашего флота была застигнута революцией в Гельсингфорсе, и в эпоху гражданской войны, разгоревшейся в Финляндии, когда белофинны обратились за помощью к Германии, наш флот оказался запертым в ловушку. Приход германских военных судов лишил бы нас большинства на-

ших боевых единиц. Моряки революционного флота решили не оставлять судов. Караван за караваном, сквозь тяжелые льды, они вывели суда из Гельсингфорса и довели их до Кронштадского рейда.

Броня военных судов выдерживает удары снарядов, но это еще совсем не значит, что она может противостоять льдам. Для этого требуется особые качества и особая конструкция судов. И все же линейные единицы флота действовали, как ледоколы. Из настоящих ледоколов у нас в Балтике был только один — „Ермак“ и несколько маленьких ледокольных судов. Эти ледокольные суда могли бы оказать большую помощь, но они были захвачены комсоставом и ушли в Эстонию. Один „Ермак“ вынес на своих плечах тяжесть героического похода; он проводил группами мелкие суда и появлялся во всех опасных местах.

Об этом рассказал Леман, а „Красин“ шел и шел на север. Утром 15 июля с правого борта показалась земля. Высокие горы обрывались в море, пустынный берег. Только несколько раз из-за мыса выходил хлопающий мотором катер и приближался к „Красину“. Знаками с катера „Красину“ предлагали лоцманские услуги, но они были нам не нужны.

„Красин“ держался на расстоянии нескольких миль от берега. Его порядком мотало, но когда я поинтересовался узнать силу волнения, вахтенный начальник пренебрежительно посмотрел на море и сказал, что это наверное только зыбь после вчерашнего ветра.

На мостик поднялся капитан и стал биноклем шупать берег. Послушный приказаниям своего командира „Красин“ повернул носом к берегу и стал приближаться к нему. Скалистые берега раздвинулись, одна из скал оказалась островком, и перед нами открылось начало Бергенского фиорда. Тут мы приняли лоцмана.

Вода остеклянилась. С обеих сторон поднимались высокие берега, покрытые можжевельником, елью и сосной. Кварцевые прослойки ослепительно блестели на солнце. Фиорд шел извилинами, порою казалось, что он окончился, но каждый раз за поворотом открывался новый проход. Начали появляться человеческие жилища. Раскрашенные в желтый, красный, синий цвет домики с окантованными белым углами были окружены аккуратными выложенными из камня оградами. Ленты дорог извивались по берегам. Телеграфные провода бежали со столба на столб.

Навстречу нам, тяжело, вплоть до палуб, загруженный лесом шел пароход. Мы с сердечной радостью увидали красный флаг на корме и слово „Архангельск“ на борту. Мы дружно приветствовали друг друга.

Наконец, у подножья скал показались огромные металлические кубышки нефтяных цистерн. По металлической оболочке шла крупная надпись „Тайгербензин“. Под этим названием скрывался американский нефтяной трест „Стандарт-Ойл“. А рядом желтые баки другого нефтетреста „Шелл“. Хорошо нам знакомый Детердинг встречал нас перед самым Бергенем.

Последний поворот и перед нами открылся город. Дома толпились около самой воды и взбегали круто вверх на горы, обступившие город. Моторные катера засновали вокруг „Красина“. Норвежцы, узнавая знаменитый ледокол, пытавшийся отыскать Амундсена, снимали шляпы и взмахивали ими в воздухе.

В середине бухты „Красин“ замедлил ход. У брамшпиля на носу ледокола засуетились люди. Зашипел пар. Якорная цепь с ужасающим скрежетом побежала через волнолом, якорь рухнул в воду и лег на дно.

Желтый флаг был поднят на передней мачте — „Красин“ вызывал врача для осмотра команды. Это

первая формальность при прибытии в иностранный порт.

В ожидании санитарного осмотра все красинцы высыпали на палубу. По бухте от одного берега к другому курсировали странного вида суденышки, похожие на вагоны трамвая, у этих пароходиков нос и корма были по форме совершенно одинаковы. Вернее, нельзя было рассмотреть, где корма, а где нос. Две штурманские рубки: одна глядела вперед, другая назад, полная симметрия на обе стороны. Отваливая от пристани с одного берега, пароходики не должны были разворачиваться носом в сторону движения, а так и ходили взад и вперед.

Мимо „Красина“ прошел такой пароходик, переполненный школьниками. При виде нас они подняли неистовый крик, замелькали шапочки и ручонки. На каждом шагу мы убеждались, как популярен „Красин“ в Норвегии.

Наконец, к нам подошел катер с врачом. Худощавый жилистый человек вскарабкался на палубу. Принесли судовый список. Выстроили команду, и каждый из нас прошел мимо врача, который кланялся или даже пожимал руку. 134 приветствия.

Этим и ограничился санитарный осмотр.

Желтый флаг был спущен с кормы. „Красина“ обступили шлюпки. На борт поднялись личности в котелках, назойливо совавшие нам в руки визитные карточки с названиями торговых фирм. Некоторые из них настойчиво добивались видеть капитана с предложением взять на себя поставку на „Красина“ всяких продуктов.

На международном языке эти торговые агенты называются „шипшандерами“. Они стараются опередить один другого. Один из них предъявил нам аккуратно сложенную бумагу, которая представляла собой удостоверение, подписанное политическим комиссаром прошлогодней красинской экспедиции

тов. Орасом. Бумага удостоверяла, что продукты, поставленные фирмой, оказались вполне доброкачественными. Мы от всяких деловых переговоров уклонились. Шипшандеры покинули судно.

Угольный шторм

Якорь был поднят, и „Красин“ медленно направился к угольной пристани. Она лежала на косе у рабочего предместья, и среди утопающего в зелени города казалась темной и неприветливой. У берега стояла железная баржа с углем. На берегу муравьиными кучами с дом величиной, поблескивая острыми гранями кусков, лежали горы каменного угля. Скучный досчатый забор отделял территорию пристани от берега. Над всем господствовал огромный плетеный из стали помост, на котором тянулись буквы — „Энгельсен Сарс“.

„Красин“ подошел вплотную к барже. Отданы на берег концы. В то же мгновение помост как-бы переметнулся, и над „Красиным“ повисла его откидная часть. Железный рукав заболтался в воздухе над нашей палубой. Вагонетка с механиком, подвешенная на самом верху помоста, откатилась к берегу, железный ковш, висевший под ней, как хищная птица, раззевая на ходу свои челюсти, повалился в угольную кучу.

Угольный кран завизжал над „Красиным“, и ледокол уже заволакивало облаком черной пыли.

Над открытым люком угольного трюма покачивался железный рукав. Ковш, зарывшись в угольную кучу, сжимал свои челюсти, набивая себе рот полутонной „кардифа“. От поворота рукоятки там, наверху, в будке механика, сучились троссы, и шестерня, помещенная на скулах ковша, начинала вертеться, заставляя ковш покрепче стиснуть челюсти. Ковш зарывался в уголь. Снова начинали

сучиться троссы, ковш всплывал, катился с вагончиком к палубе „Красина“ и на мгновение замирал, словно раздумывая, у железного рукава, над угольным трюмом. Челюсти раскрывались, черный водопад с грохотом падал вниз и катился по рукаву.

Черная пыль заволакивала все кругом. Люди на палубе становились чернее негров, только белки глаз, да зубы блестели на их черных лицах. Палуба покрывалась черным налетом. Угольная пыль плотно осадилась ледакоп.

У всех дверей положены были маты для вытирания ног, дорожки были свернуты, иллюминаторы завинчены наглухо. От труб парового отопления в закупоренных помещениях становилось нестерпимо душно, а угольная пыль на сапогах, на одежде, через все щели, всеми возможными путями пробиралась внутрь судна. Она насыпалась горками через вентиляционные ходы, хрустела на зубах. Мы ели угольную пыль, мылись угольной пылью.

Выйти в город, прорвавшись через этот угольный шторм, сохранив чистоту, было положительно невозможно. А нам предстояло загрузить полностью наши угольные трюмы, т. е. взять 3.000 тонн угля—пяти товарных составов по 40 вагонов в каждом.

Погрузка должна была занять несколько дней. Все, кто не обязан был оставаться на судне, уходили в город.

Рыба и сувениры

За 15 эре пароходик переправлял нас в город. Мы проходили по узкой улице рабочего предместья. Лепись по горе, стояли двух и трехэтажные дома, с садиками из наносной земли. В одном месте бухта подходила к самой улице, из-за забора поднималась, соперничая по высоте с домами, железная

громада торгового парохода. На нем шел ремонт, оглушительно стучали пневматические молоты.

Мы выходили на чисто вымытые улицы и рассыпались в разные стороны. Слово „Красин“ служило для нас всюду пропуском. „Красин, Красин“, — с ударением на последнем слоге, повторяли норвежцы, с которыми нам приходилось сталкиваться. В городе, севернее 60-й параллели северной широты, кожура бананов была единственным сором, который нам пришлось видеть. Бананы гроздьями висели в окнах магазинов, пирамидами высились на прилавках. За зеркальными стеклами бесчисленных магазинов лежали, предлагая себя покупателям, немецкие, английские, американские товары.

Норвегия почти не имеет собственной промышленности. Страна живет морем. Маленькая Норвегия еще недавно обладала третьим в мире по величине торговым флотом (после Англии и Соед. Штатов)¹⁾. Норвежские корабли бороздят все моря и океаны. Это обстоятельство, уверяли нас, определило одну особенность норвежских монет — просверленную в середине дырку. Эти монеты можно как бусы нанизывать на бечевку. В странах, где обычаем не приняты штаны и где, следовательно, нет карманов, кошельки являются наименее удобным помещением денег. Там имеют ход монеты, которые можно надеть на веревочку. Единственная широко развившаяся отрасль норвежской промышленности — консервное производство. Макрель и палтус — главный норвежский товар.

Страна живет морем и морскими перевозками. Мировая война — вот на чем построено благопо-

¹⁾ Эти данные относятся к началу нынешнего века. В дальнейшем Норвегию по торговому флоту опередили Япония, Франция, Германия, Италия. В настоящее время Норвегия стоит на седьмом месте.

(Прим. ред.)

лучие сегодняшней Норвегии. Норвегия дорого продала свой тоннаж воюющим сторонам. Конечно, буржуазия не забыла при этом поставить памятники норвежским морякам, погибшим во время этих торговых операций.

После войны Норвегия стала страной туризма. А отсюда появились и новые отрасли доходов, главным образом,—продажа сувениров.

Всюду разбросал свои магазины торговец сувенирами. Их можно встретить на главных улицах городов и в самых глухих деревушках.

Что продает он?

Сразу бросается в глаза колоссальное разнообразие товара на его прилавках. Товары сделаны из ткани, кожи, стекла, камня, дерева и имеют самую разнообразную величину и форму. Но в них есть кое-что общее. Прежде всего они совершенно бесполезны или очень неудобны. Это какие то универмаги ненужностей. Нож, изогнутый так, что им совершенно невозможно резать, или самопрокидывающаяся пепельница из раковины, бархатная кукла, в минуту набирающая в свои поры пыль и микробы, трость, на которую нельзя опереться—все это разложено, развешено, расставлено по полкам, прилавкам и витринам.

У всех этих вещей есть один общий признак: на них написано название места, где они куплены. Но характерны ли они для этой местности? Ничуть. Эти ткани в Норвегии называются норвежскими, в Швеции — шведскими, во Франции — по имени провинции, где их продают. Производит же эти ткани один из текстильных районов Германии. Жуки-скарабей, купленные в Египте, совершают к месту продажи долгое путешествие на пароходе.

Он совершенно особенный, этот покупатель. Он не местный житель, это ясно. Каждое лето он приезжает морем на „Кап-Полонио“ или „Монте-Сер-

вантесе“ и катит сюда на круглом катере или в автомобиле. Он носит круглые роговые очки и два кожаных футляра. В одном из них бинокль, в другом — фотографический аппарат. Он сидит в автомобиле, спрессованный двумя спутниками, и как кукла вращает по сторонам голову. Оловянное любопытство светится в его глазах.

Есть только один способ удовлетворить его: скорее скажите ему, что такой-то дом выстроен в 1400 году, а эта стена в XV веке, и он успокоится. Но важнее всего для него нащелкать побольше снимков, запастись сувенирами. Каждый проходящий в Берген пароход с туристами, а они приходят каждый день, как саранча объедают все открытки в городе.

Стоит только раз увидеть такое стадо туристов, которые спускаются по ступенькам трапа „Монте-Сервантеса“, и вы узнаете их всюду. Вот они — покупатели сувениров.

Но невелика еще беда, что они поддерживают бойкую сувенирную промышленность — она безобиднее военной и даже детердинговской. Хуже то, что они приучают целые города с десятками тысяч жителей, — я говорю о западе, в том числе и о Бергене, — выставлять себя напоказ за деньги и отдавать себя в услужение этому стаду.

Мне случилось в Бергене осмотреть любопытный ганзейский музей, расположенный в одном из средневековых домов на рыбной площади. Я увидел там сотни предметов обихода, постель хозяина, ящики, в которых спали подмастерья. Нас водил по музею молодой человек, по виду ученый или аспирант. И этот аспирант, провожая нас к выходу, протянул руку и низко склонил свою распроборенную голову, зажимая в руках две кроны, которые мы дали ему „на чай“.

Рядом с вывеской, на которой было написано слово „Souvenir“, я увидел в первый день нашего прихода в Берген развевающийся французский флаг. Французский магазин в Бергене? Это удивительно. Но на второй день французский флаг сменился немецким, а на третий — английским. На набережной я понял причину этой смены вех. Первый день у причала стояло французское судно „Марсель“, потом его сменил немецкий пароход „Монте-Сервантес“ и, наконец, английский „Суссекс“. И Берген, сменяя один чужой флаг на другой, бойко торговал открытками, шарфами, кинжалами, ножами, деревянными игрушками и пресс-папье, всеми этими изделиями с клеймом „Мейд ин Джермени“¹⁾, но также с надписью „Берген“.

Каждый день десятки автомобилей, пересекая улицы Бергена, подъезжают к подножию горы, которая подступает к городу. Из них вылезают, откидывая с ног пледы, почтенные дамы и мужчины в брюках диковинного покроя. У тех и у других на ленточках надписи их судна, очевидно для того, чтобы не потеряться. Это иностранные туристы считают своим долгом отправиться в экскурсию на Флевен.

И мы, красинцы, насквозь пропитанные углем, не раз, признаться, проделывали этот путь наверх. Мы вступали под холодные своды туннеля, источавшие сырость и освещенные холодным светом электричества. Навстречу нам сбегал по крутому спуску, градусов в 45 наклоном, смешной вагончик фуникулера. Мы занимали места, раздавался свисток кондуктора и стальной канат, лоснясь маслом и перебегая через валики, тянул нас вверх. Берген уходил от нас вниз, дома становились маленькими

¹⁾ „Сделано в Германии“ — клеймо на германских изделиях, предназначенных для экспорта.

и поворачивались к нам своими островерхими черепичными крышами, открывался вид на Пунде-фиорд, заслоненный внизу домами. Мы поднимались выше гор, обступавших город со всех сторон. Внизу словно лежала огромная рельефная карта, оживленная ослепительным сверканьем воды и тенями облаков, плывущих над землей.

Наверху, с конечной станции, можно было видеть уже суровую кайму океана. Усыпанная гравием дорожка уводила нас дальше, мимо неизменного киоска с открытками и сувенирами и прекрасного ресторана, где, сидя за столиком, туристы тянут через соломинку крюшон. Щелканье фотографических аппаратов преследовало нас здесь постоянно. Столбы со стрелками и табличками, которые указывали дорогу и высоту над уровнем моря стояли на каждом перекрестке. А дальше в суровом молчании высились обнаженные скалистые вершины. Одинокий охотничий домик виднелся на одной из них.

Не раз оттуда мы бросали взгляды на угольную гавань, где маленькой личинкой, с красными звездами на своих двух трубах, стоял „Красин“. Сюда не доходил ни визг крана ни грохот угля, но видно было, как, взад и вперед, ходил маленький вагончик. Время от времени над „Красиным“ поднималось черное облачко, похожее на клубы дыма от разорвавшегося снаряда. В довершение сходства „Красин“, как судно, получившее пробоину, начал накреняться на один борт. Уголь грузили в угольные трюмы с левого борта и судно накренялось на бок, несмотря на то, что были заполнены водой цистерны с другого борта.

В дни стоянки „Красина“ в Бергене появился новый вид туризма. На этот раз туристами являлись не господа в обвязанных на шиколотках брюках: на „Красин“ приходили моряки и рабочие. Группа за группой проходили через гигантские машинные

отделения ледокола, с благоговением вступали в зеленую кают-кампанию, где собраны подарки, полученные Красиным за прошлый поход. Посещали и красный уголок, где рабочие снимали шляпы, при виде знакомых им портретов.

Люди и нравы

Приходили к нам и профсоюзные деятели, типа немецких социал-демократов. Один из них, заметив, что красинцы относятся весьма отрицательно к тому, что в Норвегии есть король, горячо вступился за своего монарха и убеждал нас, что иметь короля ничуть не хуже, чем иметь президента, а особенно такого, который наравне с прочими гражданами разъезжает в трамвае, даже не используя своего права входа с передней площадки.

Жизнь Бергена по вечерам резко отличается от дневной. На рыбном рынке, где днем вокруг лотков и корзинок с рыбой и овощами кишит толпа, по вечерам происходит продажа ценностей другого рода.

Мостовая чисто вымыта. На середине площади играет духовой оркестр, прерываемый иногда заунывным голосом чтеца. Вокруг оркестра кольцом стоит толпа. Серьезные лица, остановившиеся от внимания глаза. Вы осторожно втискиваетесь в круг и видите за повседневной работой отряд Армии Спасения.

Форменные кепки и одежда, похожая на военную. В форме даже женщины. Вот одна из них, сделав знак рукой, останавливает музыку. С книгой в руках она поднимается на ящик и заунывным голосом начинает читать псалмы. Окончив чтение, она сходит с ящика. Щеки трубачей надуваются, один оркестрант, напружив грудь, ударяет в литавры и действие продолжается.

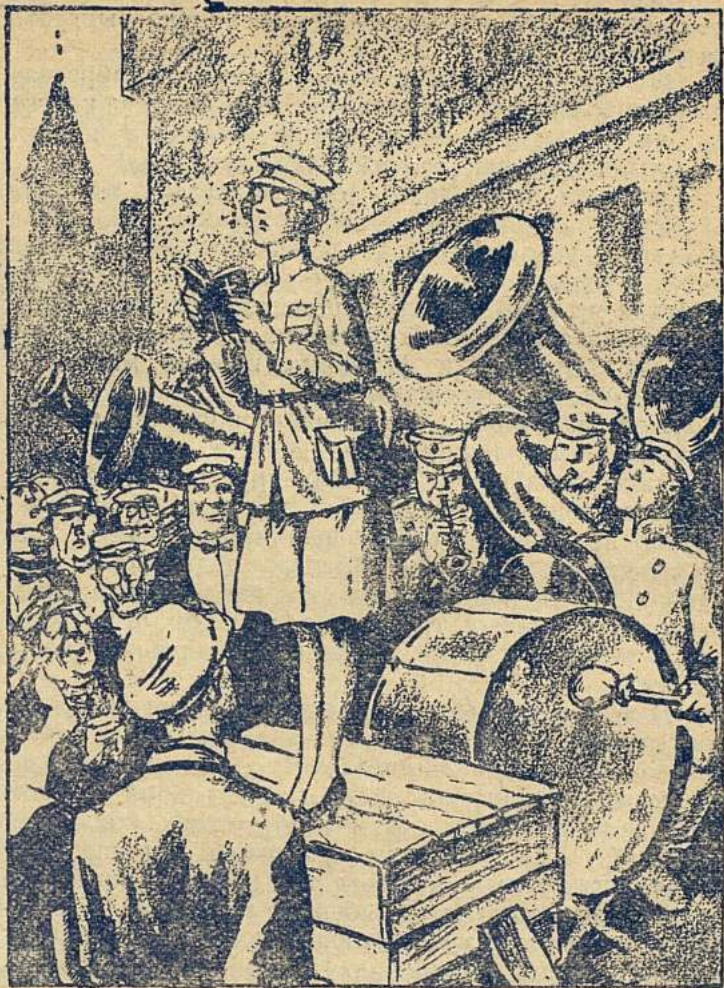
Организованная работа отрядов Армии Спасения нередко сменяется и отдельными партизанскими выступлениями представителей разных религиозных сект и толков. На площадь выходит трогательная пара, состоящая из девицы с постным лицом и корректно-одетого молодого человека. Девица садится за фис-гармонию, и протяжные звуки духового рояля мягко переливаются под открытым небом. Молодой человек встает на табуретку и, сменяя музыкантшу, начинает длинную проповедь. Кругом те же старушки, отдыхающие приказчики в котелках или фетровых шляпах и молодежь.

Берген остается позади

За несколько дней ¹⁷„Красин“ погрузил уже около полутора тысяч тонн угля. Судно низко осело в воде и получило крен в 7°. В погрузке был сделан перерыв. „Красин“ вышел на рейд, повернулся и стал заполнять свой трюм с другой стороны.

Мы тем временем жадно пользовались почтой, которая приносила нам письма с родины и газеты с последними известиями. „Берген — „Красин“ — вот адрес, который стоял на письмах.

Однажды почта принесла нам легкую посылку с письмом из Цюриха от обер-лейтенанта Изолина. В посылке оказались две лопатки из гофрированных алюминиевых пластинок со стальными ребрами и чрезвычайно легких деревянных рукояток. В письме обер-лейтенант просил передать эти лопатки летчику Чухновскому, указывая, что они чрезвычайно легки и очень пригодятся для разгребания снега. Лейтенант Изолин, владеющий в Швейцарии фабрикой, просил лишь о том, чтобы отзыв Чухновского об этих лопатках был бы после экспедиции представлен ему для опубликования.



Девушка с постным лицом читала какие-то псалмы...

Надо полагать, что, жертвуя двумя лопатками, обер-лейтенант Изолин рассчитывал сильно выиграть на рекламе.

Научная часть экспедиции спешно приобретала дополнительное оборудование. Была куплена краска для снега, которая могла понадобиться для обозначения места разбега и посадочной площади.

Кончился последний день погрузки. Команда „Красина“ с мандолинами и балалайками высыпала на лужок за угольной гаванью. Последний вечер перед отправлением моряки были задумчивы. Норвежская молодежь обступила наших краснофлотцев, которые в своих новокупленных костюмах, американских ботинках и фетровых шляпах мало чем отличались от норвежцев.

„Вольга, Вольга“, — настаивали норвежцы и звуки „Волги“, популярнейшей на Западе нашей песни, огласили лужайку. Образовали круг, и под гармонь начались танцы. Девушки из рабочего предместья плавно неслись по траве с нашими моряками.

На следующий день „Красин“ отдал концы, загудел и медленно вышел на рейд, отправляясь в поход на север. Несколько шлюпок провожали его и женские голоса кричали нам что-то непонятное.

Отойдя несколько километров от Бергена, „Красин“ опять замедлил ход и начал сложную операцию проверки радио-пеленгатора, установленного на рубке. Пеленгатор представляет собой особого рода радиоприемник с рамочной, вернее, кольцевой антенной. Как известно, рамочная антенна дает наибольшую слышимость в тот момент, когда она направлена плоскостью своей на передающую станцию. Пеленгатор, установленный на судне, дает возможность при наличии двух станций, местоположение которых известно, определить свое положение в море. При помощи такого-же пеленгатора

можно определить свое положение и по отношению к другим кораблям, что особенно ценно в тумане. Этим последним преимуществом „Красин“ хотел воспользоваться в предстоящем походе. Бергенская станция по предварительному с ней уговору, подавала нам сигналы, а мы, вертясь по фиорду, пытались установить свое положение при помощи пеленгатора. Нельзя сказать, чтобы действие его оказалось надежным.

Покончив с этой операцией, „Красин“ перешел на полный ход, взяв курс на открытое море. Была возможность идти и фиордами, что несравненно интересней, но глубокая осадка „Красина“ делала этот путь рискованным.

Во всех домах, лепившихся по берегам фиорда при нашем проходе стояли люди и напутствовали нас, размахивая смоляными факелами. Отсюда с моря под Бергеном и была отправлена первая радиотелеграмма в Ленинград.

Телеграфировать с судна, стоящего в порту, нельзя, так как работа судовых передатчиков сильно мешает береговым станциям. Да и на море правило такое: телеграммы должны идти через ближайшую береговую станцию. Посредником между нами и Ленинградом была радио-станция „Инге“.

Начиная с Бергена, началась работа нашей судовой радиостанции. Замечательно, что радиосигналы, отправленные с судна, находясь на палубе, можно принимать на слух.

„Чи-чи-чи, чи-чи“ — потрескивает антенна, и оттяжки ее искрят синими молниями.

Путь „Красина“ лежал к северо-востоку. Море было пустынно, только изредка показывались встречные корабли под норвежскими флагами. Они с подчеркнутой теплотой приветствовали наш ледокол, показывая нам, что прошлогодняя экспедиция „Красина“ оставила по себе хорошее воспоминание.

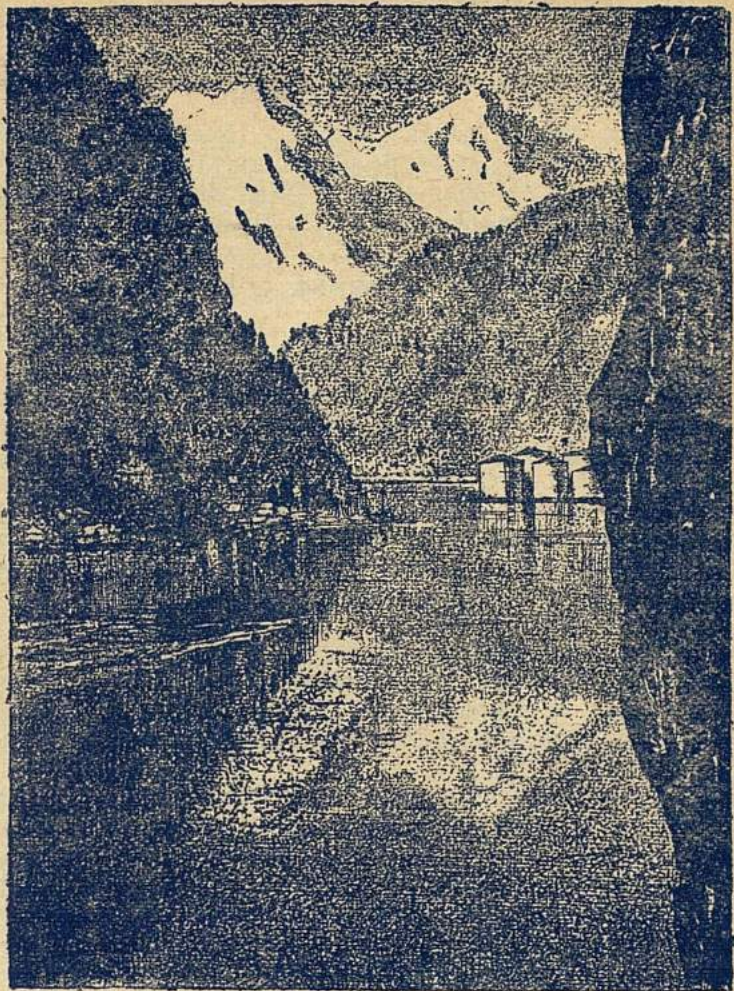
Мы приближались к полярному кругу. Переход через этот рубеж на судах в прежнее время отмечался такими же обрядами, как и переход через экватор. Однако, на „Красине“ новый быт повидимому окончательно сменил старый, и меня миновала участь новичка, впервые пересекающего полярный круг. В противном случае мне предстояло бы быть вывалянным в угольной пыли, которая сходит за снег в тех случаях, когда снега нет под рукой.

В первый же день после выхода „Красин“ начал чиститься. Вскоре все следы угольной погрузки были сметены. Показался мрачный остров Тренстаен, который мы оставили с левой стороны.

„Красин“ взял курс на Вестер-фиорд. Мы миновали kloпочущий от волн мрачный Мальштрем, и перед нами открылись суровые контуры Лафотенских островов. Голые хребты, покрытые внизу мхом, выступали вершинами прямо из стальных вод океана. Их причудливые очертания напоминали готические соборы. Вершины были покрыты белыми шапками снегов и оборванными линиями ледников. И в этих суровых местах в долинах желтели скромные северные цветы и ютились рыбацьи хижины.

Всюду, где только находится трава и пресная вода—живут здесь люди. Они разбивают огороды, разводят овец, но хлеба своего не имеют. Парусные боты, снабженные моторами, встречались на нашем пути довольно часто. Паруса в настоящее время явно исчезают, грот-мачта на паруснике частенько обращается в грузовую стрелу.

Наступала ночь, но солнцу еще было далеко до горизонта. Снежные вершины алели над солнечными лучами. Мы углублялись в фиорд, представляющий собой одно из самых красивых мест в Европе. Вода обратилась, как в зачарованном сне, в стеклянную поверхность, и только „Красин“ разводил на ней округлые расходящиеся волны. Местами, покачи-



„Красин“ вошел в фиорд, представляющий собой одно из самых красивых мест в Европе.

ваясь на воде, спали стаи уток, показывая черные спины, кувыркались и уходили от нас дельфины. Белые ниточки водопадов, обрываясь со скал, падали в воду.

Под утро „Красин“ вошел в рукав, образуемый фиордом; показалось большое поселение. Снова заскрежетала якорная цепь, и „Красин“ стал на якорь на своей последней стоянке в городе Гарстадте.

Последняя стоянка в Норвегии

На утро в честь нашего прибытия дома на набережной были изукрашены флагами, а над рабочим клубом, где помещался комитет Норвежской коммунистической партии на флагштоке развевался красный флаг с серпом и молотом.

Гарстадт представляет из себя незначительный рабочий поселок, который расцвел только благодаря тому, что стал угольным портом. На противоположной стороне находятся угольные склады с краном. Рядом с ними разместились неизменные металлические кубышки с нефтью „Стандарт-Ойл“.

Те же гладко-укатанные дороги, десяток такси, стоящих на площади, красные бензиновые колонки, магазины с открытками и иностранными товарами и бананы: тот же Берген, только в уездном масштабе.

В то время мир был взволнован конфликтом на К.-В. ж. д. Вершковые заголовки газет кричали о возможной войне. Поэтому рабочая общественность Гарстадта устроила нам особо теплую встречу: был назначен митинг на городской площади. Деревянную трибуну затащили красными полотнищами. Красинцы смешались с толпой норвежцев. Два полисмена в лакированных фуражках шагали по площади, заложив руки за спину—жест, общий для полиции всего мира. Правда, в Германии за спиной у поли-

цейского в руках зажата резиновая палка, в Норвегии этого нет. С трибуны доносилась речь норвежского оратора, в которой мы узнавали знакомые слова: „пролетариат, империалисты, интервенция“.

После митинга был устроен прием в рабочем клубе. Там мы обменялись приветствиями. Красинцы поднесли компартии Гарстадта бюст Ленина, который был принят с воодушевлением.

А „Красин“ между тем был уже переведен к другому берегу, где снова назойливо завизжал кран и загрохотал уголь.

В течение двух дней шла погрузка. „Красин“ брал снабжение на всю экспедицию. Были заложены до-верху угольные трюмы и бункерные ямы. 200 тонн угля, не поместившиеся в них, горой легли прямо на палубе. 3.000 тонн топлива заставили ледокол глубоко осесть в воду. В то же время они обеспечивали его сорока сутками полного хода.

Убегая от знакомых нам прелестей угольной погрузки, мы осматривали город и в одном закоулке бухты нашли стоящее на якоре и совершенно безлюдное судно „Бельжик“, то самое, на котором Амундсен совершил одну из своих первых экспедиций к южному полюсу.

Ездили мы и за город, где в старинной кирке, в гробу под стеклянной крышкой, лежит какой-то мумифицировавшийся патер. Обгоревшие спички валялись на стекле. Повидимому, мумия служила предметом тщательного расследования любопытствующих экскурсантов.

В самой кирке мы обнаружили одно нововведение: перед алтарем висел специальный плакат со вставными табличками для обозначения номеров псалмов, соответствующих церковной службе. Рационализация в религиозной службе!

„Монте-Сервантес“ на рейде

Утром огромный двухтрубный пароход вошел на рейд Гарстадта и стал на якорь. Судьба сталкивает суда, как сталкивает иногда людей. Это был „Монте Сервантес“, тот самый, которого „Красин“ спас в прошлом году у берегов Шпицбергена. Несмотря не тяжелый урок, полученный в прошлом году, он снова шел с туристами к берегам седого Шпицбергена—обычный его летний рейс, в то время, как зимой он поддерживает сообщение с Южн. Америкой. Неудачливое судно, как известно, в январе 1930 года погибло во время южно-американского рейса.

Спустившись в шлюпку, мы с товарищем Гелером, корреспондентом „Берлин ам Морген“, направились к „Монте-Сервантесу“. Огромное судно снабжено двенадцатью паровыми катерами с каждого борта. Катера один за другим спускались в воду и подходили к спущенному с палубы трапу. Затянутые морские офицеры распоряжались операцией. Тяжело звякая каблуками по ступенькам трапа, спускались знакомые нам фигуры с двумя кожаными футлярами, висевшими на ремешке через плечо. В шлюпку набивалось человек сорок и она отвозила господ туристов на берег собирать открытки и закупать сувениры.

Мы получили разрешение подняться на борт. В огромных помещениях было пусто, кое-где бродили только горничные и лакеи. Проходы внутри судна напоминали коридоры гостиниц. Огромный ресторан был уставлен стойками. В вестибюле помещались магазины—от книжного до ювелирного.

На судне выпускался бюллетень с последними новостями, но мы не нашли в нем ни сообщений о пятилетке ни даже известия о конфликте на КВЖД, а только биржевые новости, курсы акций на биржах

Берлина, Лондона, Парижа и Нью-Йорка, не в пример бюллетеням, выпускаемым на „Красине“, о которых речь будет ниже.

Осмотр „Монте Сервантеса“ занял у нас не менее часа времени. Мы спустились в шлюпку и направились обратно к „Красину“. В это время катера „Монте-Сервантеса“ стали подходить к нашему трапу. Понятно, что туристы не могли упустить случая осмотреть знаменитый ледокол, сыгравший бесспорную роль в жизни их плавучей гостиницы. Надо обладать достаточным воображением, чтобы представить себе тщательно одетых в свои дорожные костюмы туристов на палубе экспедиционного судна, да еще во время угольной погрузки. Напомним читателю о том, что на „Красине“ было тесно и кают-компания „Красина“ могла показаться уважаемым господам очень не комфортабельной.

Но уголь, уголь! Рассыпанный по палубе, раздавленный под ногами, размазанный по полу, покрывающий налетом не только перила и трубы, но и лица, и руки, и одежду!

Несмотря на это, туристы самоотверженно обходили все судно, от штурманской рубки до кочегарки. Видимо, они имели полную возможность, вернувшись на свой богоспасаемый „Монте-Сервантес“, принять ванну и переменить одежду.

Одновременно с первыми группами туристов на борт „Красина“ прибыл старший помощник капитана „Монте-Сервантеса“ с официальным визитом. Он передал нам приветствие командования „Монте-Сервантеса“ и пожелания счастливого рейса. Соответственно морским обычаям, через полчаса был сделан с „Красина“ ответный визит.

Для приема туристов были мобилизованы все, сколько-нибудь знающие иностранные языки. И группу за группой мы проводили по ледоколу. Туристы с большим интересом осматривали подарки,

собранные в кают-компании „Красина“, лазарет с койкой, на которой лежал год тому назад спасенный от смерти Мариано, с изумлением осматривали гигантское машинное отделение. Нам предлагали вопрос за вопросом.

Характерно, что в каждой группе с изумительным постоянством, кроме вопросов о подробностях Нобилевской экспедиции, ставился вопрос об одной детали конструкции ледокола. Познакомившись со специальным устройством носа ледокола, с его дюймовой броней, с особыми формами его корпуса, с системой цистерн, которые давали ему возможность принимать любой наклон, господа туристы неизменно просили показать им, наконец, ту машину, которая колет лед.

Мы не без ехидства отвечали, что ледокол представляет собой огромный резец, что уважаемые господа могли бы уже понять это из предшествующих объяснений.

Вопрос о задачах нового похода „Красина“ также занимал не последнее место в наших объяснениях. Нам иногда казалось, что туристы в тайниках своего сердца таят мысль, что мы крейсируем в этих водах специально для того, чтобы иметь возможность вторично оказать помощь „Монте-Сервантесу“, если с ним стрясется новое несчастье. Мы спешили разочаровать почтенных путешественников. Со всеми подробностями излагали мы им великий хозяйственный план, исполнителями которого мы являлись.

Летом 1929 года грандиозные хозяйственные мероприятия Советского союза были еще, повидимому, мало известны на Западе. Туристов поражала идея морского северного пути и особенно поражала их стройная схема, которая обеспечивала его безопасность. Сотрудничество ледокола и самолета, организация службы погоды, которую несут полярные радиостанции, гидрологическая работа на судне—

все это производило на наших посетителей большое впечатление. Следующим группам туристов мы давали объяснения более систематизированно. Эти объяснения заканчивались небольшим докладом о прошлогоднем спасении „Монте-Сервантеса“.

Как известно, когда „Красин“ подошел к аварийному судну, оно имело уже такой боковой крен, что линия иллюминаторов в носовой его части находилась под водой. Об этом легко было рассказывать, имея возможность повернуться и указать пальцем на самого виновника происшествия. Сейчас он гордо стоял на рейде и нижний ряд его иллюминаторов проходил над водой, примерно, на уровне второго этажа городского дома.

Красинцы сумели открыть и заделать пластырем две пробоины в корпусе судна, мощные помпы „Красина“ откачали из трюма целое озеро воды. Красинцам пришлось выгрузить балласт из трюма „Монте-Сервантеса“, при чем надо заметить, что балласт (песок) был просто в россыпь погружен в трюм, а не в мешках, как полагается. Красинцы работали, натирая на руках кровавые мозоли, а почтенная публика, опомнившаяся уже от страха, вернулась к своему обычному времяпрепровождению. В ресторане гремела музыка, полотняные лонгшезы на палубе прогибались под тяжестью отдыхающих.

Но самая интересная часть истории начинается только после этого. Командование „Монте-Сервантеса“ стало утверждать, что оно вовсе не вызывало к себе на помощь „Красина“, а только интересовалось, нет ли у него водолазов на борту. Расшаркиваясь и заявляя, что оно чрезвычайно признательно „Красину“ за порыв человеколюбия, который привел его к „Монте-Сервантесу“, оно тем не менее отказывалось признать за хозяином судна—Советским правительством—право на вознаграждение. Это право

возникает только в том случае, когда спасение производится по прямой просьбе пострадавшего. Дело разбиралось в суде, при чем общество, которому принадлежит „Монте-Сервантес“, назвало неимоверно низкую сумму стоимости судна, чтобы поменьше заплатить за спасение большого парохода.

Почтенные туристы всячески выражали свое негодование. Они галантно кланялись и выражали надежду, что „Красин“, в случае надобности, окажет все-таки помощь и на этот раз.

Тем временем открывался один из их кожаных футляров. Одна лэди сочла даже за честь сняться в одной группе с угольщиками, прервавшими на это время свою работу. Приятно быть снятой вместе с героями „Красина“, носящими при этом на себе следы будничной работы. Сквозь налет мелкой угольной пыли едва виднелась их кожа, а синие рабочие робы были уже не синие, а коричневые.

Трудно было бы отличить в таком виде славян-красинцев от негров. Но рабочие, снятые на этой пластинке, оказались не славянами и не неграми, а самыми чистокровными норвежцами. Обнаружилось это печальное обстоятельство следующим образом. Соблюдая нормы своей морали, джентльмен, делавший снимок, осторожно подошел с раскрытым блок-нотом к засыпанному угольной пылью людям и просил их дать ему свои имена и адреса, чтобы он мог прислать им фотографии. И в ответ, вместо русских имен и адреса „Ленинград“ посыпались норвежские имена и адреса „Гарстадт“. Ничего не отразилось на бритом лице уважаемого джентльмена, но мы уверены, что его грызла сильнейшая досада. Думаем все же, что в фото-альбоме поездки на „Монте-Сервантесе“ этот снимок фигурирует с надписью:

„Снята в группе красинцев на рейде Гарстадта“. Исправить ошибку было уже невозможно. „Монте-Сервантес“ торопился в дальнейший путь. Ему пред-

стояло идти фиордами на север, а маршрут его рассчитан таким образом, что красивейшие места проходить только днем.

Порою он бросает якорь и пережидает ночь только для того, чтобы не нарушить этого правила.

„Монте-Сервантес“ гудками созывал своих пассажира. Катер за катером, как цыплята к наседке, сбегались они к его борту. Звякали обитые медью ступени его трапа. Лебедка поднимала катера на верхнюю палубу. Передняя труба „Монте-Сервантеса“ дымилась. Любопытно отметить, что вторая труба этого гиганта—фальшивая и поставлена только ради красоты и внушительности. Ее используют лишь как цистерну для пресной воды.

Палуба „Красина“ опустела. „Монте-Сервантес“ поднимал якоря, развернулся и двинулся в путь.

Выходя с рейда, он салютовал нам продолжительным гудком и приспусканием флага.

К вечеру нам также предстояло сняться с якоря. После ухода „Монте-Сервантеса“ снова начались к нам экскурсии, но уже другого порядка: гардстадтские школьники старших классов приезжали осмотреть ледокол. Мы показывали им его несравненно охотнее, чем скучающим туристам. В заключение мы пригласили их в кают-компанию. Прием был торжественный и, как на дипломатических приемах, были произнесены речи о связи двух народов между собой, о труде, который строит новую жизнь, и о многом прочем. Мы угостили их русскими конфетами, которые кажутся им лакомством несравненно более интересным, чем бананы. А они спели нам свои песни. Одна девочка с двумя длинными русыми косами впервые заставила заговорить пианино в нашей кают-компании.

Последний раз мы прошли по городу. У нас больше не было стоянок в заграничных портах, и с особым вниманием мы смотрели на этот рыбацкий

поселок с его аккуратнейшими домиками, автомобилями, имеющими трехзначные номера, и бензиновыми колонками на улицах. Нередко нам навстречу попадался велосипедист, торопящийся домой, с огромной треской, повешенной на руль, и свисающей хвостом почти до самой земли.

Вокруг северной оконечности Европы

Кран над „Красиным“ уже перестал хлопотать. Две горы угля лежали на палубе с правого и левого борта. Судно совсем низко сидело в воде. В 10 ч. вечера мы вышли с Гарстадтского рейда. Через несколько минут уютные домики Гарстадта, окруженные садами, исчезли. Мы шли среди диких скалистых хребтов, похожих на утопленные в море Альпы, вершинами выступающие из воды. В изгибах хребтов лежал снег, наверху синели ледники. Они обрывались, далеко не доходя до воды. В четверть двенадцатого ночи уже начало всходить солнце. Весь следующий день „Красин“ медленно и осторожно, вследствие своей глубокой осадки, шел шхерами. Утром он проходил Тромзе, где принял лоцмана. На рейде Тромзе стояла королевская яхта: „Стелла Поларис“.

Норвежцы сумели смягчить суровую природу этих мест. Искусственными насаждениями сделали город приветливым и оживленным. Отсюда год тому назад и поднялся на французском гидроплане „Латам“ Амундсен. Поднялся, чтобы больше никогда не вернуться...

Северней Тромзе началось уже почти полное безлюдье. Изредка только по кипящему волнами фиорду торопился моторно-парусный рыбачий бот. Фиорд начинал расступаться, и мы приближались уже к выходу в океан. С левой стороны показался самый северный в Европе поселок рыбаков Хонигс-

вааг. Поравнявшись с ним, мы остановились и дали продолжительный гудок, вызывая лодку, чтобы слать на берег лоцмана. Лоцман уходил от нас нагруженный письмами, которые мы посылали на материк Европы. У нас не было уже норвежских марок, но мы спокойно вручали ему свои письма. Обычай, принятые на море, были нам гарантией за то, что письма наши будут отправлены и дойдут по назначению.

При выходе в море мы видели рыбаков, вытаскивающих сети. Чайки пользовались случаем и кружились над сетями, требуя свою долю с улова. С любопытством смотрели мы на высокие голые скалы Норд-Капа, самую северную оконечность Европы, если верить учебникам географии. Но учебники географии, к сожалению, врут, потому что Норд-Кап расположен на островке, а самым северным пунктом материка является Норд-Кин. Соответствующую поправку я советую вам внести, куда следует.

В быту „Красина“ незаметно совершился некий перелом. Вечером, отправившись в уборную помыться, я бесконечно долго мылил руки и никак не мог их намылить как следует. Скупая мыльная пена немедленно отмывалась водой, не давая никакого эффекта. Попытавшись открыть теплый кран, я обнаружил, что он закручен проволокой и, видимо, намеренно выведен из строя.

Это не было случайностью. Перед нами встал обычный для дальнего плавания вопрос о пресной воде. Она взята на учет, так как стала для нас дефицитным продуктом. В цистернах „Красина“ хранился большой запас пресной воды. Котлы судна не могут работать на соленой морской воде, содержащей много примесей. Понятно, что большая часть запаса пресной воды и была предназначена для машин. Незначительное количество предназначалось

на питье и приготовление пищи, а мыться приходилось уже горько-соленой океанской водой.

На английских судах в таких случаях каждому человеку выдается кувшинчик пресной воды на день, правила на „Красине“ не были так суровы, но все же при выходе в океан я узнал ценность пресной воды.

На „Красине“ имелись опреснители, но они требуют расхода трети тонны угля для получения тонны пресной воды. На судне, которое должно было беречь уголь для длительной экспедиции, тратить топливо для опреснения воды, конечно, недопустимо.

Выбор пути

Антенны „Красина“ потрескивали непрерывно, принося нам известия о том, что первая группа транспортов уже вышла из Гамбурга и огибала Скандинавию. Посредничество норвежской станции Инге было уже не нужно, мы вступили в непосредственную связь с Архангельском. Воды Баренцева моря — в значительной степени советские воды.

Мы приближались к траверзу Мурманска. Здесь начальник Карского похода, по установленным правилам, становился полным распорядителем всех судов экспедиции. На ледоколе шла усиленная подготовка к операциям. Предстояло решить, каким путем провести суда.

Этих путей было три, если не четыре. Новая Земля и остров Вайгач отделяют Карское море от Баренцева. Возможен проход Югорским Шаром между материком и Вайгачем, Карскими воротами — между Вайгачем и Новой Землей или Маточкиным шаром, узким проливом, разрезающим Новую Землю на два острова. Наблюдения долгих лет как-будто говорили за то, что при двух проливах, забитых льдом, один обыкновенно остается свободен. Кроме одной из трех возможностей, была еще четвертая,

а именно — обход Новой Земли с севера, мимо мыса Желанья. Это довольно длинный обход, но и им может быть пришлось бы воспользоваться.

В настоящее время Карское море обсажено со всех сторон радиостанциями, которые дают сведения о погоде и состоянии ледяного покрова. Разведочные самолеты, конечно, чрезвычайно повысили бы ценность сведений о состоянии ледяного покрова, получаемых с этих станций, но у станции нет самолетов, и разведку Карской экспедиции этого года предстояло производить Чухновскому на самолете „Комсеверпуть“.

С Чухновским мы должны были встретиться у Новой Земли. Время было рассчитано таким образом, что до прихода первой группы транспортов мы должны успеть совместно с самолетом произвести глубокую разведку Карского моря. Радио сообщало нам, что Чухновский принял самолет и вылетел из Севастополя на север.

Разница между экспедицией этого года и прежними заключалась не только в количестве судов. Нельзя было и думать пытаться провести эти суда одновременно. По плану суда были разбиты на группы. Согласно графику движения судов, „Красин“, проведя одну группу, возвращался за следующей, проведя вторую, встречал уже в море первую, покончившую с разгрузкой и погрузкой в устье сибирских рек, и проводил ее обратно и т. д. Так все 23 судна должны быть возвращены обратно в Баренцево море.

Конечно, даты были приняты только ориентировочно, так как никто не мог сказать, какое сопротивление окажут льды, на какое время задержат экспедицию туманы. Однако, сухопутные канцелярии возложили уже на начальника экспедиции личную ответственность за точное соблюдение графика.

Служба погоды

Научная часть экспедиции готовилась к страдным дням. С нами следовал заведующий главной физической обсерваторией тов. Пуйше с двумя сотрудниками метеорологом и гидрологом. С невозмутимым спокойствием, привыкшие к долголетним насмешкам, которыми публика издавна осыпает наблюдателей и предсказателей погоды, они вели свою работу. Они убедительно приводили нам, обывателям, пример ленинградских мороженщиков, которые уже несколько лет состоят абонентами обсерватории и регулируют свое производство соответственно ее предсказаниям. Пуйше утверждал, что они на этом не прогадали.

Пуйше приводил еще несколько случаев, когда его наука оправдывала надежды тех, кто решался ей довериться. Вот, напри^м., случай с пловучим доком, который было необходимо провести из Архангельска в Мурманск. Разумеется, пловучий док отличается худшими мореходными качествами, чем даже „Красин“. Средний силы шторм — и пловучий док нашел бы себе место где-нибудь на дне Белого моря. Решили обратиться за советом к предсказателям погоды.

Метеорологи свои предположения о погоде на ближайшие дни и сооружение, стоящее не одну сотню тысяч рублей, начали буксировать из Архангельска в Мурманск. Метеорология праздновала свою победу: предсказания оказались правильными, док благополучно прибыл в Мурманск.

А вот другой случай. На реке Луге производились работы по установке ферм моста. Тяжелую ферму удобнее поднять при помощи гидравлических подъемников. По всем данным предстояли морозы, которые погубили бы всю работу. Риск был не шуточный — в перспективе тысячные убытки.

Снова обращаются к метеорологам, снова оправдываются предсказания.

Главная геофизическая обсерватория связана постоянным договором с железными дорогами. Для железных дорог это имеет значение главным образом зимой, когда перед нами встает вопрос о борьбе со снежными заносами. Для расчистки пути приходится, кроме технических средств, мобилизовать еще тысячи рабочих рук. После того, как пути занесены, делать уже это поздно, и держать многотысячную армию наготове — прямое расточительство средств. Своевременное предупреждение о снегопаде играет огромную роль. Товарищ Пуйше не отрицает, что был известный процент неудачных предсказаний, но верных было больше и, в конечном счете, договор с обсерваторией сберег народному хозяйству немалые средства.

Что касается публики, то она, разумеется, никогда не запоминает предсказаний, которые оправдались. В ее памяти, наоборот, надолго запечатлеваются случаи, когда, положившись на отдел „Погода завтра“ в „Вечерней Красной газете“, она оставляет дома галоши и зонтики и возвращается домой промокшей до костей.

Для Карской экспедиции правильная служба погоды играет чрезвычайно важную, почти решающую роль. Направление ветра определяет не только движение ледяных масс в Карском море, оно определяет также появление туманов, при которых группам транспортов продвигаться очень трудно.

Самыми опасными ветрами для Карской экспедиции являются норды. Они в состоянии задвинуть ледяным засовом все проходы Карского моря. Но и это условно, потому что при усиленных нордах ледяные заторы могут быть загнаны в Южный ковш Карского моря — в Байдарацкую губу.

Западные ветры, нагнетая сравнительно более теплую воду Баренцева моря в Карское, **могут вызвать** стойкие туманы на месте стыка теплого течения с холодным. Изменения температуры также играют большую роль. Они могут обратить ледяной кисель в броню, непреодолимую даже для хода ледокола. А высокая температура, ослабляющая крепость, опасна тем, что рождает стойкие туманы.

Таким образом, тов. Пуйше и его сотрудники действительно могли считать себя в составе штаба экспедиции его ответственными сотрудниками, и радио-станция „Красина“ уже задолго до приближения к Новой Земле большую часть своей работы даром отдавала метеорологической службе. Принимались сводки погоды не только со станции нашего Союза, не только со станций, которыми окружено Карское море, но и из многих пунктов Европы.

Получив данные об атмосферном давлении, влажности, температуре, облачности и направлении ветра, наши метеорологи садились над своими синоптическими картами, соединяли изогнутыми линиями места с одинаковыми давлениями, устанавливали местонахождение проходящих над Европой циклонов и антициклонов, сравнивали новую карту с предыдущей и на основании этих данных выносили свое решение.

Одновременно на ледоколе велась оживленная работа по подготовке шаров пилотов и пловучих буйев для работы в Карском море. Первая бомба с водородом была втащена на ют ледокола. Пишущие машинки в кают-компании ледокола отстукивали на русском, немецком и английском языках записки, которые предстояло нести с собой шарам-пилотам. В записках было указано, что они были выпущены с борта ледокола „Красин“, и оставлено место для обозначения широты и долготы. Каждая

записка заканчивалась просьбой о доставке ее в Ленинград в адрес Главной геофизической обсерватории с указанием местонахождения. В каждой записке было указано, что доставивший шар получает 5 руб. вознаграждения.

Инструментарий метеорологической обсерватории устанавливался на капитанском мостике „Красина“. Там уже на шесте висел марлевый „колдунчик“, колпачок, подвешенный за основание к шесту. Ветер надувал его и оттягивал в сторону своего движения. Там же был установлен прибор для определения влажности.

Готовил свои приборы и гидролог экспедиции. Проверено действие глубоководного лота. Блестящие цилиндры батометров появились на столе походной капитанской каюты. Гидролог собирался брать пробу воды с разных глубин моря. Гирька, спущенная по проволоке в море вдогонку за аппаратом, переворачивала его, в результате чего закрывался клапан, и пробу можно было вытаскивать наверх. Тот же прибор определял температуру воды.

Очень важен был для экспедиции вопрос о солености воды. Он отчасти решал вопрос о близости льдов. В период таяния льдов вода поблизости опресняется.

Пока происходили эти работы „Красин“ шел по Баренцеву морю. Только один раз было встречено судно, идущее на запад. Мы шли слишком далеко от него, чтобы можно было разобрать название, но радисты обоих судов успели переброситься несколькими словами.

„9 gf“ (откуда идете?) на языке кода — спросило встречное судно „Красина“. „Красин“ дал ответ и запросил о том же.

Вокруг ледокола во-всю разыгралась стая дельфинов. Они выскакивали из воды, кувыркались и стремительно уходили вглубь. Любители охоты собира-

лись на носу ледокола. Началась жестокая и бесцельная забава. Кровь не раз окрашивала воду.

На горизонте к северу от ледокола вонзились в небо высокие фонтаны. Они сопровождали нас часа два и потом ушли за горизонт. То были киты, но, к сожалению, нам не пришлось их увидеть ближе.

Рейс продолжался уже четыре дня. В бюллетенях появилась следующая радиограмма из Архангельска: „Привет от личного состава УБЕКО (управление по обеспечению безопасности кораблевождения). Желаем успеха в ответственной работе, рассчитывайте на полное содействие“.

„Красинские бюллетени“

„Это был седьмой номер нашего бюллетеня. Еще 20 июня в Бергене выпустили первый номер. Норвежские газеты дразнили нас своими телеграммами, напечатанными на непонятном языке. Мы улавливали в них знакомые слова USSR, что означает СССР, угадывали, что в телеграммах говорилось о конфликте на Китайско-Восточной ж. д., об опасности войны. Советских газет в Бергене нельзя было получить. Между тем у нас на судне была работающая радиостанция, мы могли принимать Москву, а следовательно, и передачу Тасса. Я поставил вопрос о записи Тасса радистами и об издании своего бюллетеня. Это было принято и выполнялось, поскольку оперативная работа не заставляла радистов „Красина“ переходить на экспедиционные передачи.

Каждое утро я направлялся на радиорубку „Красина“ и получал там журнал, специально заведенный для записи Тассовских сообщений. Они были записаны карандашом, мало разборчивым почерком. За пишущую машинку садился мой това

риш, корреспондент газеты „Труд“, — Лин, и мы печатали очередной бюллетень в четырех экземплярах. По одному экземпляру вывешивалось в кают-кампаниях команды и комсостава, один — в самом большом кубрике, один на доске объявлений около спуска в машинное отделение.

Когда я вешал бюллетень, собиралась толпа свободных от вахты моряков. 20 июля на „Красине“ было известно, что накануне через Свердловск проехал Емшанов, Эймонд и другие работники К.-В. ж. д.

В первых номерах бюллетеня только заголовок говорил об экспедиции. Бюллетень № 2 начинался, например, словами: “

„Ледокол „Красин“ 21 июля 12 часов.

62° 25' сев. широты, скорость 11,5; курс — норд-ост. Выход из Бергена 20—21 час. 30 мин. Пройдено 160 миль”.

Следующий бюллетень 23 июля был обозначен — „Гардстадг за полярным кругом“. Так же и четвертый номер. Следующие два были помечены, один „на рейде Тромзе“, другой — „на рейде Хонигсвааген“.

В следующем бюллетене, выпущенном в Баренцевом море, появляется уже первое специальное сообщение о курсе „Красина“. Бюллетени выходили почти каждый день до наступления страдных дней экспедиции и только изредка появлялось сообщение „Москва с „Красиным“ не работала“. В разгар экспедиции не редко приходилось отказываться от приема Москвы.

26 июля радиостанция „Красина“ приняла следующую радиограмму:

„Начальник радио в Мора-сале т. Шпанов заболел тяжелой формой цынги. Необходимо срочно снять его хотя бы на борт судна, где есть медпомощь и овощи. Во имя спасения человека окажите

помощь. Нашим судам туда не пройти, мешает лед“.

Телеграмма о несчастье на Мора-сале произвела на ледоколе большое волнение. У ледокола был строгий календарный план и ограниченный запас угля. Отвлекаться от этого плана было совершенно невозможно.

Радио-станция Мора-сале расположена на западном берегу полуострова Ямал, и для того, чтобы подойти к ней, надо пересечь Карское море. К счастью, нам все равно предстояло произвести разведку Карского моря и подход ледокола к Мора-сале был бы незначительным отступлением от намеченного плана.

Начальник экспедиции в ответ на телеграмму УБК послал радио такого содержания:

„Сделаем возможное по прибытии в Карское море“.

„Красин“ взял курс на Югорский шар. Можно было считать, что обычный рейс кончился и начиналась настоящая экспедиция. Наши бюллетени резко изменили свой характер. Международные события, известия из СССР, даже конфликт с Китаем уступили первое место отделу „На ледовом фронте“.

У входа в Карское море

Для того, чтобы понять оперативный план „Красина“ в Карской экспедиции, необходимо познакомиться с особенностями Карского моря. Начальник экспедиции тов. Евгеньев пригласил представителей печати в капитанскую каюту. На столе была разложена карта и он сделал нам сообщение по этому вопросу.

Карское море еще недостаточно изучено, но многие факты можно считать прочно установленными. Чрезвычайно существенно все, что касается

особенностей льда Карского моря. Это не тот лед, который характерен для крайних полярных областей или является результатом деятельности ледников. На Карском море нет айсбергов, лед на нем, если можно так сказать, собственного производства. Торосы, нагромождения льдов, результат сжатий, производимых ветром. Все это объясняется тем, что огромная дуга Новой Земли служит для Карского моря как-бы прикрытием от настоящих арктических льдов.

Ледяные горы и запасы Карского моря в течение короткого полярного лета никогда не успевают растаять до конца. Оторванные от берегов, они носятся по течению, а иногда и против течения под действием ветра. Стало быть, на Карском море можно встретить и двухгодовалый лед, который уже будет серьезным препятствием для ледокола.

Течения в Карском море мало известны. Однако, течение, идущее с севера под восточным берегом Новой Земли можно считать установленным. Оно нередко и запирает льдом проливы, ведущие из Баренцева моря в Карское.

Встреча со льдами для торговых транспортов очень опасна, и вся тактика руководителя Карской экспедиции заключается в том, чтобы, по возможности, от этой встречи уклониться. Поэтому так важны наблюдения за состоянием льдов, участие в экспедиции ледокола, который может произвести разведку.

В экспедиции 1929 года в качестве такого ледокола использован „Красин“, участие которого вносит в дело принципиальное отличие от плана прежних экспедиций. В прошлом году, когда Карскую экспедицию проводил несравненно более слабый „Малыгин“, не могло быть и речи об активном форсировании льдов с торговыми судами. К счастью в 1928 году, караван льдов в Карском море почти

не встретил. На этот раз встреча со льдами была для экспедиции не так опасна, но, тем не менее, лучше было бы с ними вовсе не встречаться. Тут должна помочь разведка самолета „Комсеверпуть“.

Седьмой бюллетень „Красина“ как раз и сообщал первые известия о положении Чухновского. 28 июля было получено радио:

„Летчик Чухновский сегодня в 15 часов вылетел из Белозерска в Архангельск“.

А 30 июля в день прихода „Красина“ в Югорский шар пришло уже приветствие от самого Чухновского из Архангельска. Однако возлагать большие надежды на работу самолета в Карской экспедиции не приходится. Как я сам убедился, осматривая с наблюдательного пункта на марсе ледяные поля в Карском море, с высоты получить представление о состоянии ледяного покрова невозможно. Между тем важно знать не только о том, есть ли на море лед, надо еще знать какой он крепости. А это лучше всего попробовать своими боками. Самолет, имея скорость километров полтораста-двести в час, склонен недооценить ширину ледяных перемычек, а кроме того три четверти времени над Карским морем стелется туман — ни взлет ни разведка тогда невозможны.

Когда составлялся план Карской экспедиции этого года, много спора происходило вокруг вопроса о выборе самолета. Одни утверждали, что самолет должен быть легкий, который без всяких затруднений мог бы быть взят на палубу ледокола. Такой самолет являлся бы простым вспомогательным средством, облегчающим разведочную работу ледокола. По мнению других, надо было выбрать мощный, многомоторный самолет, который имел бы самостоятельные базы и самостоятельно выполнял бы задачу разведки, давая сведения о состоянии льдов во всем районе Карского моря. С таким са-

молетом, конечно, меньше было бы хлопот в случае его вынужденной посадки. Ледоколу не пришлось бы торопиться к нему на выручку, перед организаторами экспедиции стояла бы одна только задача: подготовить на местах возможной посадки самолета запасы горючего и масла. На таком решении и остановились. На борт „Красина“ погрузили бочки с горючим и маслом, в некоторые пункты на Новой Земле на промысловых шхунах были доставлены запасы горючего и смазочного.

Таким образом, нам предстояло использовать несколько дней до прихода первой группы судов к проливам, ведущим в Карское море. В эти дни надо было произвести с самолетом „Комсеверпуть“ глубокую разведку и определить те пути, по которым мы поведем торговые суда.

Встречу со льдами, вообще говоря, нельзя было считать неизбежной. В 1922 и 1923 годах, напр., льдов на пути в Карское море совсем не встретили. Но все данные 1929 года говорили за то, что остановка будет тяжелее. Еще в Бергене газеты сообщали о том, что в Баренцевом море были встречены ледяные горы, а это для летнего времени представляло собой очень редкое явление. Суровая зима, повидимому, давала себя знать.

На пути в Китай

В течение многих столетий русские суда ходили по тому пути, где мы шли теперь.

Как известно, так называемый северо-восточный проход привлекал к себе в XVI и XVII веках усиленное внимание голландских и английских мореплавателей.

Пузатые парусники, похожие на половинку ореховой скорлупы, брошенную на воду, уже не раз брали курс на северо-восток в царство льдов и

полярной ночи. Они проходили Баренцево море и встречали по пути заслон в виде Новой Земли, за которую немногим из них удалось проникнуть. Академику Беру принадлежит знаменитое определение Карского моря — „погреб, набитый льдами“. Ставя себе задачей пройти в Индию и Китай голландцы и англичане, разумеется, не оставляли без внимания и того, что они случайно или не случайно встречали по пути.

Постоянное появление у берегов и входов Карского моря иностранных судов, разумеется, представляло для Московской Руси опасность. Одни колонизаторы испугались других.

Новгородцев, а позднее москвичей, привлекали в Северной Сибири, главным образом, меха, которые и в ту пору представляли большую ценность. Проникая в эти районы, русские колонизаторы облагали самоедские и тунгусские племена „ясбоком“ — податью, которая состояла большей частью из соболей, и, кроме того, вели с туземцами выгодную для себя меновую торговлю.

В Англии был издан дневник Артура Пета, который содержит в себе очень много интересных сведений о его путешествии из Западной Европы в Карское море в 1550 г. Этот дневник, повидимому, впоследствии заменял морякам современные лоции. Копия дневника Пета была найдена в остатках зимовья Баренца на северо-восточном берегу Новой Земли.

Пет рассказывает, что когда он достиг бухты на западном берегу острова Вайгача и стал на якорь между двумя островками, вход в эту прекрасную гавань по обе стороны обозначался двумя крестами. Это значит, что уже в то время были поставлены морские знаки на Новой Земле. Имеются сведения о том, что примерно в то же время английское судно потерпело крушение у берега Оби, и команда его была перебита самоедами.

Два судна, под управлением Ъранта Четгареса в 1594 году, подойдя к Новой Земле, застали русскую ладью, шкипер которой сообщил, что Вайгачский пролив всегда покрыт льдом, и что по ту сторону пролива находится море, расположенное южнее Ледовитого океана. На следующий день несколько русских выразили мнение, что было бы возможно проплыть через Вайгачский пролив, если бы не киты и моржи, которые уничтожают все суда, дерзнувшие посетить эти воды.

Экспедиция Корнелия Пая встретила около Вайгача русских, от которых узнала, что русские корабли, нагруженные товарами, ходят ежегодно через Вайгачский пролив, мимо Оби к устью Енисея.

В 1611 году Вильям Гурдон видел в устье Печоры 24 ладьи, каждая с командой от 10 до 16 человек, которые намеревались плыть к городу Мангазея — к востоку от Оби.

Мы имеем сведения и о других путешествиях. Эти сведения дают представление о том, как испугалась Москва других хищников — голландцев и англичан. Вот потому то московское правительство приняло все меры к тому, чтобы запереть морской путь в Сибирь.

Рождение и смерть Мангазен

Примерно к началу XVII столетия в двухстах километрах от устья реки Таз зародился город Мангазея, который в течение нескольких десятков лет был центром пушной торговли. Поселение было основано русскими промышленниками. Впоследствии оно было превращено в укрепленный острог московским правительством, которое решило взять под контроль происходившую там бойкую торговлю и обеспечить себе львиную долю прибыли.

Московское правительство не преминуло открыть там государев кабак. Вино и мед продавались там за деньги или за „мягкую рухлядь“ (меха), как говорила инструкция, „смотря по тамошнему делу, как будет прибыльней государевой казне, а в долг вина и меду не давать“.

В 1625 году Мангазея была уже обнесена стеной, высотой в $1\frac{1}{2}$ саж. с пятью башнями. Внутри города находилось две церкви, воеводский двор, съезжая изба, таможенная изба, гостинный двор, торговые бани, амбары, лавки, тюрьма и хаты местного населения.

В городе постоянно стоял гарнизон, а на башнях имелось девять пищалей.

История Мангазеи представляет собой борьбу хищников, боявшихся друг друга. Драгоценную пушнину вымогали у туземцев или обманом, при помощи вина, или просто отнимали. Торговые люди проникали в этот район и брали с самоедов дань, как говорит московская грамота: „воровски на себя, а сказывали, на господаря“.

Когда московское правительство протянуло свою руку к Мангазее и снарядило туда экспедицию, она была по пути разгромлена мангазейскими самоедами, видимо, по наущению торговых людей. Затем московское правительство послало служилых людей переписать самоедов и взять в острог заложников, чтобы обеспечить исправный платеж ясака.

Этих заложников содержали в тюрьме и кормили отчасти хлебом, а больше падалью и юколой — собачьим кормом. Юкола, изготовленная из рыбы, хранилась в ямах в бураках, сделанных из древесной коры, и, конечно, перегнивала. Она представляла из себя густую жидкость.

Об отношениях, которые установились между туземцами и представителями московской власти, достаточное представление дает самый порядок

уплаты ясака. Туземцы, приходя к зимовьям, бросали ясак через окно в избу и через окно же ясакские сборщики одаривали инородцев одекуем, оловом и хлебом.

„Мангазейские инородцы — пишут воеводы — боятся входить в избы, чтобы их ясачные сборщики не захватили в аманаты (заложники), а сами сборщики не выходят к ним из изб, опасаясь от них смертных убийств, а потому сидят с аманатами запершись“.

Характерно отношение к этому периоду русской истории автора интересного исследования о Мангазее, профессора „Императорского Харьковского Университета“ П. Н. Будинского. Он находит чрезвычайно легкое слово для того, чтобы определить отношение туземцев к русским. Он покрывает это отношение словом: „дичились“. В конфликте между туземцами и русскими профессор безоговорочно принимает сторону русских.

Он жалуется на то, что правительство отличалось „леностью и излишней снисходительностью к инородцам“, что оно предписывало взимать с туземцев ясак и недоимки „ласкою, а не жестокостью“. — Но труд этого профессора никого не может обмануть. Москва действовала теми же методами, которые еще в наши дни применяют западные колонизаторы где-нибудь в джунглях Африки, искусственно создавая у туземных племен так называемый „железный голод“. Московский наказ объявлял торговым людям, чтобы они не смели торговать заповедными товарами-панцырями, шеломами, копьями, саблями, топорами, ножами или иным каким железом.

Так протекала история Мангазеи вплоть до того момента, когда у проливов Новой Земли начали шарить иностранные суда. Сообщение с Мангазеей поддерживалось на кочах из устья Двины через

Колгуй, на Казин Нос, на Тресковую, на два острова, что у Верендеевских мелей, малыми реками и большим морем на Югорский шар, на Карскую губу и на Мутную и Зеленую реки.

По полуострову Ямал протекает Мутная река. Река впадает в Карское море на западном побережье полуострова. Зеленая река по другую сторону водораздела впадает в Обскую губу. Между ними короткий волок. Тогдашние суда были достаточно легки для того, чтобы их можно было перетаскивать по-суху из одной речной системы в другую. При благоприятных обстоятельствах весь путь занимал около пяти недель.

Но пользование морским путем показалось московскому правительству ненадежным вследствие появления иностранцев. Тобольские воеводы уже опасливо допрашивали торговых промышленных людей: „Немецкие люди с моря по Енисею кораблями или кочами наперед сего прихаживали ли торговать? И буде прихаживали и с какими товарами и многие ли люди приезжали?“.

Воевода Куракин полагал, что морскими путями могут воспользоваться для торговли с сибирскими инородцами немцы. „По здешнему, государь,—писал этот воевода,—по сибирскому смотря делу, некоторые обычаи немец в Мангазею торговать ездить позволить невозможно. Да не токмо им ездить, ино бы Государь и русским людям морем в Мангазею от Архангельского города ездить не велеть, чтобы на них смотря, немец дороги не узнал и приехав бы военные люди Сибирским многим городам какая порухи не учинили“. Поэтому московское правительство сделало „заказ крепкий“, чтобы немецких людей на Енисей и в Мангазею „отнюдь никого не пропускать и с ними не торговали и дорог им ни на какие места не указывали“.

Торговых и промышленных людей велено было не пускать на Карскую губу, а пускать из Мангазеи на Березов и на Тобольск.

Этими строгими указами, надо полагать, и объясняются рассказы русских моряков-шкиперов иностранцам о том, что Югорский шар всегда заперт льдом и о прочих невероятных опасностях прохода в Карское море. На волоке между реками Мутной и Зеленой была поставлена застава так же, как и на острове Вайгач. Так был повешен замок на северный морской путь.

Дальнейшая история Мангазеи—это история ее быстрого падения. Город был „непашенный“, хлеб в Мангазею доставлялся на кочах и коломенках из Тобольска и в течение трех лет (с 1641 — 1644 года), в довершение прочих бед, все хлебные флотилии были разбиты бурями в Обской губе. Кроме того, в Мангазее соболя „опромышлялись“ — их выбили. Город запустел, большой пожар почти довершил дело.

Центр тяжести пушного дела был перенесен в Туруханск, много восточнее. Перебрались туда не только воеводы. Церковь, аккуратно воспринимавшая все происходящие перемены, занесла их в историю жития Василия Мангазейского.

В житии Василия Мангазейского мы читаем, что это был смиренный отрок, повидимому, торговый приказчик, который нашел мученическую кончину от своего хозяина. Одному из монахов Туруханского монастыря Тихону приснился сон, что он слышит голос, приказывающий ему взять кости святого человека и перенести их в Туруханск. Он направился на оленях к месту вблизи Мангазеи, куда святой Василий был выброшен на съедение псам. Зимой, среди снегов, он увидел цветущий холм, а на нем спящего юношу, который оказался святым Василием Мангазейским. Монах перенес его

в Туруханск. Церковь символизировала перенесение центра из Мангазеи на реке Таз в Туруханск на Енисее и сама со своими пожитками также переехала туда.

На морском пути в Сибирь

Северный морской путь был забыт. Только во второй половине XIX века возобновились попытки отдельных судов или целых экспедиций воспользоваться Северным морским путем. Застрельщиками этого дела выступали иностранцы и сибирское купечество. Но политика русского правительства в этом вопросе была просто вредительская. Несколько раз открывали порто-франко ¹⁾ в устьях Оби и Енисея, но каждый раз на различный срок. Это не давало возможности установить правильные торговые отношения.

Русские купцы, опасаясь иностранной конкуренции, также использовали правительство для издания целого ряда запретов. В устья Оби и Енисея в 1896 и 97 г.г. был доставлен большой груз кирпичного чая и стеариновых свечей. В Красноярске и Тюмени цыбик чая обошелся рублем на 15—18 дешевле, чем при провозе караванным путем через Монголию, несмотря на то, что он был оплачен пошлиной. Стеариновые свечи продавались дешевле на 3 р. 50 к. за 16 кило. Тогда запротестовали чайные и свечные монополисты Зиновьев и Крестовников. В результате на оба груза была наложена дополнительная пошлина, а начиная с 1898 г. к беспошлинному провозу были разрешены только каменный уголь, соль и золотопромышленные товары.

¹⁾ Порт, в который можно беспошлинно ввозить иностранные товары.

За пять столетий использование северного морского пути, несмотря на развитие судоходной техники, подвинулось вперед в очень малой степени. Серьезно принять во внимание можно только рейсы судов за последние сорок лет до революции.

К устьям сибирских рек направлялось общим счетом 86 судов, из которых 55 благополучно достигли цели своего плавания. Но ясно, что впечатление производили не эти 55 судов, а те тридцать судов, которые потерпели аварии или вынуждены были повернуть обратно.

Советское правительство с самого начала, силой обстоятельств, было вынуждено обратить внимание на северный морской путь. На смену пушных интересов стал вопрос о хлебе. В 1918 г. была сделана первая попытка получить сибирский хлеб для Европейской части Советской России и доставить его северным морским путем в Архангельск. Но осуществить это не удалось. В Архангельске произошел контр-революционный переворот, появились англичане. „Красин“ был уведен в Англию.

Хлебную экспедицию провели только в 20 году. Вместе с караваном судов, посланных из Архангельска за хлебом, пошли уже два парохода, нагруженные иностранными товарами. Это положило начало регулярным Карским походам.

Характер экспедиции в настоящее время так изменился, что дает право считать участие в Карском рейсе немногим опаснее обычного рядового дальнего плавания. Лучшим доказательством этого являются страховые ставки. По ним можно судить о степени доверия, которое судовладельцы и грузоотправители питают к северному морскому пути. Страховка за суда с 7⁰/₀ в 1921 г. понизилась до 2,59⁰/₀ в 1928 г., а за грузы с 5⁰/₀ в 1921 г. до 1⁰/₀ в 1928 г.

Объясняется это тем, что Карскую экспедицию обслуживают радиостанции и что ледовая разведка и проводка судов обеспечиваются службой ледокола и самолета.

Тем не менее Карская экспедиция имеет своих противников. Есть сторонники того мнения, что выход Сибири на мировые рынки можно обеспечить постройкой железнодорожной магистрали от Мурманска до Тихого океана. Что и говорить, Сибири нужны железные дороги, но затрата 5—6 миллиардов рублей на железную дорогу была бы сейчас совершенно нецелесообразна; что морской путь, как известно, не требует больших капитальных вложений, а его пропускная способность ничем не ограничена.

Одним из пропагандистов грандиозной железной дороги является художник Борисов, который неоднократно выступает в печати, всеми способами дискредитируя морской северный путь.

Его горячность возможно до известной степени объясняется историей с рейсом яхты „Мечта“, которая в сентябре 1900 г. с командой в 8 человек вышла из Маточкина шара в Карское море. Яхту затерло льдами и она начала дрейфовать к югу. В конце сентября команда покинула яхту и двинулась по льду к берегу Новой Земли, захватив с собой шлюпку, нагруженную провиантом. Во время пути шлюпка получила пробоину, а под берегом Новой Земли оказался движущийся лед и большие полыньи. Когда путешественники потеряли уже надежду на спасенье, льдину на которой они находились, совершенно неожиданно погнало к берегу Новой Земли, к месту, около которого стояло несколько самодских чумов. Самоеды сняли людей со льда. При этом произошел замечательный случай: яхту „Мечта“ принесло к тому же самому месту. Верный корабль, как собака, побежал за своим хозяином. Главой

экспедиции, потерпевшей аварию, был художник Борисов.

Так или иначе с каждым годом расширяется масштаб Карской экспедиции; безопасность прохода судов обеспечивается непрерывно совершенствующимися средствами. Карская экспедиция 1929 года была в этом смысле поворотной — впервые количество участвовавших в ней судов возросло настолько, что пришлось проводить их по новой системе. Югорский шар пропустил за период навигации 28 судов экспедиции туда и обратно! Ледокол не шел составной частью каравана, а обслуживал навигацию Карского моря в любом порту в зимнее время.

29 июля можно считать началом операции Карской экспедиции. „Красин“ приближался к острову Матвея, утром ему предстояло войти в Югорский Шар. Один из помощников капитана, Легздин, сидел над лоцманской картой пролива и внимательно изучал ее.

Проход через Югорский Шар для „Красина“, имеющего 32 фута осадки, представляет собой нелегкую задачу. Югорский шар изобилует каменными банками, дно пролива обследовано не полностью, и, кроме того, были сведения, что створные знаки, которые должны облегчить судам ориентировку, повреждены.

Утром, действительно, на горизонте появилась земля, и „Красин“ стал подходить к воротам Югорского Шара. Слева показались низкие пустынные берега материка, а справа — дикие скалы острова Вайгач. Дул свежий ветер, вода в проливе клокотала. Дым из мощных труб „Красина“ обрывало ветром и клочками несло в сторону.

Как при входе в Бельт, прозвенел машинный телеграф, приказывая замедлить ход. „Красин“ крадучись вступил в Югорский Шар. Товарищ Легздин

то наклонялся над картой, то шарил биноклем по берегу. Двое рулевых, стоя за огромными штурвальными колесами ледокола, напряженно слушали его приказания. На берегу Вайгача показался створный знак. „Красин“ взял направление по прямой, проведенной через створный знак к мысу, который виднелся в глубине залива.

Лотом шупали глубину. Где-то тут рядом под коварным прикрытием волны торчали банки, и кончался глубоководный форватер. „Красин“ продвигался с величайшей осторожностью. Считанные часы отмерены для прохода, потому что с окончанием прилива положение ледокола, сидящего на воде, благодаря полной нагрузке углем, ниже своей ватерлинии, было бы крайне рискованным, если не губительным.

Наконец, ледокол сделал небольшой поворот и стал выходить на середину пролива. С левой стороны потянулись низкие, усталые зеленым ягелем, берега, с правой стороны — скалы с проталинами снега в расщелинах. Пролив широк, но весной и осенью самоеды перегоняют через него вплавь своих оленей. Вайгач считается у них священным островом.

Олени с материка, однажды побывавшие на Вайгаче, признаются уже принятыми под божественное покровительство. Объяснение надо искать в хороших кормах на острове и в том, что двойная переправа производит среди них прекрасный естественный отбор.

Примерно, на середине пролива на материковом берегу показалось Хабарово. 9 маленьких деревянных домов, церковь, несколько конусообразных самоедских юрт на отлете от поселения, да несколько вытасенных на берег лодок — все, что составляет поселение, отрезанное от мира сотнями километров тундры.

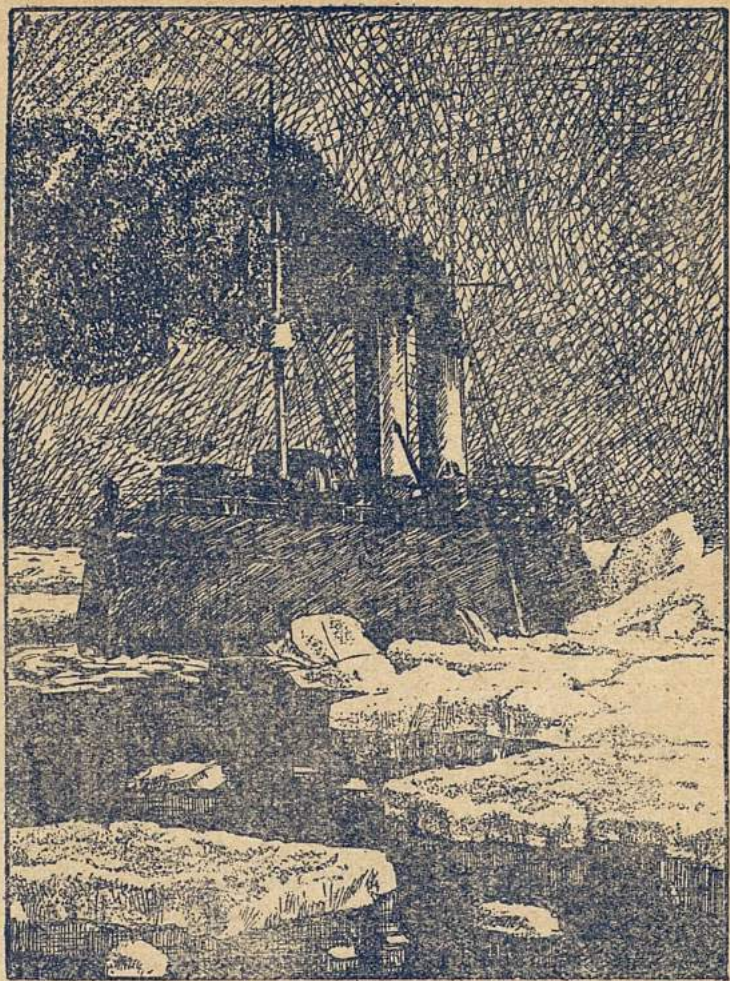
С приближением „Красина“ из домов стали выбегать люди. Мы были первым судном, появившимся в проливе, но нам некогда и не к чему делать остановку. Три долгих гудка огласили пустынные берега, трижды приспустили мы флаг, это было все, что мы дали хабаровцам, проходя мимо селения к воротам в Карское море.

Дальше по берегу поднимался уже черный стельмач мачты радиостанции „Югорский шар“. Пролив начал уже расступаться, когда у выхода в грозное Карское море мы увидели самую радиостанцию. Четыре маленьких домика казались особенно жалкими, так как они стояли у подножия колоссальной мачты. Два из них — белые, бетонные, говорят, они полуразрушены благодаря оползням, два — деревянные.

Первые льды

Перед нами открылась морская даль, но это уже не была однообразная серая поверхность моря. Сочные блики положены кем-то на море. Это были первые льды. Все, кто был свободен, все столпились на палубе, на капитанском мостике, чтобы видеть эту первую встречу со льдами.

30 июля — разгар лета, а Карское море встречает нас у выхода из Югорского Шара передовыми разъездами белой ледовой армии. Лениво покачиваясь на волне, словно притворяясь, что не замечает нас, плывут первые льдины, прикрытые облезлыми папахами снега. Они толпятся при входе в залив, как бы не решаясь проникнуть дальше. У самых берегов Вайгача неподвижно стоят огромные белые глыбы — это „стамухи“, льды, севшие на мель. К северу от Югорского шара — большие скопления противника. Об этом говорит даже небо, принявшее белесоватый оттенок.



Нос ледокола подмял под себя первую ледяную глыбу.

Светлые небеса не радуют сердце полярного плователя. Он уверенно поведет свое судно, руководствуясь темным небом, которое нам показалось бы зловещим.

Такая извилистая темная полоса и лежала на небе перед нами, указывая нам пут на юго-восток, в обход льдов. Мы и пошли этим путем. Всегда лучше обойти противника, чем брать его в лоб.

По обеим сторонам ледокола плыли разрозненные льдины. Начальник экспедиции, старый ледокольник-капитан внимательно рассматривает противника, с которым придется иметь дело. Результаты осмотра утешительны. Мы имели доброго союзника и даже двух. Подогретая летом вода подмыла, оплавив снизу тяжелые глыбы. На поверхности же они подверглись прямому действию солнца, которое скупно, но упорно изливало на них мириады калорий тепла. С поверхности глыбы хрупки, ажурны, изрезаны прихотливыми фестонами, пронизаны тысячами канальцев. Некоторые несут на себе целые озера пресной воды. На шесть седьмых льдины погружены в водную стихию и лишь одна седьмая их высоты движется над водой.

Но вот впереди что-то шмякнуло. Нос ледокола подминает под себя первую плоскую глыбу. Ледокол идет дальше и переворачивает два обломка ледяного поля, позади него всплывают граненые осколки.

Разряженный лед праздничной толпой обступил ледокол со всех сторон. Море теперь кажется безобидным озером, усыпанным белыми лепестками. Волн больше нет. Только мелкая рябь покрывает море.

Довольно просто итти среди битого льда, но ледокольщику приходится быть на стороже. Стоит только ветру сплотить эти ажурные обломки, эти глыбы, похожие на вату, эти вымытые до прозрач-

ности льдинки, произвести, как говорится, сжатие — и лед обращается в грозную силу, страшную даже для красинских боков.

Скоро мы выходим на чистую воду и продолжаем огигать Карское море с его южной стороны. Мы не доверяемся безмятежно чистому горизонту, мы хотим посмотреть, не стоит ли за первой белой армией вторая, не подстерегает ли она еще где-нибудь беспомощные транспорты Карской экспедиции. Кроме того, мы должны подойти к радиостанции Мора-сале, где нас ждет больной цынгой начальник и единственный радист.

Пока что его лечит врач из Архангельска. Он по радио предписал больному совершенно прекратить всякую физическую работу.

Откинута брезента моторного катера, находящегося на палубе ледокола. Моторист „Красина“ проверяет работу двигателя и заправляет его горючим. На катер боцман погружает боченок пресной воды, а врач распоряжается погрузкой вещей и прочей снеди.

Всякий знает, что цынга является следствием двух причин — однообразной пищи, в которой нет свежих фруктов и овощей, стало быть, нет витаминов, и неправильного, неподвижного режима. Угрожающие симптомы, — слабость, подавленность, легкая утомляемость, — за которыми следует разрыхление десен и кровотечения, могут продолжиться омертвением челюстей, костей, сильной лихорадкой, ослаблением работы сердца и смертью. Цынга — бич полярных стран, но не только полярных.

Немецкий крейсер „Кронпринц Вильгельм“ во время мировой войны крейсировал девять месяцев в погоне за транспортами союзников. Перед тем, как топить судно, он снимал с него мясо, рыбу, соль, консервы. Через девять месяцев, когда он пристал к берегам Америки, из 550 человек команды

было только 110 здоровых. Крейсер был побежден не флотом Антанты, а цынгой. Один ящик лимонов удвоил бы его боевую силу. Любая стадия цынги, кроме ее последнего периода, может быть приостановлена изменением пищевого режима. Поэтому врач „Красина“ грузил на моторный катер апельсины, лимоны, клюкву, сыр, свеклу, чеснок.

„Станция смерти“.

Ранним утром, при свежей погоде „Красин“ подходил к берегам Ямала. Легкое море тумана угрожающе реяло в воздухе. Крутые пенные волны бежали по морю. На берегу показалась радиостанция, переживавшая уже в своих стенах не первое несчастье и потому носившая в просторечье тяжелое название „Станция смерти“. „Красин“ остановился. Моторный катер был спущен на воду, спустили и шлюпку. Старший штурман, врач, моторист, и двое моряков, командированных на берег, смазали сапоги медвежьим салом, надели проолифенные робы и туго затянули тесьмы зюбвесток под подбородком. Вскоре катер, ныряя в волнах, побежал в сторону берега.

Две человеческие фигуры стояли на берегу несколько в стороне от станции и красным флажком указывали удобное место для высадки. Это для них пришел огромный ледокол. Оказывая помощь зимовщику на станции, к которой можно подойти в лучшем случае только в течение сорока дней в году, „Красин“ оказывал большую моральную поддержку зимовщикам всех северных радиостанций.

„Красин“ стоял перед Мора-сале около двух часов. На исходе одиннадцатого часа катер со шлюпкой на буксире пошел обратно к ледоколу. Людей на нем не прибавилось. Шпанов не пожелал перейти на судно, ему стало лучше, он вооружен

продуктами и может дожидаться смены, которая должна притти с одним из судов Убеко.

Он был на станции единственный радист. Если он оттуда уйдет, станция замолчит, а одно из звеньев в цепи радиостанций, опоясывающий Карское море, выбыло бы из строя в самое ответственное время навигации.

Общее впечатление от радиостанции, которое получили красинцы, было все-таки далеко неутешительно. И его не могли скрасить даже привезенные с берега букеты из ромашки, колокольчиков и незабудок.

Налет какой-то расхлябанности, упадка лежал на помещении „Станции смерти“. Неубранные постели, грязное белье, преувеличенные жалобы на необходимость каждый день доставлять к станции уголь и дрова, сложенные на берегу — все это производило тяжелое впечатление. Видно, что станция Мора-сале была не лучшей станцией из тех, которые окружали Карское море. По ней можно было изучать действие зимовки на людей. А долгая зимовка, на которую осуждены 7—8 человек — персонал радиостанции — действительно, является тяжелым испытанием.

„Петица“

Представьте себе, что пароход, доставивший зимовщиков на станцию, выбирает тяжелый якорь, начинает пенить воду и, кашлянув паром, дает прощальный пронзительный гудок. Он уходит к горизонту, становится все меньше и меньше и вскоре туман закрывает его последние следы. Зимовщики остаются совсем одни. Два — три белых домика и высокая мачта радиостанции...

Дома стянуты по фундаменту железными полосами, потому что им, построенным на вечно-мерз-

лой земле, угрожают оползни; для прочности, как на бочку, набили обручи.

В тихую погоду, когда не слышно ни ветра ни волны, шум затерянной жизни поднимается над зданиями станции. Звонко цокает топор, тоньше и гоньше гудит мотор и частит искра в разряднике радио-передатчика.

У работников станции дела не мало. Да это и хорошо. Развинченность и вялость, на ряду с недостатками питания, также являются возбудителями цынги. Она грозным призраком витает над станцией. Не будь дела, пришлось бы выдумывать. Но дело есть. Утром, надев на голову „финки“, а на руки рукавицы, зимовщики выходят на авральную работу, в которой заняты все, независимо от специальности: и моторист, и лекпом, и наблюдатель. Они подвозят к станции дрова и уголь, которые паром сгрузил у самого берега. После этого расходятся: каждый отправляется на свою работу.

Станция несет службу погоды и несколько в стороне, на холме, в сквозных деревянных будках стоят приборы, в которых блещут ртутные столбики и истекают синим чернильным следом самопишущие перья, а стрелки ждут легкого постукивания пальцем по стеклу. Наблюдатель записывает показания в таблицы, от которых рябит в глазах — так много в них вертикальных и горизонтальных линий. Потом он обозревает море перед станцией и небо над своей головой, чтобы определить видимость и силу волнения на море и облачность и направление ветра.

Радист передает эти сведения на материк. Все эти сведения идут из той таинственной области, где зарождаются мощные потоки холодного воздуха, способные затопить всю Европу. После этого радист переходит на прием. С наушниками на голове и глазами, уставившимися в какую-то точку,

он слушает, что говорит эфир и рука его механически записывает в специальный журнал передачи Тасса.

„Алло, алло, говорит Москва! — записывает радист, — на таком то заводе пущена новая домна... Съезд приветствует“
. вот что слушает радист на Карском море, оторванный от материка на целых одиннадцать месяцев.

Между тем солнце чертит по небу все более и более короткую дугу. По утрам поверхность моря странным образом теряет свою подвижность. Блестки льда покрывают бухту сверкающей чешуей. Солнце скрывается вовсе, чтобы вернуться только через 98 дней. День от дня теперь отделяется только листками календаря и расписанием дежурств.

Наступает время нордов, начинает сыпать снег. Снег и ветер общими усилиями положительно запирают зимовщиков на радиостанции. Кончено уже с лучшим развлечением — вылазками на лыжах и охотой. Единственным праздничным днем становится банный день, когда начинают разводить огонь и растапливать снег для бани. От жилого дома к помещению станции протянут тросс. Только крепко уцепившись и перебирая по нему руками, можно выбраться на работу. Ветер при этом хватается за полы, бросает в лицо пригоршнями снег. Конца тросса не видно, он кажется воткнутым в бесконечность.

Тогда зимовщикам все становится противным.

Дело начинается с пищи. Жесткий привкус засола и жестяной вкус консервной коробки начинает преследовать зимовщиков.

За отвращением к пище появляется и отвращение к обстановке. Постели остаются неубранными, окурки ложатся мимо пепельницы, сломанный стул, без попытки починить его, отставляется в сторону.

Примерно так и выглядело зимовье на Морасале.

Но этим не кончается дело. Начинают раздражать и товарищи. Тысячу раз известно, у кого на материке осталась невеста, кто что пережил, противны становятся любимые словечки, которые имеются у каждого человека. Раздражает даже сломанный ноготь или щетина на невыбритом подбородке. И если нет железного режима, нет искусства тратить время или если не подойдет счастливая случайность — дело легко может окончиться драмой.

Об одной такой случайности мне и пришлось слышать. Это было на второй месяц зимовки. Уже явственно сказывались все симптомы, о которых мы только что говорили.

Зимовщики пили в столовой чай и рассеянно жевали бесвкусные, отсыревшие плюшки „Сафо“. Разговаривать было не о чем, и царило молчанье.

Вдруг старший радист нахмурился и, подобрав подбородок, откинул голову. Низкий свистящий звук ввинтился в тишину столовой. Какая-то черная точка прочертила мимо них в воздухе плавную кривую и сделала несколько кругов вокруг лампы. Потом звук прекратился. Молодая гололобая муха побежала по столу.

Несколько пар глаз нащупали ее и с этой минуты, не отрываясь, следили за ней. Муха остановилась перед плюшкой „Сафо“ и уперлась в нее хоботком так основательно, что две передние лапки ее поднялись и заболтали в воздухе. Концы закругленных и прозрачных крыльев чуть трепетали, словно оставаясь настороже.

Зимовщики следили за ней неотступно.

Она занимала перед ними весь экран, она была дана крупным планом. Они видели жилки на ее крыльях, изломы ее черных ножек и легкое колебание ее огромных составных глаз.

Наконец, мушиный ужин кончился. Муха пробежалась по столу, временами останавливаясь, чтобы почистить передние лапки. Она совершенно по-человечески потирала одну лапу о другую и повторяла это несколько раз. Потом поднялась и полетела.

С этого момента на станции появилось существо, наполнявшее мысли зимовщиков нежностью и заботой. Ведь несомненно, что оно пришло на этот остров вместе с ними, и оттуда-же, откуда пришли и они,—потому что никогда ни единой мухи не рождала эта земля. В то же время несомненно было, что она родилась именно здесь, потому что она была молода, а мушиная молодость коротка. Она родилась из яичка, заложенного, может быть, в обертку этого самого „Сафо“. Стало быть, нечего брюзжать, что „Сафо“ отсырело, потому что для развития жизни наравне с теплом нужна и влага, и без нее не явилась бы на станции эта чудесная гостья.

Зимовщики окружили муху самым внимательным уходом. Утром, приходя в столовую, они первым делом удостоверались, здесь ли она и все-ли благополучно. Если она появлялась не сразу—ими овладевала тревога. Они осторожно обмахивали комнату полотенцем, пока она не появлялась из какого-либо отдаленного угла. Садясь к столу, они ставили на середину стола блюдечко и каждый клал туда или какую-нибудь сладкую крошку, или песчинку сахара, или лил туда теплую капельку супа, сгущенного молока или чая. Старались двигаться плавно, пускали папиросный дым в сторону и, сами того не замечая, подтянулись.

Как-то раз заметили, что муха села и стала ворошить хоботком оброненный на стол столбик пепла. Подумали, что это может ей повредить. Словно по безмолвному уговору, стали сорить папиросами только в пепельницы и каждый день высыпать их в мусорное ведро.

И муха чувствовала себя великолепно. Она бесстрашно ходила по столу, уверенно садилась на край своего блюда или даже на чужую тарелку. Иногда она поднималась в воздух и в победном, все ускорявшемся танце, кружилась вокруг лампы. Иногда она садилась кому-нибудь на висок или на щеку, и человек, ошарашенный ее вниманием, застывал в неподвижности, боясь ее какнибудь спугнуть.

Дни шли за днями. К станции сбегались все больше и больше следов от нарт и собачьих запряжек. Около станции вокруг флагштока на снегу сидели кудластые ездовые собаки и спали или грызлись между собой, потому что характер у них прескверный.

Это за десятки и сотни километров через горы, снега и пургу на станцию приезжали самоеды. Среди них разнеслось известие о редкостной птице, которая живет у русских в большом белом доме.

Это была изумительная птица, меньше самой маленькой птицы, которую когда-либо видали в этих местах — величиной не более ногтя. У нее прозрачные крылья, огромные круглые глаза и, вместо клюва, подвижная длинная трубочка. И она несколько не боится людей, живет с ними в одном доме, пьет-ест с ними из одной чашки. Закутанные в мех фигуры в узорных беличьих пимах осторожно переступали порог столовой и нелепо-низко кланялись — привычка, сохранившаяся еще с царских времен. Прежняя необходимость стала правилом вежливости. Они часами сидели и наблюдали за „русской птицей“, как они ее называли, и иногда только испуганно шарахались в сторону, когда она пролетала слишком близко, перед самым их носом.

Однажды, в феврале месяце, когда зимовка подходила уже к середине, зимовщики сошлись в сто-

ловой. Несколько гостей сидели тут же. Чай был уже выпит, только моторист, задержавшийся на дежурстве, рассеянно грыз свой сухарь и допивал стакан чая. Он не слушал разговора, хотя разговор для станции был интересный.

Моторист задумался и не слушал о чем говорили. Вдруг он съежился и закрутил головой, словно ему стало невыразимо щекотно. Человек, обожженный огнем и пропитанный маслом, не выдержал легкого прикосновения к своей коже. Он стукнул донышком стакана о стол, занес руку, и ударил себя по шее.

Тогда самоеды стали свидетелями страшного случая.

Хозяева на мгновение оцепенели. Первым вскочил наблюдатель и ударил моториста градусником, который держал в руках. Посыпались блестящие брызги стекла, и по полу разбежались капельки ртути. Старший радист схватил моториста за плечи и хрипя от бешенства повалил его на землю. Скоро клубок из пяти человек катался на полу. Сверкнул нож, и ржавое пятно расплылось у моториста по рубашке. Второго радиста отшвырнули в сторону. С минуту он пролежал неподвижно, потом вскочил и, схватясь за голову, смотрел на схватку. Внезапно он понял все.

— Стойте! — закричал он и бросился разнимать дерущихся.

— Из-за мухи, из-за мухи-же!

Клубок распался не сразу. Ему пришлось разнимать людей силой. Неузнаваемые, растерзанные люди поднимались с полу.

От мухи не осталось и следа. Нечего было даже хоронить.

А до прихода судна оставалось еще полгода.

На зимовку посылают людей с большим разбором. Приходится взвешивать и взвешивать, кого можно допустить в состав персонала радиостанции.

Прежде всего приходится брать людей здоровых и с ровным характером. Ошибка в выборе может повлечь за собой непоправимые последствия. Зимовье может расколоться на два враждебных лагеря и стать полем, где разыгрываются дикие скандалы и столкновения. Особенно острым вопросом является присутствие среди персонала радиостанции женщины. Женщина может оказаться искрой, внесенной в пороховой погреб, и общее мнение таково, что лучше этим не рисковать.

В погребе, набитом льдами

Итак „Красин“ шел к северу от станции Морасале. Радисты несли непрерывное дежурство. „Красин“ шел, как-бы в паутине сигналов, которые со всех сторон подавали ему радиостанции Карского моря. Поднимаясь к северу до уровня Хорасовой он знал, что Маточкин Шар забит льдами, что и в Карских воротах все видимое пространство забито льдами, плотностью до 10 баллов, то есть всплошную, немногим были утешительнее сведения, подаваемые знакомой нам станцией „Югорский Шар“.

Но из Югорского шара можно было сравнительно спокойно идти с караваном. Весь вопрос заключался в следующем: где же находятся ледяные запасы Карского моря, не пересекают ли они прямую от Вайгача к острову Белому. Напомним, что на пути к Морасале мы обогнули южную часть Карского моря. И „Красин“ берет курс на запад, чтобы пройти самым коротким путем к Вайгачу.

Наступает изумительная погода. Где же лед? Неужели в „погребе“, неужели в Карском море? Идем чистой водой. Небо над нами нежно голубого цвета. Незаходящее солнце, осторожно, чтобы не обжечь, греет нас своими лучами. По круглому, как чаша, морю в стройном порядке катятся волны.

„Красин“ идет на запад, щупая море не только своим корпусом и линзами своих биноклей, но и набором сложных инструментов. Он меряет температуру воды и на поверхности и в глубине. Он пробует ее на вкус — насколько она солона.

Метеорологи выходят на ют, и первая бомба с водородом, шипя, надувает сморщенный шар из тонкой резиновой пленки. Шар увеличивается в объеме, начинает блестеть, становится с голову величиной и пухнет как на дрожжах. К нему подвешивается записка в непромокаемом конверте. Его отпускают на волю. Как-бы обрадованный, он взмывает кверху, и воздушные течения несут его прочь, бросая из стороны в сторону. Путь, которым уходит шар тщательно изучают при помощи секстантов. Мы уже не видим его простым глазом, а старший штурман все еще ловит его отражение в зеркальце своего прибора.

Но вот в 80 милях от Ямала мы снова вступаем под облака, освещенные белым заревом. Мелкая волна на море предупреждает нас о близкой встрече со льдом. Вот уже показалась его кромка, Мы выбираем из воды лаг, металлическую крылатку, которая тянется за ледоколом и своими оборотами показывает пройденное расстояние. „Красин“ полным ходом врезается в ледяные поля.

Сначала нас встречает белый, тонкий, но твердый лед, родившийся на море. Его ровные поля покрыты срегом, по которому кое-где многоточием бегут следы зверей. В частых полыньях иногда можно заметить усатую, мокрую морду тюленей, которые при виде судна, тот час скрываются.

Дальше лед начинает тороситься. Сжатие, произведенное ветром, нагромождает льдину на льдину, и корпус ледокола, идущего в торосистом льду, начинает дрожать мелкой дрожью. Удары льда о скулу ледокола отдают внутри судна грохотом

пушечной канонады. Стоя на мостике, можно видеть как раскалывается льдина и подминается под корпус ледокола. Они переворачиваются, на момент застывают стоймя, показывая свои граненые хрустальные бока метра в два толщиной, а потом переворачиваются. Мелкая рыбешка, выброшенная на поверхность извивается, бьет хвостом, и мечется, спасаясь от неожиданного бедствия.

Наконец, мы вступаем в полосу льдов, запудренных желтым песком и налетом глины. Этот мощный береговой припай, оторванный от побережья Ямала. Льды становятся серьезными даже для „Красина“. Иногда он ударяет своим стальным форштевнем о льдину и она выдерживает его напор. Огромное тело ледокола, весящее 10.000 тонн, как на качелях вздымается кверху и потом, вместе со льдиной, начинает опускаться. Порою льдина не поддается, и тогда ледокол дает задний ход и снова с разбега набегает на нее. Чаще всего победа достается ценой потери скорости.

Иногда под кормой ледокола раздаются короткие отрывистые удары. Это под лопасти винтов подвертываются ледяные глыбы. Такой удар во время экспедиции для спасения экипажа „Италии“ обошелся „Красину“ дорогой ценой. Он начисто снес лопасть одного из его винтов.

Не видно конца льду, и это заставляет задуматься начальника экспедиции. Положение совершенно ясно. Мы в состоянии продолжать борьбу, но свою разведочную задачу мы уже выполнили. По линии „Маточкин Шар—Остров Белый“ проводка судов невозможна. Начальник экспедиции приказывает взять курс на юг, чтобы выйти из льдов.

Тогда белая армия пробует обмануть противника. Она прикрывается молочной завесой тумана. Туман кольцом окружает „Красина“ и он останавливает машины. Поплывывая водой из своих цистерн, он противопоставляет врагу терпенье.

Наступает тишина. Больше не дрожит железный корпус ледокола. В белом кольце, которое его окружает, видны только ледяные глыбы, сонно покачивающиеся на воде.

Начинается дрейф

Кажется, что и ледокол и льды застыли в полной неподвижности. Только наблюдая несколько часов, можно заметить, что произошло какое-то изменение в их положении друг к другу. Дрейф похож на движение солнечной системы в мировом пространстве. Мы замечаем только относительное движение планет.

Так под шапкой тумана куда-то несло ледокол с окружающими его льдами, и в видимом покое, возможно, совершались какие-то большие события. Определить свое положение при помощи секстана и хронометра было невозможно, потому что только неопределенное сияние в тумане над ледоколом было единственным признаком того, что над нами находится солнце.

Научные работники экспедиции не теряли времени и использовали начало дрейфа как одну из тех станций, остановок, которые „Красин“ делал и при ходе по чистой воде. Над водой наклонился кран с переброшенным через него стальным троссом, на конце которого висела трубчатая металлическая стрела, длиной с человеческий рост. Поворачивалась рукоятка, защелка освобождала барабан и стрела стремительно падала в воду. Барабан вертелся, потом легкий толчок — то стрела вонзалась в таинственный грунт Карского моря. Она заглатывала столбик этого грунта, но в тот же момент, под действием толчка, срывалась с места металлическая шапочка, надетая на нее подле самого оперения. Лебедка вытаскивала стрелу навёрх.

Нередко в воду ныряли блестящие цилиндрики того прибора, который забирал образцы воды с разных глубин и отмечал их температуру. Цилиндрик висел на тонком тросе, плетеном из стальной проволоки, и нередко подплывающая льдина угрожала оборвать его. Тогда, вооружившись баграми, красинцы становились на защиту прибора.

Каждые четыре часа производились наблюдения. Шесть раз повторяли их гидрографы во время дрейфа. „Красин“ стоял 26 часов, пока кольцо тумана не начало вдруг расширяться. Оно совсем исчезло, и тогда „Красин“ развел пары и пошел обратно к Югорскому Шару.

Итоги разведки были таковы: пройден огромный четырехугольник по линии Югорский Шар — Морасале — Остров Белый — ледяной заслон — Югорский Шар. Лед скопился у восточного побережья Новой Земли, касаясь с краю Югорского Шара. Солнце — наш союзник работало на нас. Оно непрерывно подтачивало лед. Теперь слово за ветром: куда он погонит тающие силы противника? Прочь от нас или на нас?

И „Красин“ ушами своей радио-рубки чутко слушает поступающие метеорологические сводки. Погода — важнейшее условие сражения, но повлиять на погоду невозможно. Остается лишь лавировать во времени, то есть ждать первых благоприятных условий. Заключение метеорологов было благоприятно: в ближайшее время можно ожидать перемены направления ветров — перехода их от северных к южным румбам.

Получили от Чухновского сообщение о том, что он вылетел из Архангельска и сел в бухту острова Колгуев при свежей погоде и дурной видимости. При первой возможности он должен был лететь на соединение с ледоколом, чтобы совместно с ним приступить к операциям.

Первая группа торговых транспортов вышла уже из Гарстадта. Вступало в силу календарное расписание. „Красин“ взял курс на Югорский Шар, и 4 августа снова проходил знакомыми уже местами мимо высоких мачт радио-станций. Картина в этот день явно изменилась к худшему. Льды, которые прошлый раз держались у входа в пролив, на этот раз вошли туда в него и длинными вереницами продвигались к Карскому морю. Ледокол шел, обгоняя льдины и расталкивая их в стороны.

Среди льдов, лавируя под парусом и на веслах, шла самоедская лодка. Закутанные в меха фигуры самоедов, при виде ледокола, повернулись к нам и застыли полные изумления. Но если их поражало мощное судно, уверенно продвигавшееся среди льдов, дымя своими трубами, то мы не менее изумлялись утлому суденышку, отважно выплывшему в середину пролива. Казалось, что только отчаянная храбрость могла их привести сюда и лишь случайность может спасти от неминуемой гибели. Но самоеды, видимо, были хорошо вооружены для своего отважного рейса. Один из них осматривал нас в бинокль и только надвигавшиеся ледяные глыбы заставили их броситься к веслам, перекинуть парус и снова приняться за трудную лавировку.

В бухте Варнеке

К вечеру мы стояли на море у входа в бухту Варнеке. Утром мимо нас, обменявшись салютом, прошла моторная зверобойная шхуна „Новая Земля“ и встала на якорь в глубине бухты. Шхуна была окрашена в белый цвет, для того, что бы можно было легче подойти к зверю, за которым она ходит зимой. С „Красина“ спустили катер и мы направились к шхуне. Навстречу нам был сброшен шторм-трапп, у борта столпилась команда и трое пассажи-

ров самоедов. Несколько ново-земельских собак бегало по палубе. На корме в плетеных корзинках сидели дикие гуси, которые отчаянно шипели, когда мы проходили мимо них, и, высунув шею, старались ударить нас по ногам плоским желтым клювом. На палубе лежали огромные окровавленные туши белух.

„Новая Земля“ также шла в Карское море. Странно было нам видеть ее маленькую машину, которую мы невольно сравнивали с мощными двигателями „Красина“.

Мы пригласили новоземельцев к нам, а сами направились к берегу и скоро наш катер ткнулся в гальку. Мы снова были на земле. На берегу стоял большой сарай. Бревна сарая были пронумерованы. Он привезен сюда в разобранном виде и здесь собран. Ряды бочек обступали его со всех сторон. Это была фактория Госторга. В открытых воротах сарая виднелись люди, а в глубине — высокие штабеля мешков с мукой.

Склад обыкновенно закрыт и никто не живет в фактории. Но сегодня приехали люди из Хабаровка за свинцом, который сейчас взвешивают на весах. Председатель Вайгачского совета самоед Тибурей, мягко ступая в своей меховой обуви, вышел к нам на встречу. Он прибыл сюда для проверки наличия склада и за свинцом для самоедских дробовиков. На этом товаре нагрели бы руки русские купцы. Но сейчас их заменил Госторг. Товары продаются по строго установленной цене.

Позади склада в ложине стоит старый дом, построенный гидрографической экспедицией и пустующий уже около двух десятков лет.

С моря кажется, что остров поставлен на гранитном фундаменте и прорезан гранитными кряжами. Вблизи все это оказывается бутафорией. Подойдите к этой насупившейся скале и колупните

ее ногтем. В вашей руке окажется причудливый кубик с измятыми боками. Вся скала составлена из миллионов кубиков, отделившихся друг от друга или готовых отделиться. Гранит уже не гранит, а глинистый сланец. Его крутонакренившиеся слои оборваны к морю, а сверху прикрыты пленкой глинистой почвы. Она тянется невысокими холмами и скупо обросла травой и мхом, настолько скупо, что выступают ее серые ребра, и она будто вспахана колоссальной бороной. Изредка попадает кустарник, деревьев нет, растительность жметя к земле, жметя к земле туман, неделями покрывающий здесь все белой пеленой.

Зато, словно причудливой выдумкой художника, на острове щедро и буйно разбросаны цветы. Желтые, красные, синие, они расцветивают пасмурную северную природу невиданными яркими красками. Они разбросаны в одиночку, растут колониями и целыми полями попадают на острове. Мы узнаем незабудки, у которых здесь сильный и своеобразный запах, колокольчики, ромашку, львиную пасть. Мясистыми стеблями растет здесь лук, который красинцы бережно собирали пучками, как превосходное противочинготное средство.

В стороне, за поставленным на скале мореходным знаком, находится старое мольбище самоедов. Врытые в землю деревянные тычки с грубой чело-векоподобной резьбой стоят здесь в сонной неподвижности. В Ильин день „верные“ приходят к ним справлять свой праздник. Смазанные по губам свежей оленьей кровью боги молчаливыми хозяевами пребывают среди пиршества.

Соперничая с этими фетишами, долго работали здесь и попы. Но они, как мы убедились, ничего существенного не достигли. Бродя по острову, мы набрали на самоедское захоронение. На могилах стояли деревянные кресты, но рядом лежал на-ме-

ренно разломанные, побелевшие от времени нарты. Они следовали за хозяином, оставаясь его имуществом и в загробной жизни.

Чухновский летит

К вечеру мы вернулись на борт „Красина“. Последнее радио сообщало, что первые караваны подходили уже к траверзу Мурманска, а самолет „Комсеверпуть“ из-за тумана все еще не может вылететь к Югорскому Шару. Надо было еще раз прощупать Карское море, и мы вновь прошли Югорский шар, чтобы посмотреть — не изменилась ли обстановка.

Яркий солнечный день встретил нас в Карском море, но все видимое пространство было покрыто медленно двигавшимся льдом. Ослепительно белый, словно праздничный лед. „Красин“ лег в дрейф, потому что продолжать разведку при такой обстановке представлялось излишним. Глаза болели от блеска и приходилось надевать зеленые очки, сквозь которые все казалось дымчато-серым.

Машины „Красина“ находились в состоянии часовой готовности, т. е. котлы были прогреты настолько, что через час можно было двинуться в поход. Кстати сказать, состояние такой готовности обходится ледоколу в 10 тонн угля в сутки.

Во вторую половину дня „Красин“ сделал попытку разведать обстановку в сторону Карских ворот, но чем дальше к северу, тем крепче становился лед. Решили возвратиться к Югорскому Шару. В это время пришла телеграмма о том, что в 3 часа 20 мин. Чухновский пролетел над Гуляевскими кошками в устье реки Печеры. Он летел к Югорскому Шару.

Когда мы приближались к знакомому нам входу в Югорский шар, все море и горло пролива были забиты льдом. Необозримая масса льдов толпилась

между нами и туманными полосками берега. Слева, низко пригибаясь к земле, совершенно лишенной леса, по материку подходил к морю хребет Пай-Хой, северное продолжение Урала. Справа виднелись лобастые обрывы Вайгача. Сжатый между этими пустынными землями лед, нагнанный сюда ветром, который отклонял налево клубы дыма, поднимавшегося из мощных труб „Красина“, грозил ежеминутно обрушиться на ледокол. Лед состоял из отдельных, неспаянных глыб. Им не хватало места, они громоздились друг на друга, показывая свои многометровые бока и образуя торосы. Вокруг мертво, только усатые лоснящиеся морды тюленей показывались в редких промоинах, показывались, чтобы при виде судна стремительно скрыться под водой.

„Красин“ шел по этому ледяному месиву, уверенно, хотя и не без усилий, прокладывая себе путь ко входу в Югорский Шар. На палубе толпились все свободные от вахты. Что выгнало их наружу теплых кубриков, из уютной кают-компаний, где подомашнему заливался песней граммофон, где можно было стучать по столу медными костяшками домино? Неужели команда „Красина“ выбежала любоваться льдами?

— Вот он!! — услышал я восклицание штурмана. Он указывал куда-то вперед, несколько повыше входа в Югорский Шар.

Черная точка маячила над Югорским Шаром.

Она приближалась к нам, росла, и вскоре от нее стало исходить ровное, низкое рокотанье. Самолет Карской экспедиции, руководимый Борисом Григорьевичем Чухновским, шел на соединение с ледоколом. В этом пустынном море, при выходе из Югорского Шара, среди хаотического месива льдов, нас было всего двое — сильнейший в мире ледокол и самолет „Комсеверпуть“.

Я вскинул бинокль и, наконец, увидел его. В силу своеобразных законов преломления света, крылья самолета и мощные косые стойки, поддерживающие его туловище, предстали в буйных лиловых космах. Два пропеллера, спереди и сзади моторной гондолы, искрились стеклянным блеском. Алюминиевая птица спускалась к ледоколу, наклоняясь на одно крыло, чтобы описать над ним круг. Из четырех круглых прорезов в ее корпусе видны стали кожаные шлемы летчиков и их поднятые в знак приветствия руки.

Резкий боцманский свисток прорезал воздух. Вахтенный матрос подбежал к кормовому флаш-току и красный флаг с серпом и молотом три раза приспустился в ответ на приветствие сверху.

Самолет выравнился и полетел дальше в пустынную даль Карского моря. Пренебрегая риском, он летел над необозримыми торосами, вынужденный спуск на которые означает смерть.

„Красин“ между тем уверенно входил в Югорский шар. Льды понемногу расступались. Из радио-рубки к начальнику экспедиции пробежал вахтенный с синим листком бумаги.

Телеграмма от Чухновского сообщала: „Произвожу разведку к северо-востоку от Югорского шара. По окончании разведки сделаю посадку в бухте Варнеке“.

Транспорты пришли

К бухте Варнеке и направлялся „Красин“. Бухта расположена в Баренцевом море на противоположной Вайгачу стороне.

В надвигавшихся сумерках, часа через два после встречи, над ледоколом снова пролетел самолет „Комсеверпуть“. Но тогда „Красин“ подходил к бухте, белесоватая пелоса тумана поползла над водой. „Красин“ замедлил ход. В носовом брам-

шпиле зашипел пар. Покатилась тяжелая якорная цепь. На мостике между тем открылись шкафчики с сигнальными флагами и один из них медленно пополз на самую верхушку марса. Темные очертания судов с белыми сигнальными огнями выплывали из тумана. К нам подходили транспорты, ожидавшие результатов разведки.

— Стать на якорь — говорил флажок на передней мачте „Красина“.

Транспорты, подходящие к нам, были загружены только с кормы и высоко поднимали свои носы над водой. Это отнюдь не было признаком самоуверенности. Наоборот. Чугунные винты обычных коммерческих судов отличаются теми же свойствами, что и знакомые нам по домашнему обиходу чугунные котелки. Если вам случалось ронять их на пол, то вы знаете, что от удара они разбиваются вдребезги. Такая же участь ждет и пароходный винт, если он ударится об лед. Потому-то весь груз и был погружен в кормовые трюмы и транспорты высоко задирали носы, тщательно пряча винты как можно глубже в воду, чтобы не подвергать риску чугунную лопасть.

Головным кораблем шел „Сингльтон Эбби“. Обойдя стоящий на якоре „Красин“, он стал с ним борт о борт. С „Сингльтон Эбби“ на „Красина“ перешел начальник первой группы для совещания о дальнейшем плане действий.

Отныне всякая задержка была уже связана с простым судов, которые мы оплачиваем валютой. Необходимо было посоветоваться с Чухновским. Пойти, что ли, к самолету на моторном катере... Только пустит ли лед? Вызываюсь подняться на марс, чтобы посмотреть, нет ли свободного прохода в бухту.

И вот, поднимаюсь по холодным железкам на марс. Все ниже уходит досчатая палубка ледокола:

минуя первую площадку с прожектором, за спиной клокочет паром свисток, укрепленный на самой верхушке передней трубы. Круглое тело мачты, слегка колеблющееся под ветром, становится понемногу все тоньше. Вот я на самом высоком наблюдательном пункте ледокола.

В полярных сумерках белесые полосы тумана не отличить от льда.

С тем и возвращаюсь к начальнику экспедиции. Катер остается висеть на таях: поездка откладывается на утро.

В наступившей темноте тускло горели сигнальные огни собравшейся у подступа к Карскому морю флотилии. Покуда события вынуждали нас к бездействию, мы познакомились с нашим новым соседом, английским судном „Сингльтон-Эбби“. Это был совершенно особенный мир, осколок своей страны, какая-то музейная редкость для нас.

Да, корабль был стар и хозяева, надо полагать, больше рассчитывали на страховку, чем на оплату фрахта. Уже по пути в Берген „Сингльтон-Эбби“ дал трещину на соединении днища трюма с запасной цистерной. В трюм набралось до 5 футов воды, а когда ее начали откачивать, отказались работать помпы.

Но не в этом заключалась музейность „Сингльтон-Эбби“. Команда его была резко расслоена на два класса. Комсостав совершенно изолирован от матросов. Матросами на судне были негры, арабы, малайцы. Они ютились в тесных кубриках, в носовой части корабля, т. е. там, где сильнее всего сказывается действие качки. Грубые койки служили им для сна. Никаких намеков на кают-компанию, на столовые, они не имели. Зато капитан занимал две превосходные каюты, одна из которых служила спальней, другая салоном.

Живые альбомы

Утро застает нас у входа в бухту Варнеке. Легкий туман еще покрывает море и затушевывает очертания пяти судов, обступивших своего вожака. Для команды „Красина“ наступает перерыв в работе. Задание получает только моторист. Катер готовится идти в бухту Варнеке к сидящему там самолету. Солнце все ярче и ярче пробивается сквозь пелену тумана, разгоняя сырость. По палубе бродят моряки с растегнутыми воротами и засученными рукавами. Синие и красные пятна татуировки можно заметить почти у каждого.

Откуда этот нелепый обычай?

Ведь даже у некоторых комсомольцев я видал на руках традиционный рисунок. Их много, этих рисунков, наколотых на коже острой иглой, но чаще всего — это якорь, штурвальное колесо, парусник или женская фигура.

В иностранных портах, одновременно с шиншандерами, на судно не редко пробирается юркий человечек с тетрадкой в кармане. Где-нибудь в углу матросского кубрика он разворачивает эту тетрадку, как торговец разворачивает свой проспект, и предлагает на выбор морякам рисунки для татуировки.

Тогда татуировщик приступает к работе. Кожа чем-нибудь смачивается, и рисунок, сделанный химическим карандашом, переводится на кожу. После этого на сцену появляются тушь и иглы. Четыре иглы, связанные пачкой, начинают вонзаться в кожу, оставляя в ней с каждым уколом капельку туши. Техника проникла и сюда: в больших западных портах татуируют при помощи особых машинок, вонзающих одновременно помногу игл.

Мучителен самый процесс татуировки, но впереди еще хуже. В случае принявшейся прививки, результат сказывается только погода. Спу-

стя несколько часов тело начинает чесаться и кожа нарывает. Водянистые подушечки покрывают всю площадь, наколотую иглой. Воспаление продолжается много дней, пока организм не нейтрализует введенную в него инородную частицу. Кожа принимает обычный вид, но точки туши в ней остаются.

Если не всем случается впоследствии пожалеть о своем согласии татуироваться, то есть один разряд моряков, которым поневоле приходится об этом жалеть. Это те, кому в свое время пришла нелепая мысль вытатуировать у себя на груди огромного двуглавого орла. Как-то неудобно быть секретарем ячейки или председателем судкома и носить в то же время у себя на груди эмблему царской власти.

Самолет в ловушке

„Красин“ спускает катер. Мы отваливаем от ледокола делать попытку пробиться к самолету Чухновского. Чухновский сообщил нам, что у входа в бухту находится лед, и площадка для взлета становится меньше и меньше. На катер взят походный компас и мы точно по компасу держим курс на самую приметную скалу, хотя вход в бухту находится значительно правее. Эта хитрость понятна только морякам: если на обратном пути нас накроет туман, мы снова пройдем под берегом до этого места и от него, хотя бы с завязанными глазами, но сумеем дойти обратно до ледокола.

— В случае тумана давайте нам сигналы сиреной — кричал на ледокол помощник капитана Кайвунен, который идет на катере командиром.

Захвачены с собой хлеб, сухари, пресная вода, топор и багры — уходя от судна при такой обстановке надо быть ко всему готовым.

В полумиле от берега рулевой круто поворачивает штурвал и мы идем вдоль шпалеры празднично белых льдин, в поисках какого-нибудь канала. Канал найден. Несколько поворотов, и мы входим в бухту Варнеке.

Пустынные берега бухты круто обрываются книзу, обнажая мелкое крошево глинистого сланца. Издали — гранит, а вблизи какая-то гниль.

У этих берегов, покачивая над водой двумя серебристыми крыльями, стоял на якоре огромный двухмоторный самолет Дорнье-Валь, самой последней конструкции. Его вытянутое туловище опиралось на два поплавка. На высоте над его крыльями утверждена вторая короткая гондола с двумя моторами, закрытыми лобастами кожухами. На два крестообразных пропеллера были для защиты от непогоды надеты чехлы.

Экипаж самолета состоял из четырех человек, имена которых достаточно известны: летчики Чухновский и Страубе, летчик-наблюдатель Алексеев, борт-механик Шелагин.

Всех четверых приветствовал старший среди нас, штурман Кайвунен. Приложив руку к козырьку и выпрямившись, он произнес торжественно;

— Начальник экспедиции приказал поздравить вас с благополучным прибытием!

Мы обменялись сердечными рукопожатиями.

Ввиду того, что самолет оказался на подветренной стороне бухты, и ему угрожал лед, было решено отбуксировать его к другому берегу. Мы помогли летчикам выбрать якорь, приняли причал и осторожно повели огромную птицу на ту сторону бухты. Алексеев и Шелагин с баграми в руках стояли — один на левом, другой на правом поплавке самолета. Они осторожно отодвигали каждую льдинку, которая могла пробить тонкую дюр-алюминиевую обшивку гондолы. Выбрав подходящее место,

мы снова поставили самолет на якорь. Высадившись на берег, мы загнали в глинистую почву огромные железные штопора и крепко притянули к ним самолет длинным троссом.

Обеспечив самолету безопасную стоянку, мы, теряя времени, направились обратно к ледоколу.

По пути Чухновский рассказывал нам подробности своего перелета. Перед выходом самолета на дальний север на нем произвели целый ряд работ, обеспечивающих возможность самостоятельного действия каждого из двух моторов. На самолете установили радио-станцию системы Алексеева, которая превосходно работала во все время пути.

В полете антенна с грузилом выбрасывается вниз, а для передачи с места посадки Алексеевым была сконструирована особая складная мачта. Условия работы на самолете особенно тяжелы для механика, которому нередко приходится на лету пробираться через узкий пролаз снизу в моторную гондолу. При этом его обдувает студеный полярный воздух, а одеться тепло нельзя, потому что в толстой теплой одежде никак не пробраться сквозь узкие люки.

„Красин“ стоял на старом месте. Рядом с ним, слабо дымя трубами, стояли пять транспортов.

Куда итти? Искать ли выхода через один из северных проливов? Ждать ли, когда норд сменится ветром одного из других румбов? Вот вопросы, которые предстояло решить командованию экспедиции. Командование решило снова повторить разведку совместными действиями ледокола и самолета.

„Красин“ начал разводить пары. Через полчаса он уже мог двинуться в путь и приступить к выполнению задачи. С самолетом дело обстояло сложнее. Огромная двухмоторная птица нуждалась в большой площадке для разбега. А бухта, в которой

находился „Комсеверпуть“ была задвинута при входе льдами и потому оказалась для самолета ловушкой, из которой взлет был уже невозможен. Единственным выходом был тот, который предложил Чухновский — оставить в его распоряжении моторный катер, чтобы отбуксировать самолет из бухты мимо льдов в открытое море. Оттуда он начал бы свою разведку.

Предложение было принято, и катер снова стал на воду. На этот раз, кроме людей, ему пришлось принять еще изрядный груз продовольствия.

— Отдай конец! — послышалась команда и тяжелая мокрая петля с высокого борта ледокола шлепнулась на дно катера. Засторкал мотор, и мы, четверо красинцев и экипаж самолета, двинулись в путь.

Палуба ледокола была черна от народа. Над бортами взвивались фуражки, сложив руки рупором кричали нам пожелания, прощальные приветствия. Но дело обернулось так, что нам чуть было не пришлось возвратиться.

Долго ли мы пробыли на борту ледокола? Может быть час, если не меньше. Между тем, ветер, которого никто не чувствовал, произвел грозную перестановку во льдах между ледоколом и входом в бухту. Мы сделали несколько поворотов среди льдин и очутились в тупике.

Чухновский, Алексеев, я — становимся на скамейку катера. Лдины не выше нас ростом и мы пробуем разобраться в обстановке. Если обойти это ледяное поле — то с той стороны, кажется, пройдем.

Чухновский сам берется за штурвал, и мы пробираемся по ледяному лабиринту. Нередко приходится пускать в ход багры, но мы все же пробираемся вперед. Сумерки. „Красин“ понемногу кажется все меньше и меньше. Трубы его изрыгают клубы черного дыма.

Когда мы через пол-часа миновали ледяные скопления и вошли в бухту Варнеке, место, где стоял ледокол, было уже пусто: „Красин“ ушел на разведку в Карское море.

Подходим к самолету, под которым звонко хлопают волны. План наших действий устанавливается в пять минут. Предстоит отрегулировать моторы. Заправить самолет горючим. После этого попытаться вывести его на чистую воду за ледяные барьеры. Эта работа требует не малого напряжения. Есть во всяком случае обязательно захочется. Мы это предусмотрели.

Выгружаем мешки с провизией на берег. Борт-механик Шелагин поднимается к своим моторам. Я направлен в его распоряжение. Чухновский объявляет себя специалистом-коком. Остальные на катере направляются к тому берегу бухты привести к самолету бочки с горючим, которые были доставлены промысловой шхуной.

Осторожно пробираюсь по туловищу самолета, обитого тонким миллиметровым слоем „дюрала“. Дюралевые (дюр-алюминиевые) листы мелкой строчкой заклепок прикреплены к каркасу самолета. Способные выдержать сильное воздушное давление, они боятся легкого нажима кожаного каблука. Поэтому надо старательно выбирать место куда ставить ногу: ступать можно только по тем местам, которые подперты изнутри ребрами самолета.

Поднимаюсь по металлическим скобкам на крыло самолета и становлюсь у переднего мотора. Кожух приподнят и видны два ряда цилиндров, заплетенные медными трубками и окрашенными в синий и красный цвета проводами. Шелагин стальным щупом проверяет зазоры у штоков, управляющих клапанами. Они должны также точно соответствовать норме: — сердце самолета, которому доверен успех Карской экспедиции и четыре человеческих жизни, —

должно быть отрегулировано точнейшим образом. Я медленно проворачиваю коленчатый вал мотора — это не так легко ввиду мощного сжатия внутри цилиндров.

Между тем Чухновский знакомится с содержанием мешков, заглядывает в бумажные картузы, читает названия этикеток на консервных банках. Вот в его руках появляется блестящий медный предмет. Он вставляет в его пазы три ножи и надевает на него какую-то шляпку — это походный примус. Еще несколько минут, и в защищенном месте, под гребнем глинистого сланца, начинает шипеть чудесная машинка.

Рецепт изготовления обеда Чухновскому ясен. Чем больше в него войдет составных частей — тем лучше. Он энергично чистит финским ножом картошку, моет ее и выворачивает в котелок. Он открывает консервные банки. Пустеют бумажные картузы. Наконец, образуется многообещающая смесь.

Теперь на очереди вопрос о воде. Но, увы, вода в боченке, привезенном с „Красина“, давно уже зацвела — непростительная небрежность боцмана, который должен смотреть за ней. Как быть? Не готовить же на морской воде? Чухновский направляется к ближайшей лощине, в которой залегают снег. Он возвращается с полным котелком, но снег, растопленный на примусе, дает не больше стакана воды. Чухновский повторяет эту операцию неоднократно. В отдалении показывается катер, командированный за горючим. Подхваченные троссом металлические бочки с горючим, ныряя как утки, плывут за ним вереницей.

Одну за другой выкатываем мы их на берег, отворачиваем первую пробку. Из круглого отверстия хрустальной струей хлещет легкий авиационный бензин. Шелагин уже в гондоле и следит за распре-

делением горючего по бакам самолета. „Воздушное создание“, не поморщившись, наполняет свой желудок содержимым семи бочек горючего, т. е. более, чем одной тонной. И оно остается таким же легким на воде: достаточно упереться в него пальцами, чтобы оно, покачиваясь, отплыло от берега.

Изнурительная работа продолжается несколько часов. Наконец опорожнена последняя бочка; мы умываем руки бензином и морской водой. Расстилаем на берегу брезент и под крапывающим холодным дождичком принимаемся за горячий обед, состоящий из супа — на первое и какао с хлебом и маслом — на второе.

Отлив. Ветер гонит через остров клочья тумана. Белесоватая стена у выхода из бухты подступила еще ближе, чем прежде. Льдины, покачиваясь и кружась, заплывают в бухту. Они плывут мимо, словно не замечая нас, и затаили уже тот берег белыми шпалерами.

Что было бы, если бы двумя часами раньше мы приступили к буксировке самолета из бухты? — На пол-пути мы были бы застигнуты сжатием. Самолет первый получил бы пробоину. Судьба катера была решена таким же образом. Внутри ловушки безопаснее, чем при выходе. Будем ждать. Терпение — безусловный закон за полярным кругом.

Надо собираться на ночлег. Катер лежит на боку, словно вытащенный на берег. Это шутка океанского отлива. Одним предстоит ночевать под брезентом, растянутым над его кормой, другим — в запотевшем алюминиевом нутре самолета. Но прежде всего надо узнать, где же „Красин“, и дать ему знать о себе.

Над крыльями самолета раздвижная, как штатив фотоаппарата, поднимается мачта походной радиостанции.

В гондоле самолета работают двое. Шелагин — около небольшого вспомогательного мотора, Але-

ксеев — в передней люковине самолета наклонился над радио-установкой. Плеск набегающих волн покрывается ритмическим грохотанием мотора.

— На „Красине“! На „Красине“! — кричат срывающиеся с антенны невидимые электро-магнитные волны. — Говорит самолет „Комсеверпуть“.

Алексеев поднимает руку и по этому сигналу наступает тишина. Голова в наушниках низко склонилась над приемником в желтых бликах, бросаемых нитями накала катодных лампочек. Алексеев слушает пространство и — о чудо! — ловит голос нашего ледокола.

„Красин“ сообщает, что вследствие тумана он стал на якорь у острова Соколье, близ Югорского шара. На море разреженный лед, семь баллов. Условия не благоприятствуют дальнейшей разведке. Каково положение самолета?

Наступает ночь. Люди спят. Чухновский меховой куклой засыпает на груди самолета. Мне не спится на скамейке катера, сильно накренившегося на бок. Я лежу, нахлобучив меховую шапку по самые уши. Одно неловкое движение, раздастся легкий хруст и пуговица на моем кожаном пальто остается висеть на ниточке. Это меня тревожит. Теперь я открыт и ветру и дождю. Я благоразумно захватил с собой иглку и нитки, которыми я никак не успел воспользоваться на „Красине“ в течение трех недель экспедиции. Пуговица давно уже была готова оторваться.

Прыгаю с катера на берег, сажусь на скалу, отрываю пуговицу и начинаю ее пришивать. Игла с трудом проходит сквозь толстую кожу, а наперстка нет. Втыкаясь острием в кожу, игла ушком прокалывает мне пальцы, но они от холода потеряли чувствительность. Возвращаюсь на свое место. Все спят. Засыпаю и я.

Не спит только море — начинается прилив. Не спит и ветер — он хлопочет над рядами льдов на противоположном берегу бухты. Он подгоняет волны, раскачивает самолет.

Просыпаюсь от настойчивого стука и вижу над собой белое крыло самолета. То-ли прилив сдвинул катер со старого места, то-ли ветер, пытаюсь навалить самолет на берег, столкнул его с катером. Градусник, укрепленный на косо́й стойке самолета, уже разбит, и целости алюминиевого покрова угрожает опасность.

Не желая тревожить летчиков, я бужу товарищей и на общем совете мы решаем оттянуть самолет от берега и подальше завести якорь, на котором он стоит. Наш моторист садится в резиновую шлюпку и хочет оттолкнуться от берега. Но с флетботом надо уметь обращаться, а это искусство ему не дано. Он становится тяжелыми сапогами на днище шлюпки. Оно немедленно вытягивается и упирается в мелкое дно под берегом. Тогда он садится на борт. Борт немедленно складывается, и моторист, как в ванну, ложится в ледяную воду.

Это катастрофа, потому что обсушиться негде. Но нам становится так смешно, что громовый хохот оглашает сонную стоянку. Смеется и сам моторист. Этот хохот будит Чухновского, заснувшее лицо которого появляется из гондолы самолета. Он сразу оценивает положение.

Приходится повторить операцию перевода самолета на другое место. Повторяется игра в прятки, та самая, которую вел Амундсен под 88° северной широты, только в значительно лучших условиях.

Чухновский принимает командование. Аврал. Впрягаемся в троссы, смешными дергунчиками ведем самолет за левое крыло вдоль берега. Ветер, пользуясь огромными крыльями самолета, его большой парусностью, пытается нам помешать. Но мы шаг

за шагом отводим крылатого гиганта туда, где берег круто заворачивает направо. Тут будет лучше. Утверждаем штопора на новом месте. Заводим якорь. Ставим самолет поодаль от берега. Теперь сообщение с ним возможно только при помощи катера или флетбота.

В течение всего дня мы несем дежурство около самолета. О том, чтобы сделать попытку подняться на воздух не может быть и речи. В условиях севера труден не только полет, но трудны и взлет, и посадка, и подготовка к полету.

Дежуря у самолета, мы увидели группу людей, рывших лопатами землю над обрывистыми сланцами. Я пошел к ним. Человек с завязанным черной повязкой глазом двинулся ко мне навстречу. Знакомство на далеком севере завязывается более чем непринужденно. На этот раз знакомство завязалось совсем просто, потому что тов. Шенкман — так звали человека с черной повязкой — переживал день своего торжества.

Шенкман сделал важное для Союза открытие свинцовых и цинковых руд на Вайгаче. Под самым берегом он выламывает из сланцев несколько кубиков, и мы увидели одну из рудных жил, металлическими струями застывшую в каменной породе.

Первая партия рабочих, предоставленная Шенкману, имеет задание заготовить руду, за которой осенью зайдет промысловая шхуна „Ломоносов“. Партия привела в порядок запустевший дом гидрографической экспедиции, поставила там печи и сложила запасы. Он послужит ей базой.

Часов в пять дня, при свежем ветре, мы пошли на катере к тому берегу бухты. Пустынный дом гидрографической экспедиции — мы знали об этом — ожил.

Там ждал нас очаг, чтобы обсушиться, и обед на восьмерых.

Сквозь косые линии дождя вижу: лед при выходе из бухты раздался.

Но что там такое огромное, с двумя откинутыми мощными трубами, безмолвно скользит из Югорского шара.

— Смотрите! „Красин“ возвращается с разведки!

Чухновский поворачивает штурвал. Широкая морская волна, не стесненная более присутствием льда, играет нашим катером. „Красин“ становится на якорь, через борт перебрасывают уже для нас штормтрап.

Узнаем о решении начальника экспедиции: можно сделать попытку провести первую группу транспортов. Лед разрядился. Самолету предлагается при первой возможности следовать на остров Диксон.

Транспорты поднимают пары. Через час мы двинулись в путь.

III. — ПОД ФЛАГОМ НАЧАЛЬНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

Перекличка гудков

„Красин“ пошел вперед, а за ним в кильватер двинулись транспорты. Суда кильватерной колонны втянулись в Югорский Шар. В этот час окончились все подготовительные действия, и началась подлинная Карская экспедиция.

За ночь резко изменилась обстановка. Югорский Шар, который мы последние дни видели сплошь затянутым льдом, был совершенно чист. Только при входе в Карское море, больше к северу, виднелась белая кромка. Ветер, отодвинувший ледяной засов, продолжал свою работу, но в то же время он разводил сильное волнение на море, и суда шли, тяжело переваливаясь через волны. Белые косые брызги заливали их с носа.

Мы осторожно брали курс на юг, уклоняясь от встречи со льдами, но лениво покачивающиеся на море обломки ледяных полей начали все чаще и чаще пересекать нам дорогу. При следовании ледокола с коммерческими судами начинаешь совсем иначе воспринимать эти поля, чем тогда, когда ледокол идет за свой собственный страх и риск. Ослабленное солнцем, подтаявшее ледяное поле, ради которого ледоколу нет надобности не только менять

направление, но даже замедлять ход, это жалкое ледяное поле представляет для идущего следом за ледоколом транспорта смертельную угрозу.

В угоду транспортам „Красин“, в первый раз за всю экспедицию, начал идти извилистой линией, выбирая дорогу чистой воды, но следовавшие за ним суда явно старались обходить льды на более почтительном расстоянии, чем ледокол.

Итти в кильватере при этих условиях стало не так-то легко. В довершение всего дымок тумана начала покрывать море, и трудно стало оценить, ждет ли нас впереди чистая вода или ледяной барьер такой мощи, как тот, что мы встретили, возвращаясь от берегов Ямала. Под мгlistой шапкой тумана виднелась только круглая, как блюдо, поверхность моря с белыми громадами льдов.

Из всего каравана, следовавшего за нами, ясно было видно только головное судно „Сингльтон-Эбби“, следовавшее за ним судно шло уже только серым силуэтом. Если бы имелась уверенность в том, что каждое из судов не выпускает из виду переднее, то можно было бы оставаться относительно спокойным. Но от разношерстной компании, идущей за нами, нельзя было ждать той дисциплины и опыта, которые необходимы для следования флотилией. Радио-служба на судах была поставлена плохо. Единственного „радиста“ на иностранных судах представлял один из помощников капитана, и потому не было даже непрерывного дежурства в радио-рубке.

Радио-связь для каравана заменял язык гудков.

В момент, когда пелена тумана стала настолько густой, что второе судно в ней совершенно потонуло, и только переднее неясным призраком шло за ледоколом, впервые вахтенный начальник на „Красине“ потянул проволоку, и пронзительный зловеющий голос сирены раскатился по туманному морю.

Потом началась переключка гудков. Как только замолкал гудок на „Красине“, начинал басить гудок „Сингльтон-Эбби“. Когда „Сингльтон-Эбби“ умолкал, словно для того чтобы бы передохнуть и набрать воздуха в легкие, на „Красине“ напряженно ждали гудка следующего судна, которое, как мы уже говорили, было совершенно скрыто завесой тумана. Из таинственной мглы вслед „Красину“ доносилось слабое гудение второго по порядку транспорта. Получалось такое впечатление, что туман убивает не только видимость, но и звук. До того приглушенным доносился до нас этот гудок. За вторым, еще слабее начинал гудеть третий транспорт, за третьим — четвертый, за четвертым — пятый, который мы слушали со вздохом облегчения. И опять гудела на „Красине“ сирена, и опять начиналась переключка.

Туман сгущался все больше и больше. Медленно покачиваясь на волнах, наш путь пересекали ледяные поля. Бурлящий след „Красина“ бороздил Карское море волнистой линией.

Вскоре наступил тяжелый момент. „Сингльтон-Эбби“ отозвался на гудок „Красина“, а после него наступила напряженная пауза, которая не была нарушена голосом следующего парохода. Тщетно зывали в пространство два судна, покрытые туманом, — ответа им не было.

Куда могли уйти эти суда, вынужденные ежеминутно делать зигзаги, которые могли увести их далеко в сторону от курса ледокола? К счастью, не слишком было долгим ожидание. Ветер начал рвать пелену тумана, и несколькими милями севернее нас появилась оборванная цепочка из четырех судов каравана. Строй был восстановлен. Льды становились все реже и реже. Мы выходили уже в чистую воду. „Красин“ продолжал еще некоторое время следовать впереди каравана на восток, но вскоре

стал поворачивать. Он прошел мимо первого судна „Сингльтон-Эбби“, три раза прозвучал гудок на ледоколе, три раза ответил ему „Сингльтон-Эбби“.

— Благодарим, прощайте, — означали эти гудки.

Таким же порядком произошло прощание с каждым из судов каравана. Пропустив последнее, „Красин“ дал короткий гудок, напоминавший рев льва. Суда уходили на восток. Все данные говорили, что дальнейший путь их свободен ото льда. „Красин“ уверенно отпускал транспорта и полным ходом шел снова к Югорскому Шару.

Встреча в тумане

По распоряжению начальника экспедиции, суда второй группы были срочно вызваны навстречу ледоколу. Они должны были самостоятельно пройти свободный ото льда Югорский шар и ждать ледокол у выхода в Карское море. Можно было рассчитывать на то, что проводка второго каравана окончится так же благополучно. Но обстоятельства сложились иначе.

„Красин“ возвращался к Югорскому шару тем же путем, которым он шел с судами, но до чего неузнаваемой оказалась обстановка! Там, где несколько часов раньше была чистая вода, снова нагромоздился лед. Лыдины тяжело ударяли в стальной корпус ледокола и со скрежетом терлись о его выпуклые бока. Нос ледокола уже не сразу раскалывал лед, а тяжело поднимался и вползал наверх. Это было серьезным признаком. Снова опустился густой туман, такой густой, какого мы еще ни разу не встречали. С капитанского мостика уже с трудом различалась корма.

По всем расчетам, мы должны были находиться близко от входа в Югорский Шар. Лед расступился, но туман продолжал висеть такой же густой

завесой. Поворачивать транспорта, проходящие Югорский Шар, было рискованно—слишком опасен переход по проливу, усаженному банками. Суда, не зная положения, шли навстречу опасности.

„Красин“, опасаясь близкого берега, замедлил ход, и, предполагая присутствие судов, непрерывно гудел сиреной. Время от времени сирена умолкала и мы напряженно вслушивались, не подают ли о себе знать суда второго каравана. Наконец, наступил момент, когда из молочной мглы жалобно зазвенел ответный гудок. Это было первое судно.

После него зазвучали гудки на разные голоса, видимо, вся флотилия была здесь и шла на сближение с ледоколом. В тумане, закрывавшем все на какие-нибудь сто метров, шли друг другу навстречу морские великаны. Увидеть судно, идущее навстречу или наперерез на таком расстоянии—это значит только успеть дать водяную тревогу. Командование ледокола было на-чеку. Разговор гудков становился все чаще и чаще и, наконец, из тумана, словно из глубины ночи, показались неясные очертанья первого судна. Потом появилось второе судно—третье—и все пять судов, как на смотре, прошли мимо „Красина“ и вновь потонули в серой дымке тумана. После сигнала „Красина“ кругом заскрежетали якорные цепи. Суда стали на якорь. Если отвлечься от действительности, можно было воспринимать эту встречу, как феерическую театральную постановку. Режиссер пускает в ход замечательный трюк. Он поднял занавес, туман рассеялся. Суда стояли на равных промежутках друг от друга. Второй караван ожидал дальнейших распоряжений. Начальник группы тов. Лукашевич и капитаны судов съехались на ледокол для совета.

Было совершенно ясно, что пробиваться на восток через Карское море при этой обстановке невозможно. Необходимо было выждать. Возможно

было, что придется даже отступить к бухте Варнеке.

Вечер. В виду острова Соколького. На судах зажглись огни. На пустынном острове Сокольем желтым светом загорелась мигалка. Радостно было думать о том, что там, на острове, есть человеческое жилье с жарко горящим очагом, со сторожем, который заботился об этом огне. Но все это было обманчиво. На острове — ни единой живой души. Там стоял только белый столб с фонарем и подвешенным к нему баллоном с газом. Раз в три месяца даленовский фонарь нуждается в зарядке, а так как навигация на Карском море продолжается не дольше этого срока, то судно „Убеко“ только раз в году подходит к сумрачным берегам острова Соколького.

Флотилия стояла дружной семьей у порога Карского моря. В составе ее находилось судно под красным флагом, — это был приписанный к Архангельску великолепный лесовоз „Рабочий“, построенный на Балтийском судостроительном заводе в Ленинграде. От „Рабочего“ отвалила шлюпка, переполненная моряками. На борт „Красина“ впервые прибыли гости с советского парохода. Им был устроен самый теплый прием.

Гостей усадили в кают-компанию команды. На длинной лавочке разместился в полном составе красинский джаз-банд. В руках у моряков был чудовищный набор самодельных инструментов: деревянные коробки, жестянки из-под консервов, жестяные крышки, использованные как литавры, струнные, духовые и ударные инструменты. Генриксон, молодой парень, но старый уже моряк, — о чем свидетельствовала седая прядь в его волосах, память о пережитом жестоком шторме, дирижировал оркестром.

Генриксон бегал по маленькому свободному кругу между оркестрантами и публикой, взмахивал

рукой, вооруженной палкой от швабры, наклонял корпус из стороны в сторону, приседал и поднимался на цыпочки. Подчиняясь каждому его движению, разнородные инструменты джаз-банда то поднимали целый вихрь бешеных мажорных звуков, то звучали тихо и заунывно, наводя задумчивость на самые легкомысленные головы. В открытые иллюминаторы дышало Карское море, где то недалеко судна, льды и туманы стерегли наш караван, а здесь, в тесной кают-компани, семья советских моряков горячо праздновала встречу. Не хотелось подняться на палубу, не хотелось думать о завтрашнем дне, который обещал быть днем небывалого напряжения.

— Наши что-то не возвращаются, — сказал мне товарищ, и, взяв меня за локоть, вывел на палубу. Было уже темно. В чернильных волнах дрожали сигнальные огни пяти судов, разбросанных вокруг „Красина“. Через борт на юте был переброшен шторм-трап, но шлюпка, зачаленная под кормой, которая привезла к нам гостей с „Рабочего“, — исчезла. Всего на полчаса ее взял радист „Красина“, чтобы съездить к радисту „Рабочего“, а вот уже прошло более часа, и пора было гостям уже возвращаться к себе, а шлюпки все не было.

Боцман тревожно рассказывал по палубе вглядываясь в темноту. Вскоре сначала он, а потом и мы, заметили маленькую скорлупку, идущую на веслах метрах в 400 от борта по направлению к ледоколу. Она шла прямо на ледокол, видно было, как весла яростно бороздили волны, но шлюпка не могла приблизиться к судну. Только что она стала наравне с марсом „Красина“, через несколько минут она поравнялась с его задней мачтой, а вот она уже ушла за корму в неприветливую даль моря, где уже не видать было сигнальных огней стоящих на якоре судов.

Шлюпка повернула нос на ледокол, человек, сидевший на руле, сбросил пиджак и стал помогать гребцу, никакие отчаянные усилия не достигли цели: течение из Югорского Шара уносило шлюпку прочь от стоянки флотилии.

Сложивши ладони рупором, красинцы кричали на шлюпку слова ободрения и совета. По отчаянным ударам весел видно было, что люди теряют силы. Трудно уже стало различать шлюпку, а прозрачное марёво в воздухе каждую минуту обещало наступление тумана.

По безмолвному уговору боцман и моторист бросились к моторному катеру, висящему на таях с левого борта ледокола. Десятки рук помогли снять с лодки брезент, тем временем были приготовлены к ходу лебедки и, пока моторист снимал кожух с мотора, лодка уже повисла над водой и стала спускаться вниз. Еще несколько минут, и катер отчалил от ледокола и пошел вдогонку шлюпке, которую уносило течение.

Когда мы подходили к шлюпке, весла были брошены: люди уже не в состоянии были грести. Лихорадочными глазами на неузнаваемо-похудевших лицах они следили, как несколько рук ухватились за корму шлюпки, как шлюпку взяли на буксир и повели за катером. Мы вернулись к нашей стоянке, но пошли не к ледоколу, а к лесовозу „Рабочий“. Мы поднялись по шторм-трапу, едва достававшему до бортов катера, потому что судно было слабо загружено, и ватер-линия его высоко поднималась над водой.

Мимо аккуратно прикрытых брезентами люков грузовых трюмов мы поднялись по крутой лесенке на жилую палубу.

Лесовоз „Рабочий“, построенный на советском заводе, многими особенностями отличался от обычных судов. На „иностранцах“ кубрики матросов со-

вершенно изолированы от кают-компаний и кают командного состава и расположены либо на носу, либо на корме, где качка наиболее, на „Рабочем“ все жилые помещения собраны в середине судна.

С понятной гордостью нас повели осматривать все углы и закоулки лесовоза.

Мы не нашли на „Рабочем“ больших кубриков, где на нарах спят в два этажа 12-20 человек. В центральной части судна идут каюты для состава и команды. Каждые двое моряков из команды „Рабочего“ имеют отдельную двухместную каюту, с двумя прекрасными, окрашенными масляной краской, железными кроватями, покрытыми чистым постельным бельем. В каюте стоит столик с ящиками, имеется вделанный в стену шкаф. Каюта имеет скромный вид, но блещет чистотой. В кают-компании команды имеется радио, граммофон, библиотечка, игры и набор музыкальных инструментов.

Самая конструкция судна такова, что она отучает от бытовой некультурности: совестно же бросать окурки и плевать на пол, когда всюду поставлены пепельницы. Невозможно же слоняться из угла в угол и валяться на постели, когда есть книги и игры, когда радио и граммофон передают хорошую музыку.

Конструкторы лесовоза предусмотрели все требования охраны труда. Вахта, отправляясь на работу, вынимает из особых шкафчиков рабочие робы и вешает туда свою одежду, а против выхода из кочегарки, дверь в дверь, во внутреннем коридоре находится помещение с душем и ванной.

Таким образом, лесовоз „Рабочий“, даже если бы над ним не развевался красный флаг с серпом и молотом, мог бы быть сразу признан, как судно социалистического флота.

Но „Рабочий“ замечателен не только признаками благоустроенного ЖАКТа. Все судно построено на

советском заводе по последнему слову техники. Единственное, что дали иностранные заводы — это тали, на которых висят две шлюпки из четырех, имеющих на лесовозе. Особенно замечательна на „Рабочем“ радио-рубка, построенная Трестом слабых токов. Все время экспедиции она блестяще несла свою службу.

Поздней ночью вернулись мы на борт „Красина“. Сильное течение из Югорского Шара должно было отогнать льды, и наши шансы на благоприятный поход каравана с каждым часом увеличивались.

Два каравана на рейде

Радио с „Красина“ торопило подход третьего каравана. К утру он должен был появиться у входа из Югорского Шара. И, действительно, утром из пролива к стоящему на море флоту одно за другим стали выходить новые суда. Пожалуй впервые за все время существования парового флота было такое скопление судов у острова Соколье. Линейный ледокол „Красин“ и десять морских гигантов стояли на якоре у его берегов.

Но, кроме них, были еще два судна совсем другой породы. Одно, белое, как чайка, низко сидело на воде, ослепляя глаз масляной окраской своих палубных надстроек. У него не было даже бортов, которые прикрыли бы его от удара морской волны. И зачем только машина в 1600 лошадиных сил заключена в такое хрупкое тело! Другое было и того меньше, только мощной трубой оно пыталось сравняться с мореходными судами. На белом судне было выведено имя „Микоян“, на другом — „Партизан Щетинкин“. На трубе „Щетинкина“, кроме того, стояли зазорные буквы С. М. П., что означает Северный морской путь.

Как? И они туда же, через льды и штормы Северного моря, к устьям Сибирских рек?

При виде „Микояна“ и „Щетинкина“ задумались на „Красине“. Надо было принимать решение, и притом быстрое решение... „Красин“ снялся с якоря и пошел делать последнюю короткую разведку. Он пошел вдоль кромки льдов, которая, казалось, оставляла судам проход в юго-восточном направлении. Получив такое впечатление, командование экспедиции повернуло ледокол обратно. Антенны „Красина“ усиленно потрескивали, передавая флотилии приказ за приказом. Было решено забрать с собою только пять судов и спешно проводить их мимо льдов. Остальные пять судов, а с ними и „Микоян“ с „Партизаном Щетинкиным“ должны были оставаться ждать у Югорского Шара.

В тяжелых льдах

Заклокотал пар в перетянutom проволочной тягой горле, и протяжный гудок приказал, наконец, пяти судам, в состав которых вошли „Рабочий“ и, головным судном, „Нисс-Эбби“, следовать за ледоколом. Уклоняясь от встречи со льдом, караван шел к югу-востоку. Но лед становился плотнее. Над морем повис легкий туман, который вскоре сгустился настолько, что стали видны только ближайшие из следующих за „Красиным“ судов. Снова у судов оставался только голос, чтобы проверять свой курс, и каждый сигнал „Красина“ — был ли это просто долгий гудок — „следуйте за мной“, или длинный с коротким — „уменьшите ваш ход“ — в последовательном порядке повторялся остальными пятью судами.

В нависшем над морем тумане уже нельзя было выбрать путь наименьшего сопротивления. „Красин“ изменял свой курс на-ощупь, пытаясь найти более

легкий проход среди битого льда, но льды становились тяжелее и тяжелее. Из тумана покачиваясь выплывали седые льдины с гранеными зеленоватыми боками, большие ледяные поля, покрытые пеленой снега. Они толпились в хаосе, в полном безмолвии. За редкими полыньями открывались новые массивы льда.

В сыром туманном воздухе жалобно звучали гудки транспортов, для которых сколько-нибудь сильный удар о льдину означал гибель. Особенно беспокоило вызвала участь одного из судов, носившего странное название „Сикстифор“, что означает „шестьдесят четыре“. Название было английское, но судно шло под норвежским флагом, и капитан его сам был и хозяином судна. Вздорный нрав капитана, рискнувшего повести свое судно в экспедицию ради высокого фрахта, был уже предметом разговоров.

„Сикстифор“ еще в Баренцевом море пытался отделиться от общего каравана и здорово-живешью взять по собственному выбору курс на Карские ворота. Капитан возражал против подчинения командиру группы и следования в кильватере, ссылаясь на то, что он имеет назначением Новый Порт в устье реки Оби и никому, видите-ли, нет дела, каким он туда курсом пойдет.

Теперь „Сикстифор“ шел в хвосте каравана и голос его гудка все слабее и слабее звучал в общей перекличке, пока совсем не утонул в тумане и в шуршаниях льдов. Два долгих гудка приказали судам застопорить машины. „Красин“ сделал поворот полукругом и пошел мимо затерянных в тумане судов, как собака, пересчитывающая стадо. Следование каравана на восток было приостановлено.

Один, два, три, четыре... суда стояли туманными призраками с бесплодными палубами и пышущими дымом трубами. „Сикстифор“ нашли отбившимся

от каравана, привели и поставили первым в кильватере, между „Красиным“ и следующими судами.

Снова двинулись дальше. Льды становились все плотней и плотней. Корпус „Красина“ содрогался от ударов, иногда он терял скорость и носом всползал на льдину, покуда она не раскалывалась под его тяжестью. Итти дальше с торговыми судами было невозможно, а возвращаться было также нельзя. Караван остановился, ледяные поля окружили его со всех сторон, а туман накрывал его белой шапкой. В тишине глухо перекликались в рупор. Шло совещание между начальником экспедиции и начальником каравана, капитаном Рекстиным, о том, что делать дальше.

Дрейф в бухте Шпенглера

— Я думаю, что нет смысла дальше итти, ляжем в дрейф, выждем ясной погоды, — рычал медный рупор в руке Евгенова.

— Попробуем итти на восток, — отвечал Рекстин, — может быть, не далеко уже чистая вода.

— Хорошо, мы пойдем на восток на разведку. Вы останетесь нас ждать. Часа полтора придется обождать. Когда будем возвращаться, — давайте нам сигналы гудками.

И „Красин“ под всеми девятью котлами пошел делать разведку. Лед находился в состоянии сильного сжатия. Это был, повидимому, двухгодовалый лед, и расколотые „Красиным“ его глыбы, переворачиваясь, показывали нам свои многометровые бока. „Красин“ шел напролом, и оставлял за собой на льду красные пятна, словно кровь от полученных ран. Это была ободранная с бортов ледокола краска. Не имело смысла продолжать разведку, и через час ледокол вернулся обратно к каравану. Как он его нашел в этом хаосе льдов, по-

крытом туманом, — это оставалось для меня положительной загадкой.

Опять перекличка рупоров.

— Обломки тяжелых ледяных полей во всем районе разведки, — кричал Евгений, — необходимо ждать лучшей видимости.

— „Олл-райт“ — отвечал с мостика „Мисс Эбби“ голос капитана Рекстина.

Утром, когда взошло солнце, туман свернулся и мы увидели кругом необозримую, испещренную торосами равнину и вблизи совершенно пустынный берег бухты Шпенглера, к которой нас медленно и прижимал дрейфующий лед. Кильватерный строй был этим дрейфом смят и разрушен. Суда разбросаны в бухте, как спички, выпавшие из коробки.

За ночь лед совершенно затер суда. Он затянул промоины под кормой и подступил к самым их нежным и чувствительным местам — рули и чугунные лопасти винтов были облеплены уже белыми глыбами.

Вся бухта была покрыта хаотическим нагромождением ледяных глыб. Под самым берегом проходило сильное течение, и торосы движущейся панорамой бежали мимо неподвижно застывших полей. Медленно, но неуклонно суда прижимало к берегу.

„Красин“ развернулся и встал между судами и берегом. Он был единственным судном, которое сохранило еще свободу движения, но и для него, при глубокой осадке, положение становилось трудным. Дольше выжидать нельзя было. Вахтенный начальник, поднявшись на марс, доносил, что в 7 — 8 милях от ледокола он видит чистую воду. Надо было разведать лед и посмотреть, нет ли возможности выбраться из ледяной ловушки.

Винты „Красина“ снова вспенили море, размывая бурными струями воды лед под кормой. Ледокол, с трудом набирая скорость, двинулся в путь. Он

обогнул разбросанные в бухте суда каравана. „Красин“ дробил тяжелые глыбы. Мы наблюдали, как рыбешка примерзала к опрокинутым льдинам и застывала на морозе.

На ледоколе давно стосковались по пресной воде, а на тяжелых льдинах голубоватыми озерами собиралась талая вода. Красинцы метали с кормы брезентовые ведра и вытаскивали наверх драгоценную добычу. Примерно через два часа после выхода из бухты, „Красин“ выходил в белую подвижную бахрому мелкого битого льда. За барьером тяжелого льда находится чистая вода. Но 5—6 миль барьера были для торговых судов почти неодолимым препятствием.

Закончив разведку, „Красин“ пошел обратно в бухту, где дрейфовали транспорты. Командование экспедиции предполагало, что единственный выход—это ожидать южных ветров, которые могут открыть под берегом проход для судов. Но начальник группы, капитан Рекстин считал положение настолько рискованным, что ставил вопрос о выводе каждого из судов по-одиночке буксиром.

Но и вести за собой на буксире судно в таком льду чрезвычайно опасно. Ледокол во льду не имеет равномерного хода. Врезавшись в льдину, он неожиданно может утратить скорость, и сзади идущее судно рискует на него наскочить. Для ледокола это, конечно, не страшно, но для хрупкого транспорта это будет катастрофой. Есть особый способ буксировать, поставив судно за собой вплотную к корме, но при этом ледокол трудно управляется рулями.

В чистой воде

Выбора не было, и „Красин“ стал подходить к головному судну „Нис-Эбби“. Оно беспомощно дымило трубой среди обступивших его льдов.

„Красин“ медленно подходил к нему задним ходом. Целая Ниагара бурлила под его кормой, размывая льды и дробя их на мелкие осколки. „Красин“ омывал от льда коченеющий корпус „Нис-Эбби“. Но при всякой попытке подойти к судну поближе ледяные глыбы заплывали между судном и ледоколом и коварно нажимали на хрупкий остов судна. Они осаживали его назад на лед, скопившийся под кормой.

— Осторожно, не давите нас, вы сломаете нам руль, — кричал с мостика „Нис-Эбби“ капитан Рекстин.

Наконец, между „Нис-Эбби“ и „Красиным“ образовался широкий канал. „Красин“ дал протяжный гудок, что означало: „Следуйте за мной“. „Нис-Эбби“ ответил таким же гудком, и ледокол с транспортом медленно двинулись из бухты.

Вода яростно захлестывала след „Красина“ и втягивала за собой ледяные осколки. Целые обломки полей, точно смеясь над усилиями ледокола, и кружась, как в хороводе, заплывали в канал. То и дело приходилось давать задний ход и снова окалывать „Нис-Эбби“, который стопорил машины и ежеминутно семью короткими гудками подавал сигнал — „застреваем“.

Тогда управление ледокола переходило на корму, где на такой случай установлены машинный телеграф и переговорные трубки.

— Полный вперед!

— Малый назад!

То и дело командовали стрелки машинного телеграфа, и огромные валы главных машин то и дело меняли направление своего вращения.

Шаг за шагом ледокол продвигался к чистой воде. Часа три, примерно, продолжалась проводка „Нис-Эбби“. Вот уже позади остались тяжелые льды и „Нис-Эбби“ бодро идет следом за ледоколом. Вот, наконец, достигли кромки льда. Освобожденный транс-

порт выходит на чистую воду и стопорит свою машину, а „Красин“, освобожденный от неповоротливого спутника, поворачивает назад и дает полный ход. Он сейчас ничем больше не связан, он прокладывает себе дорогу обратно, туда, где четыре дымка вьются над беспомощными затерявшимися транспор-тами. Проходит еще четыре часа изнурительной работы, и у кромки льдов мирно стоят уже два транспорта, а в бухте Шпендлера, готовясь к рискованному переходу, дымят своими трубами три оставшиеся во льду судна.

Проходят часы за часами. Лед продолжает прижимать суда к берегу, и „Красину“ приходится, оставив „Сикстифор“, броситься к другому транспорту, который понесло на слишком мелкое место.

Ободренные успехом капитаны уже веселей ведут свои суда следом за ледоколом. Вот, воспользовавшись тем, что „Красин“ с одним транспортом прошел совсем рядом, капитан другого транспорта за свой страх снялся с места и двинулся следом. У ледяной кромки дымят уже четыре трубы. „Красин“ возвращается за „Сикстифором“, оставленным на полдороге между берегом и кромкою льда.

Покуда ледокол хлопочет с судами, на западе над морем возникает темная точка и вскоре над караваном со стороны берега стремительно пронесется самолет Чухновского, которому только сегодня удалось подняться из бухты Варнеке и приступить к ледовой разведке Карского моря. Видимость была опять затушевана туманом и вскоре самолет утонул в мареве, уходя к востоку. Мощное гудение его моторов умолкло, чтобы через два часа снова прозвучать над караваном, идущим к чистой воде. Под вечер пароход „Леонид Красин“, оставшийся у выхода из Югорского Шара, передал на ледокол радиogramму Чухновского:

— Благополучно опустился у селения Хабарово в Ю-шаре. Стою у „Леонида Красина“. Подробности разведки сообщу немного позже. Чухновский.

Разведка Чухновского давала полную картину состояния льдов во всем южном ковше Карского моря. Ледокол мог в течение двух часов разведать только 8 миль тяжелого льда, самолет в несколько часов полета обследовал огромный район Карского моря. Теперь можно было с уверенностью считать, что за кромкой льда близ бухты Шпендлера до самого острова Белого и устьев Оби и Енисея караван уже не рискует встретиться со льдами. То же самое подтверждали радио-сообщения с Мора-сале и острова Диксона, а также со шхуны „Комсеверпуть“, обследовавшей восточную часть Карского моря.

Игра со вторым караваном была выиграна.

Пересадка в открытом море

В седьмой, последний раз, „Красин“ проходил через ледяное поле и направлялся к кромке льда. На этот раз он вел за собой на буксире последнее, самое капризное судно, „Сикстифор“. „Красин“, ускорив ход, вошел в битый лед около чистой воды. Стали уже ослаблять натянутый струной буксирный канат. Знаменитый капитан „Сикстифора“, чувствуя, что его драгоценное судно миновало уже все опасности, пришел в неистовый восторг. Он неожиданно заговорил по-русски.

— Спасибо! — кричал он, размахивая соломенной шляпой с капитанского мостика, и круглое лицо его лоснилось от восторга. Немногочисленная команда, собравшаяся на палубе, тоже, наверное, переживала свое освобождение из ледяного плена. Люди стояли около дверей в свои помещения, жались к дверям в кубрики. Они не шли дальше благодарственной

улыбки на лице. Еще бы! Ведь „сам“ хозяин стоял тут же.

Весь флот собрался на чистой воде около ледяной кромки. Суда дымили трубами. Над ними, как над лошадьми, взмыленными от отчаянного бега, вздымается пар. Скалистые берега бухты Шпендлера, отделенные от нас семимильным ледяным полем, казалось, зловеще посмеивались над нами. „На этот раз ушли, но мы еще встретимся“, словно хотели нам сказать обрывистые берега бухты Шпендлера.

Для меня наставал час расставания с „Красиным“, на котором я пробыл целых 35 дней. Под кормой на тяжелой океанской волне болталась шлюпка, шторм-трап уже переброшен через борт. Несколько рукопожатий, пожеланий, брошенных сверху, — и весла, чмокая, начали месить воду.

Шлюпка была здорово загружена. Нас сидело в ней четверо, не считая человека на веслах и рулевого. Вещи были сложены в ней горой. Медленно подвигаемся вперед, и вот мы уже под отвесной, клепаной из железа стеной, под бортом лесовоза „Рабочий“. После выпуклых боков ледокола борта советского транспорта казались высокой железной стеной, лесовоз был слабо загружен и высоко вздымался над водой.

Наверху, над бортом, склонялись веселые лица капитана, старшего штурмана и команды. Мы поднимаемся на палубу, где дружески приветствуют наш приход. Покуда мы обмениваемся рукопожатиями, сброшены вниз концы и наши вещи, покачиваясь и ударяясь о корпус судна, поднимаются на палубу. Шлюпка отваливает от борта „Рабочего“ и направляется к „Нис-Эбби“.

„Красин“ нетерпеливо гудит, его ждут суда следующей группы у Югорского шара, ему некогда возиться с транспортами нашей группы. Он торопит

шлюпку. Уже наступал вечер. Белые ночи незаметно уже прошли. Поверхность океана становится темной, как чернила. Мы видим, как шлюпку спешно поднимают на борт „Красина“. Пустынное море оглашается гудками „Красина“ и остальных судов. Пароходы прощаются со своим ледоколом. За „Красиным“ уже возникает белая полоса, и он уходит от нас на Запад.

Адмиральский флаг поднят над „Нис-Эбби“, английский транспорт выходит вперед, за ним в одну линию вытягиваются остальные суда. Мы берем курс на северо-восток, к устьям великих сибирских рек.

Легкий испуг перед льдом остался еще у нас, и мы недоверчиво смотрим на неверное Карское море, но оно чисто до горизонта.

Капитан Котцов устраивает меня в своей капитанской каюте. Тов. Геллер поселяется в каюте старшего штурмана, который уступает ему свою постель, а сам переселяется на диван. Нет конца предупредительности этих людей по отношению к нам. Дух товарищества и дружбы витает над всем судном.

Большая часть команды, как и молодой капитан „Рабочего“, — все архангельцы, земляки друг другу.

На борту „Рабочего“

В глубоких трюмах груза было не так много. Мы везем из-за границы, как известно, емкий и тяжелый товар: стальные машины. Они занимают не так много места в огромных трюмах лесовоза. Наклонившись в открытый люк над трюмом № 1, можно было увидеть в бледном луче света белые медленнодвигающиеся комки. Еще минута и, привыкнув к темноте, разглядываешь множество кур, бродящих по днищу трюма, клюющих зерно или

дремлющих. Старший штурман каждый день спускался в трюм, шарил по углам и поднимался наверх с добычей: несколько свежих яиц были заманчивой приправой к скучной морской пище.

На носу корабля лежал породистый бычок, приобретенный в Гамбурге. Он равнодушно пережевывал свою жвачку. Два ягненка с серой свалаявшейся шерстью бродили по палубе. Две откормленных до невозможности, свиньи. Они бродили от борта к борту, шупали все своими розовыми, влажными, подвижными пяточками. Полуторамесячное пребывание на судне не отучило их от старых привычек, и они пробовали рыть копытами железный настил палубы.

По вечерам в кают-кампании обыкновенно обсуждалось меню на следующий день. Население птичьего двора угрожающе быстро шло на убыль. Рассчитывать на получение живности в устье Енисея не приходилось, и это самым серьезным образом озабочивало моряков на „Рабочем“.

На вторую ночь мы вышли на уровень острова Белого, не встретив нигде льдов. „Сикстифор“ отделился от нас и взял курс на юг в устье Оби. Часа в два ночи, когда солнце уже поднималось из вод океана, мы достигли самой северной точки нашего путешествия. Адмиральское судно повернуло на восток, за ним повернули и мы навстречу солнцу.

Карское море быстро меняло свой цвет. Колоссальные количества пресной воды, которые изливали в него Обь и Енисей, резко меняли его характер. На следующий день по правому борту мы увидели на горизонте точку. Это виднелась верхушка знака, поставленного на берегу острова Белого для ориентировки проходящих судов. Остров был далеко, он спрятался за горизонтом и мы увидели только знак, поставленный на его берегу.

Жизнь на „Рабочем“ шла своим чередом. В свободное от вахты время люди коротали свои часы

в кают-компании, слушали граммофон и тяжело ударили по столу медными пластинками домино. Одинаково проходило время и в командной кают-компании и в кают-компании комсостава.

На зимовьях

Под вечер 21 августа показались темные очертания острова Диксон. Было слишком поздно, и людей мы не увидели.

На остров Диксон более охотно, чем на какую-нибудь другую радиостанцию уходят люди проводить томительную полярную зимовку. Дело в том, что песок, основательно выбитый уже по всему северному побережью Сибири, еще не перевелся на острове Диксон. Много там проходит и белых медведей. Пушной промысел на острове Диксон представляет из себя коммунальное дело всех зимовщиков. В строгом распорядке их дня, после 7 часов вечера созывается совещание, на котором обсуждается распределение работы на следующий день. Каждый из сотрудников рации имеет свой район, в котором он расставляет пасти на песца, 250 пастей разбросано в районе станции.

Постройка пасти на песца — это совсем своеобразное искусство. Приходится действовать совершенно особыми приемами и пускать в дело диковинный материал. Пасть строят из плавника, который воды Енисея приносят и прибывают к берегам острова.

Этот плавник — результат подмывов и оползней на правом берегу Енисея. Таежный лес не так крепок на корню, потому что ему мешает врыться в землю слой вечной мерзлоты. Ствол за стволом обрушиваются в реку, и она уносит их в полярное море. Еще не видно берегов, а уже плывут целые поля плавника. Вот из такого-то плавника и строят

зимовщики на острове Диксон пасти на песка. Но и это еще не все.

Отправляясь ставить ловушки, люди надевают особую обувь (бакари), специально для этого случая хранящуюся в сенах. Они надевают специальные рукавицы, не те, которые носят обычно. Особенно тщательно соблюдает это правило моторист радиостанции. Охотник не должен отдавать запахом человеческого жилья, копоты и керосина. Отправляясь к месту, где надо ставить пасть, зимовщики оставляют дома свои трубки и кистеты с табаком. Есть же такой чуткий нос, который уловит запах человека, оставшийся на вещи, даже если человек только тронул ее. Ловушка, которую тронули неосторожно, так навсегда и останется пустой.

Самолов на песка представляет из себя холмик с вбитыми в два ряда кольями, между которыми на высоте висит тяжелое, в два пуда весом, бревно, бревно опирается вырезанной в нем лункой на колышек, поставленный у выхода из ловушки. Колышек этот образует для бревна центр качания, а спереди оно подвешено на бечевке, которая проходит внизу между кольями. Бревно это носит подозрительное название „давило“, а бечевка, протянутая между кольями — явно уголовную кличку — „симка“. „Накроха“ — приманка для песка, состоящая из мелко нарезанного тюленьего сала, медвежьего мяса или рыбы, насыпана прямо под симкой. Надо помнить, что накроху насыпают отнюдь не рукой, а лопаточками — все для того, чтобы зверь не учуял западни.

Зимовщик, обходя свой район, иногда за несколько сот шагов видит давило обрушившимся, а под ним драгоценную добычу, лежащую неподвижно. Снять с песка шкуру не представляет особенных трудностей. Давно известен порядок, в ко-

тором надо делать разрезы острым ножом, чтобы шкура рубашкой снялась с окоченевшего тела песка.

Но дальше работать не так уже просто. Надо умело соскрести сало с мездры, оборотной стороны шкуры, надо умело ее хранить, чтобы она благополучно совершила длинное путешествие вверх по Енисею на много тысяч километров, потом по железной дороге в Москву — в холодильники Пушторга, а то и дальше, на Лейпцигскую международную меховую ярмарку. Мода на песка держится крепко и его пушистый, легкий, как пушинка, мех высоко ценится на Западе.

Кроме песцового промысла, зимовщики на острове Диксон бьют медведя. Диксоновские собаки издавна натасканы на медвежью охоту. При удаче зимовщику, уложившему медведя, приходится вызывать товарищей, потому что одному не справиться с разделыванием туши.

Зимовщики имеют в нескольких местах острова охотничьи избы, которые служат им базой во время промысла. Около одной из этих изб и были найдены трупы двух норвежцев, которые несли донесения и бумаги Амундсена из одной его экспедиции¹. Люди не дошли каких-нибудь нескольких километров до радиостанции и погибли.

Зимой 1929 года у зимовщиков оказались соседи. В октябре месяце 1928 года около бухты Беренса проходила шхуна „Борис Житков“. Она делала промеры дна и отвозила материал избы для одного из промышленников. Это было перед самым ледоставом.

Штормом шхуну „Борис Житков“ навалило на банку под берегом. Гранитный кряж продавил дно,

¹ Кнутсен и Тессем, принимавшие участие в экспедиции Амундсена на корабле „Мог“ (1918 г.). (Прим. ред.).

образовалась пробоина такого размера, что нельзя было и думать откачать воду. Машинное отделение и трюм залило водой. Удалось извлечь только часть продовольствия. На следующий день шхуна обмерзла и стал возможен переход на берег.

Люди остались жить на шхуне. Топлива у них было мало. Времянки слабо согревали каюты, жесткая сырость из залитых водой трюмов пронизывала их. Их было 22 человека команды и 8 человек комсостава. Близкое соседство с радиостанцией помогло зимовщикам сколько-нибудь удовлетворительно продержаться зиму. Но вскоре с капитаном шхуны Каминским произошло несчастье.

Возвращаясь с охоты, он провалился в прорубь. Полярная одежда сильно связывает движения. Человеку пришлось, держась одной рукой за кромку льда, вытащить другой рукой нож и разрезать на себе одежду. Пока он это делал, он совсем обмерз, ему пришлось бежать назад без одежды и только около самой шхуны его заметили товарищи и доставили в каюту. Человек был совершенно обморожен. Пальцы рук и ног потеряли чувствительность и уже почернели.

Дали радио на материк и из Гольчики, за 650 километров, была отправлена экспедиция с врачом. Врач ехал в нартах, запряженных 15 собаками. Переходы так трудны, что обратно вернулось только 10 собак. Капитану Каминскому врач ампутировал восемь пальцев на руках и 8 на ногах. Он был доставлен в Усть-порт, а команда осталась на прежнем месте.

Снять ее предстояло проходящим мимо судам Карской экспедиции. Это и было сделано впоследствии буксиром „Партизан Щетинкин“, который был проведен „Красиным“ сквозь лед со следующей группой судов.

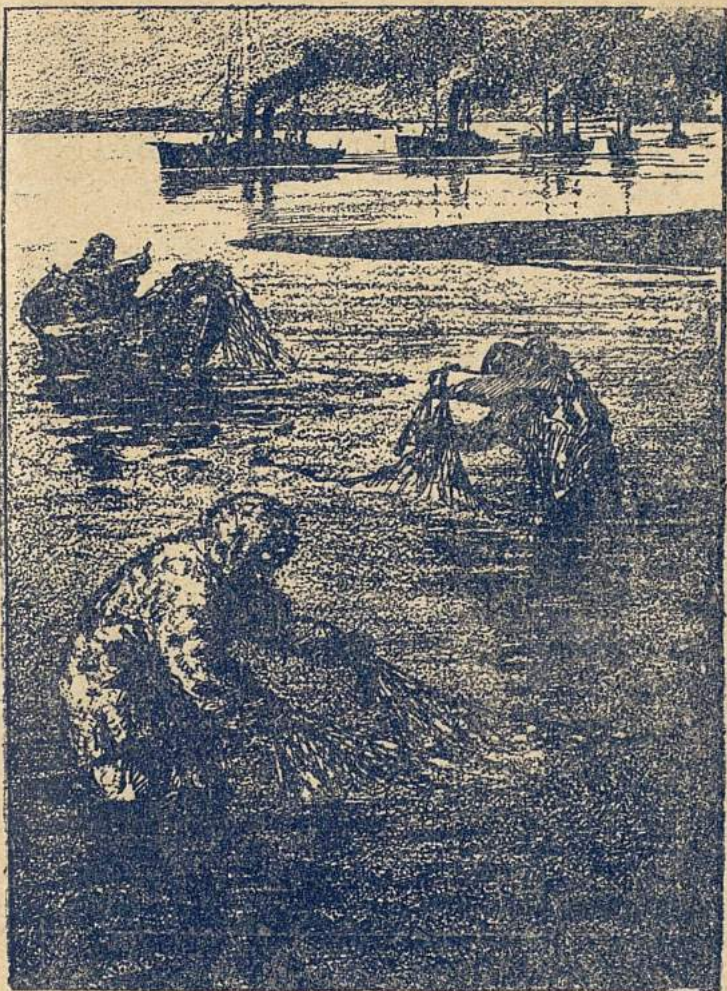
В устье Енисея

Утро 21 июля застало нас уже на Енисее. Только по цвету воды и по мелкой волне, рябившей поверхность воды, можно было понять, что мы идем уже не морем, а рекой. Енисей в этих местах так широк, что обоих берегов сразу не увидишь. Глубокие места в Енисее тянутся под правым берегом, и потому мы чаще видели правый берег, а левый изредка показывался на горизонте.

Голые, сглаженные ледниками, скалы без малейших признаков какой-бы то ни было растительности. Изредка встречали мы пустынные станки, состоящие из одного—двух бревенчатых домов, покрытых плоскими крышами. Людей не было, и трудно было решить, давно-ли брошен станок.

Шесть морских судов, вытянувшись в одну линию, шли по могучей реке. Закутанные в мех фигуры, в меховых капорах, возились около самолета. Они ставили сети. Одна сидела на веслах, выгребая против течения, а двое влезли в воду и с усилием тянули сеть. При виде шести чудовищ, дымящих своими трубами и уверенно идущих вверх по течению, они остановили свою работу, но через минуту они уже не обращали никакого внимания на нас.

Мели и острова тянулись многие километры. Наконец, река сузилась и появился станок, состоящий из шести—восьми домов. Кучка людей стояла на берегу и смотрела на приближающуюся флотилию. Это—первое постоянное поселение в устье Енисея, где живет несколько семей русских промышленников. Между тем, Гольчиха, как назывался станок, не стала и не может стать портом. Постоянное волнение, вызываемое встречами речного течения с приливно-отливными течениями с моря и отсутствие защищенного места для причала судов делают невозможным устройство в Гольчихе порта.



Туземцы ставили сети на песчаной отмели, посередине реки.

За Гольчихой Енисей заметно сузился, и левый низкий берег уже начал маячить на горизонте.

Несмотря на ширину реки, морским судам приходилось следовать по ней с осторожностью. Енисей славится каменными банками по всему течению и песчаными отмелями в устье. Напоминанием об осторожности является транспорт „Вайгач“ в 1918 году, севший на каменную банку около Ефремова камня.

„Вайгач“ — это тот самый ледокольный пароход, который вместе с таким же ледокольным пароходом „Таймыр“ прошел вдоль всего северного побережья Азии от Берингова пролива до Карского моря в 1914 году. В 1918 году ему предстояла новая экспедиция из Архангельска в устье Енисея за сибирским хлебом, в котором так нуждалась тогда Советская Россия.

Контр-революционный переворот в Архангельске и высадка англичан помешали „Вайгачу“ выполнить эту задачу. Он вышел в устье Енисея несколько позднее с чисто гидрографическими задачами описания берегов и обследования фарватера в Енисее.

Он исследовал течение реки не только своими лотами и другими измерительными приборами, но, к сожалению, и своими боками. В 9 кабельтовых от Ефремова камня он неожиданно на полном ходу наскочил на банку. В течение трех дней команда вынуждена была оставаться на аварийном судне, пока на выручку ему не пришел его брат „Таймыр“ и не снял людей.

„Вайгач“ все-таки и после аварии продолжал нести службу мореходства. Во всех лоциях Енисейского залива, по которым капитаны руководствуются при рейсах своих судов, под рубрикой „приметные предметы“, вы найдете указания, что „в девяти кабельтовых от Ефремова камня на банке сидит с под-

нятым носом транспорт „Вайгач“, сохранивший одну мачту и трубу и с пробоиной в днище“.

Проходя мимо Ефремова камня, мы с жадностью ждали появления „Вайгача“. Но „Вайгача“ мы на этом месте не нашли. Одиннадцать лет стояло судно на камне и на двенадцатый год весенним ледоходом его снесло с камня. Оно бесследно исчезло.

Мшалки и вешки

Каждую весну юркое суденышко Убеко (управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Севере) „Тобол“ обходит Енисей и расставляет на заранее намеченных местах вешки.

Вешки бывают черные и красные и состоят они из шеста, который, благодаря грузилу, стоит вертикально. На этом шесте устроено два плетеных конуса из ветвей. Когда эти конуса поставлены вершинами друг к другу — это означает, что судно должно оставить их к западу, когда они поставлены основаниями друг к другу — это означает, что их надо оставить к востоку, когда имеется только один конус основанием кверху, — надо их обходить с севера, а основанием книзу — к югу. Вешки поставлены на якорях из тяжелых, связанных друг с другом камней. Весеннего ледохода они конечно выдержать не могут, и осенью, перед ледоставом, „Тобол“ снимает их с якоря и увозит до весны.

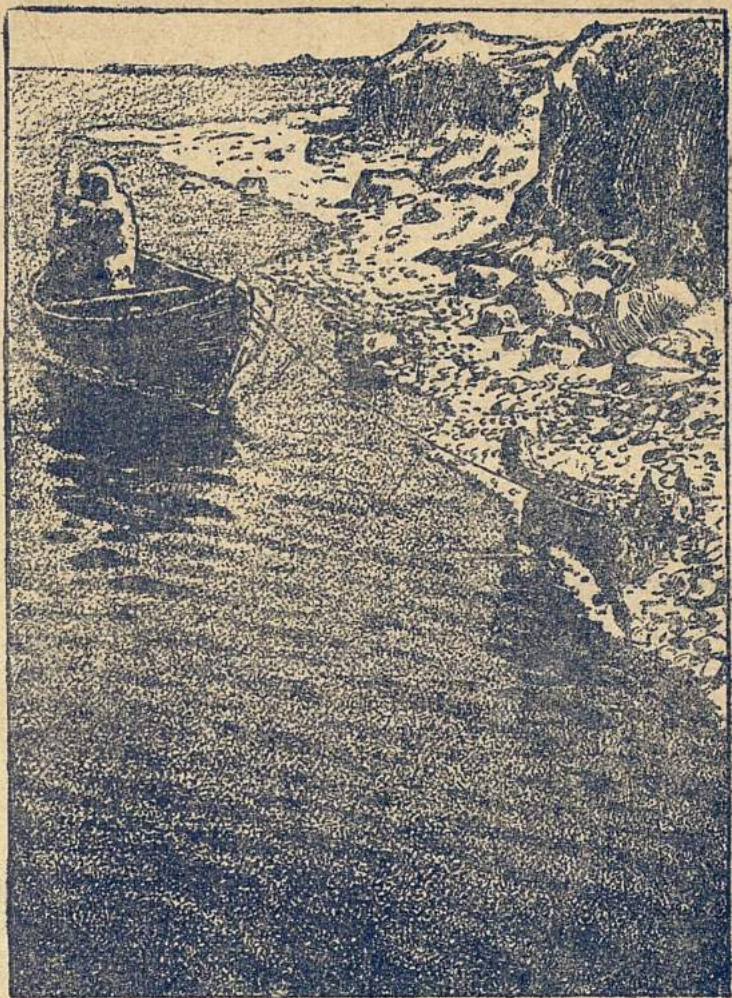
На утро 22 июля нам встретился первый буксир, который тянул за собой баржу. На Енисее ходят суда, которые развозят весной рыбаков на промысла и время от времени, повторяют свои рейсы, завозя на север предметы первой необходимости и собирая от рыбаков их улов. На первом пароходе навстречу нам следовал лоцман. Он перешел на наше адмиральское судно „Эбби“. С появлением лоцмана, работа на судах резко изменилась. Головное судно

вел лоцман, который твердо знал, какого ему фарватера держаться. Следующим судам оставалось только держаться курса переднего судна. Время от времени капитан поднимался в штурманскую рубку только для того, чтобы проложить на карте пройденный судном курс. Здесь уже не приходилось определять положение судна на море при помощи лага или секстана, в лоции Енисейского залива были помещены зарисовки всех приметных мест вдоль по берегу Енисея и определить положение судна не представляло больше никакого труда даже для меня.

По берегам стали попадаться берестяные чумы, на вбитых в песок колышках сушились сети, опрокинутые лодки лежали на берегу, закутанные в мех фигуры застывали на месте при нашем появлении, кудластые собаки бросались по берегу. Иногда мы видели лодки с тунгусами. Рулевой держал одно весло за кормой, а судно буксировала собака, бегущая по берегу.

Под вечер, в виду Бреховских отмелей нам пришлось остановиться выжидать высокой воды. Шесть судов тихо стояли на якорях, и сигнальные огни иллюминацией горели на их мачтах. Утром двинулись дальше в путь. Моряков не переставала изумлять река, по которой в течение трех дней идут морские суда, но нам предстояло идти вверх по течению еще три дня, да и то еще не было пределом судоходного фарватера для нас. Морские суда могут подниматься по Енисею более чем на 2.000 километров и еслибы не Осиновские пороги, взорвать которые не представляет особой трудности, суда могли бы доходить до самого Енисейска.

21 июля мы увидели на изгибе реки большую пристань, товарные склады и скопление домов городского типа под двускатными крышами. Это был Усть-Енисейск.



Судно буксировала собака, бегущая по берегу.

Усть-Енисейск много лет служил портом для Енисея, но неудобное место для погрузочно-разгрузочных работ заставило искать ему замену. Высокие мачты радиостанции господствовали над городом. Первый раз в году Усть-Енисейск увидел морские суда, но ему не суждено было послужить для них пристанью. Короткая остановка для смены лоцманов, и мы снова пошли дальше вверх по Енисею.

К вечеру с левого борта замелькали огни. Это было Дудинское, знаменитая меховая столица Енисея. Суда, не останавливаясь, прошли мимо, и мы только бросили полный сожаления взгляд на гостеприимные желтые огни, мелькавшие в окнах, и на смутно видневшуюся толпу, которая собралась на берегу при проходе шести морских судов.

Перед приходом в порт

На судне, в ожидании прихода в порт, начались подготовительные работы. Старший электрик возился на рострах лесовоза. Он снял крышку с железного сундучка, стоящего у основания мачты. Механик повернул рукоятку, проскочила синяя искра, кружки завертелись, с ними завертелся и большой чугунный вал, на котором был намотан стальной тросс. Тросс побежал через блок, подвешенный на вершине грузовой стрелы и потянул железный крюк (гак), лежавший на палубе.

На „Рабочем“ электричество заняло большое место. Кочегары уже не выбрасывают в мешках после вахты за борт накопившийся в кочегарке шлак. „Рабочий“ не знает паровых лебедок, которые надо долго разогревать перед пуском в ход, что так неудобно на Севере. Шлак выбрасывается в воду на „Рабочем“ при помощи электрического конвейера, погрузка и разгрузка произво-

дится помощью электрических лебедок, расположенных по четыре между передними и задними трюмами лесовоза.

Более того, „Рабочий“ не знает огромного штурвала, помещенного в рулевой рубке судна, за которым, обыкновенно, особенно в ответственных местах, приходится стоять двум рулевым, неустанно перебрасывающим рукоятки штурвала то в одну, то в другую сторону, чтобы держаться на румбе. Штурвалы заменены электрическим рулем и даже для ребенка легко поворачивать маленькую ручку, управляющую электрической рулевой машиной лесовоза.

Несколько производственных совещаний были проведены в командной кают-компании лесовоза. Тесная семья моряков обсуждала хозяйство своего корабля. Обсуждали излишние простои, которые происходили в портах по вине команды, проверяли показатели. В этом все были заинтересованы. Долго разбирали вопрос о том, достаточно ли внимательно шуруют кочегары в топках лесовоза, не прогорают ли напрасно колосники, не слишком ли много шлакуется уголь. Очень строгому экзамену подверглась работа лебедчиков, которые работали слишком порывисто, из-за чего получалась большая искра, и пластинки забрызгивались медью, а предохранители плавились.

К вечеру 22 июля Енисей сильно сузилсЯ. Он стал похож на среднюю реку Европейской России. Высокий лес стоял по обе стороны реки. Чаше попадались поселения. Деревянные крестовины самоловов прыгали по воде. Мы все собрались на капитанском мостике, потому что недалеко уже было до Игарского порта, но туман мешал нам видеть берега. Только, когда наступила темнота, головное судно свернуло в боковую протоку и гудками дало нам сигнал замедлить ход.

Кобылья вахта

— Торопитесь в кочегарку,—сказал мне дежурный штурман.—Там теперь очень интересное для вас — кобылья вахта.

Я спустился вниз в машинное отделение и согнувшись в три погибели, пробрался в кочегарку. Кочегарка обычно самое страшное место на судне. Не так страшно работать во время качки у стремительно движущихся механизмов в машинном отделении, где пышут сухим жаром цилиндры, ходят стальные кривошипы, и струйки масла бегут по обточенной металлической поверхности.

В кочегарке огромные котлы железными стенами обступают кочегаров. Топки, по две под каждым котлом, ревут от пламени. Часто приходится открывать дверцы топок, и во время качки они могут выплюнуть в лицо кочегару целую пригоршню раскаленного угля.

Машинный телеграф прозвенел, приказывая перейти на малый ход. Было уже отдано распоряжение понизить давление пара, а между тем, вахта только что заступила. Кочегары были в выигрыше. Несколькими часами тяжелой работы стало меньше. Они торжественно справляли свою „кобылью вахту“.

Один парень рисовал мелом на стенке котла. На рисунке был изображен всадник, соскочивший с кобылы и вступивший в разговор. Когда я входил, художник как-раз вправлял ему руки в карманы, и стараясь придать спешенному всаднику как можно более независимый вид. Закончив рисунок, кочегар подумал немножко и стал писать под рисунком стихи.

— Не одолжишь ли сенца
Корешку Миколу? —
Так балакал утречком
Корень первой вахты.

Потом, подумав немного, он продолжал дальше:

— Нет, пожалуй для себя
Лучше я оставлю,
Ведь кобыла-то моя
Тоже есть захочет!

Стихи эти не вполне, вероятно, понятны читателям. Необходимо пояснить. Корешок — это то же, что товарищ, или приятель, а под кобылой разумеется котел, который обслуживает кочегар, сенцо — уголь.

Стихи эти обозначают, что не приходится больше, лопату за лопатой, подкидывать уголь в топку. В этом заключалось все торжество, но кочегара не оставляла мрачная мысль о том, что впереди снова придется подымать пары и вернуться к изнурительной работе перед раскаленными топками.

Обычай „кобылей вахты“ соблюдаются почти на всех наших судах.

Между тем, машинный телеграф уже передавал сигнал „стоп“.

На головном судне ревел гудок, приказывая судам стать на якорь и свистел пар в брашпиль на носу. Оглушительно заскрежетали в клюзах якорные цепи и шесть морских транспортов в девятистах километрах от моря бросили якоря. В первый раз после долгих дней хода остановились машины. Нас отнесло течением, и кильватерный строй флотилии нарушился.

Пятилетка за полярным кругом

На берегу в тумане тускло горели электрические огни, где-то пытел локомобиль. Мерный всплеск весел — с берега к головному судну подошла лодка.

— С благополучным прибытием, — слышался оттуда голос. Благодарим, — отвечали с борта.

Прибыла ли речная флотилия? — было первым нашим вопросом. Оказалось, что ее еще нет. Нам предстояло начать разгрузку прямо на берег, не дожидаясь прибытия речных судов.

В Игарском порту нет еще никаких разгрузочных приспособлений. Первое, о чем надо было нам подумать — это своими средствами выгрузить на берег тяжелые машины и привезенный из Гамбурга локомобиль, весящий более 8 тонн. Для этого у нас были только руки, да судовые лебедки, рассчитанные не более, чем на 1½ тонны каждая. Об этом и об многом другом шла речь в кают-компании головного судна.

Английский капитан с багровым от выпитого им виски лицом равнодушно слушал эти разговоры.

Среди моряков на иностранных судах царило большое оживление. Они ждали, когда им, наконец, разрешат съехать на берег. Они ожидали найти на берегу обычные портовые пивнушки и, по крайней мере, кино. Но мы-то прекрасно знали, что на берегу всего этого нет, что всего 40 дней назад на берегу, где теперь мерцают огни электрических лампочек — была одна тайга.

14 июня к Игарскому берегу подошел речной пароход с баржей на буксире. На берегу лежал снег более метра толщиной, приходилось сначала расчищать место от снега, а потом вырубать кусты, которым зарос берег по самую линию высокой воды. Только после этого можно было начать выгрузку строительных материалов.

Жить было негде. К вечеру, после дня изнурительной работы, приходилось возвращаться на судно. Главной базой для рабочих и технического персонала был, да на все лето и остался, корпус старого речного парохода „Ян Рудзутак“. Машинное отделение его было заперто, как и штурманская рубка. Снесены все переборки а, вместо них, из досок были устроены большие помещения с нарами в два этажа и маленькие клетушки. „Ян Рудзутак“, стоя на якоре, имел до 400 жильцов. На нем сверх того помещалась столовая с кухней и врачебный пункт. „Ян Рудзутак“ слыл в Игарском под названием брандвахты. Это был центральный пункт строительства игарского порта и лесозавода. Старший инженер и распорядитель постройки жили на той же брандвахте. О брандвахте мы узнали из первого же разговора с приехавшими на борт „Нис Эбби“ работниками игарского строительства, но увидели ее только на следующее утро.

Утром Игарка выглядела менее таинственно, но зато и менее величественно, чем вечером. Высокие берега почти закрывали постройку, находящуюся за гребнем. Эти берега служили для строительства единственной защитой против весенних паводков. Вода в Енисее весной поднимается метров на 18, и строиться у воды, конечно, нелепо. Вдоль берегов вытянулись только бесчисленные штабеля лесной биржи.

Лесной Клондайк

Мы сели в шлюпку и с капитаном „Рабочего“ и еще несколькими товарищами направились к берегу. Капитан стоял на корме и „галанил“ веслом. Это — распространенный способ передвижения, который заключается в том, что весло вставляют в кормовую уключину и действуют им примерно так, как рыба действует хвостом. Скоро мы ткнулись в берег и вышли на пристань.

От высоких штабелей пиленого леса, ожидающих отправки в Англию, тянуло запахом смолы. Доски были плотные, мелкослойные и непомерной длины. Капитан, архангелец и потому знаток леса, хозяйственно осматривал штабеля и только щелкал языком от восхищения.

Пройдя биржу мы направились дальше к строительству. Несколько досчатых настилов круто сбегали к воде. Это были самотаски для бревен. Тут же под навесом пыхтел локомобиль.

Изрытая поверхность тайги была похожа на муравейник. Люди с топорами обтесывали бревна. Земля усыпана щепой. Голый костяк будущей лесопилки вздымался над пустынной площадью.

Мы прошли мимо лесопилки. Трудно было идти по раскисшей глинистой земле. Сапоги облипали

грязью. На каждом шагу мы скользили и только с величайшим усилием продвигались вперед.

Наконец, мы выбрались на устланную досками дорогу и пошли по ней в сторону группы строящихся домов. По этим улицам медленно проезжали волокуши с разным строительным материалом.

Пройдя по улице будущего городка, мы спустились вниз к Енисею, к тому месту, где, низко сидя в воде, виднелся „Ян Рудзутак“. Спуск к „Яну Рудзутаку“ был, пожалуй, самым трудным переходом из всех, которые выпали на мою долю. Только акробат или канатный плясун мог бы спокойно пройти по земле, которая, под действием летнего солнца, продолжала наливаться влагой. Ведь под ней на глубине полметра залегал слой вечной мерзлоты. Лед, который мы преодолели в открытом бою в Карском море, встретился нам снова запрятанным под землей. Тихой сапой пробовал он и здесь одолеть человека.

На верхней палубе „Яна Рудзутака“ господствовало оживление. Неустанно хлопали грубосколоченные двери. Люди с чертежами, ордерами и записками непрерывно сновали взад и вперед. Тут же по палубе, ничем не огражденной, сновали ребяташки.

Таков был общий вид строительства самого северного в мире лесного завода, расположенного в 200 километрах севернее полярного круга.

Игарка должна стать сибирским Архангельском. Она строится на такой же болотистой почве, на которой стоят Архангельск и Ленинград. Если в Архангельске теперь, когда он уже отстроился и заостил свои улицы ходить легко, то уже за городом, по лугам, не пройти иначе, как в болотных сапогах. Кому удалось видеть Игарку в год ее основания, тому легко представить себе Петербург, когда он еще только возникал на болотах.

Игарке предстояло через несколько лет стать городом с населением численностью свыше 10 тысяч. Об этом говорит сибирская пятилетка.

Так же как для Петербурга злейшим врагом Игарки была вода. Но Игарка имела еще одного врага, о котором приходилось все время думать. Деревянному строительству, бревенчатым срубам, высоким штабелям был страшен огонь. На площади перед спуском к „Яну Рудзутаку“, на столбе повешен пожарный колокол и висит большой плакат:

Берегитесь и бойтесь огня!
Преступно сегодня строить и завтра жечь!
Пожар—угроза завоеваниям рабочих и крестьян.
Заметил огонь—бей тревогу!

Строительство имеет в виду провести противопожарный водопровод, который будет в силах выбросить 20 тысяч ведер воды в час.

Сейчас главной заботой строительства было закончить постройку жилых домов и временного лесопильного завода на две рамы.

Самые напряженные работы велись по подготовке котлованов для закладки фундамента силовой станции. Бурение, которое проводили при разведке в прошлом году, в одном месте постоянно приводило к камню, залегающему на глубине нескольких метров под землей. Это дало основание предполагать, что на этом месте находится каменная плита, на которой легко будет поставить силовую станцию.

Однако работы этого года принесли жестокое разочарование. Вскрыли верхний слой земли и ушли в глубину на полметра, туда, где гнездовьями залегала вечная мерзлота. Глинистая почва, открытая действию солнечных лучей, начала оттаивать и обращаться в сплошной кисель. Пришлось поставить

помпы и непрерывно откачивать воду. Зарывались все глубже и глубже, но камня не находили. Земля дарила землекопам только куски сгнившего доисторического плавника, оленьи рога, да мамонтовы бивни. Начали пробивать землю шурфами, загонять в них бревна, чтобы только нащупать твердую почву, на которой можно бы было сколько-нибудь уверенно ставить тяжелое сооружение силовой станции. Полтора месяца отчаянной работы не дали никакого окончательного результата, и тревожные складки уже обозначались на лбах строителей.

Только к вечеру шлюпка доставила нас обратно на борт „Рабочего“, который жил уже ленивой жизнью судна, пришедшего в порт, но не начавшего разгрузку.

Вскоре утлый шитик остановился под висящим штормтрапом лесовоза. Несколько рабочих поднялись на палубу. Они обратились к капитану с просьбой помочь выручить товарища, который еще вчера ушел в тайгу и до сих пор не вернулся. Он, видимо, заблудился в тайге, которая начиналась тут же за последними бревнами, сложенными на краю строительства.

Искать человека в тайге совершенно безнадежно, тем более, что ни один из русских, — а все они прибыли сюда с далекого юга — никогда не бывал в тайге. На розыски отправили единственного тунгуза, служившего сторожем на лесной бирже, но трудно было надеяться на успех его поисков.

Рабочие просили, чтобы „Рабочий“ пустил в ход свой мощный гудок. Так и сделали. Басистый протяжный гудок „Рабочего“ раскатился по протоке и загудел над тайгой. В течение двух часов, до наступления сумерек гудел „Рабочий“ на игарском рейде. К вечеру нам сообщили, что пропавший человек вернулся из тайги.

Загудели лебедки

Наши суда прошли на следующий день по протоке несколько выше строительства и стали там почти вплотную к берегу. Игарская протока настолько глубока, что морские суда могут свободно подходить к берегу и производить разгрузку. Открылись трюмы. Загудели лебедки, и привезенный из Гамбурга груз пошел на таежный берег. Там он будет лежать, дожидаясь речных судов, которые увезут его вверх по Енисею. Тяжелые чурки свинца штабелями легли на диком берегу, к которому вплотную подступила тайга.

Окончив разгрузку, два английских судна снова спустились к лесной бирже, стали у стенки и начали грузиться пиленным лесом. На смену им к берегу пошли мы. Открылись широкие люки нашего лесовоза, и в них показались досчатые ящики с комплектами для конных косилок и синие ажурные пачки железных колес. Железный крюк на стальном тросе спускался во мрак трюма. „Майна“ — раздавалось из трюма. Лебедчик слегка поворачивал рукоятку, электрическая лебедка визжала, выволакивала ящик на середину трюма, а потом вздергивала ее кверху. Стрела, на которой висел ящик, поворачивалась и выносила его за борт. — „Вира“ — раздавалась команда. — Трави по маленьку! — и ящик медленно опускался на берег, где его подхватывали грузчики.

До строительства — полтора километра. Очень соблазнительно добраться пешком из пустынного места, куда мы были заброшены, в этот кипучий северный муравейник. Несколько человек из команды в том числе и я, сделали попытку пройти к брандвахте. Уже через несколько шагов мы оказались в тайге — в густо растущем кедровом, лиственничном и березовом лесу. Под ногами краснела брусника, мо-

рошка, высокими веерами покачивался папортник. Деревья, которые не могут из-за вечной мерзлоты глубоко пустить в землю корни легко валятся от самого незначительного ветра. Вот такие мертвецы и попадались ежеминутно нам под ноги. Они густо заросли мхом и обратившись в труху, рассыпались под нажимом каблука.

Не легко было перебираться через эти заграждения, но еще худшим препятствием было болото, в котором мы ежеминутно увязали по самые колени. С опрокинутого дерева на кочку, с кочки в вязкий провал и снова на поваленный ствол, такая дорога вела вдоль берега по направлению к строительству. Через полчаса мы уже обливались потом. Мы насквозь промокли. Больше трех часов пробирались мы через тайгу. У брандвахты нас встретила скользкая, трудно проходимая грязь, но и она показалась нам избавлением.

К вечеру следующего дня мы уже вернулись к лесной бирже и стали к самой стенке. Трюмы спешно подготавливали к приему леса. Прежде всего пришлось вымыть их при помощи пожарной помпы. В переднем трюме лежал уголь, запасенный на „Рабочем“ для дальнего рейса. Лес, погруженный в запачканный углем трюм, был бы принят в Англии приемщиками как бракованный лес. Дно трюмов усыпали опилками. Туда уложили крестообразно рейки и макаронник. Теперь можно было приступать к погрузке.

На лесной бирже разбирали уже первый штабель и накладывали пачку досок на медведку—маленькую тележку. Медведка легко—слишком легко—пошла по деревянному настилу, который крутым скатом сбегал к пристани. Ее не надо было тащить, она бежала сама.

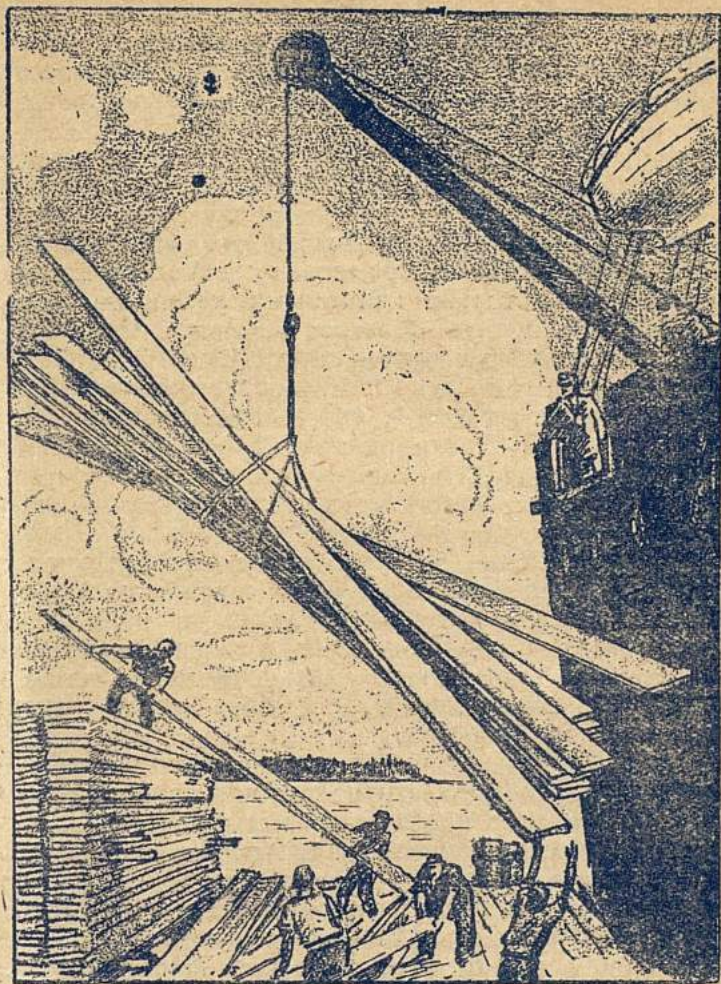
Медведку подводили к борту лесовоза, над ней наклонялась стрела с тяжелым крюком. Стропа,

петля сделанная из каната, охватывала пачку, и под команду — „майна“ — 30 - пудовая пачка взмывала кверху над высокими железными бортами лесовоза. Потом ее заводили над трюмом, она покачивалась и вращаясь опускалась вниз. Грузчики подхватывали ее налету и высвобождали из петли.

Верховными распорядителями погрузки были старые архангельцы, стивидоры, великие мастера своего дела, которое в Архангельске передается от отца к сыну. Еще ребята они присматривались к работе отцов и лет 14 выполняют свою первую самостоятельную работу — погрузку клепки в трюм какого-нибудь беломорского суденышка. Погрузка леса в трюмы лесовоза, действительно, требует высокой квалификации. Необходимо, чтобы лес был погружен вплотную, почти без свободных промежутков, потому что иначе при шторме груз может сдвинуться и навалиться на борта, а перемена центра тяжести может заставить судно лечь на бок. Кроме того, нет никакого расчета терять полезную площадь. Чем больше судно заберет леса, тем лучше.

Между тем, трюмы лесовоза мало похожи на склад. Их бока выгнуты и сужаются в ту или другую сторону, а сами доски попадают разной длины и разной толщины — вот и надо так распорядиться укладкой, чтобы образовать из них плотную, компактную массу, заполняющую весь трюм лесовоза.

Погрузка леса шла в Игорском почти круглые сутки. Ночи уже были темны, и длинная цепь электрических огней горела над пристанями лесной биржи. Торопились использовать хорошую погоду. Погрузка леса под дождем была бы положительно несчастием. Лес боится дождя. На сыром лесе, погруженном в трюмы, появляются синие пятна и такой лес считается уже браком, каковы бы ни были его другие качества.



Тяжелая „пачка“ досок поднялась над железным бортом лесовоза

Несколько стандартов леса на „Пис-Эбби“ грузили во время дождя. Последовал резкий протест грузчиков, которые отказались продолжать работу. Рабочие говорили: „не хотим грузить мокрый лес, он весь посинеет пока дойдет до Лондона“.

Накануне зимовки

Нетерпеливое ожидание речного каравана, который почему-то задержался в верховьях Енисея, овладело не только капитанами лесовозов, торопившимися пройти обратно в Карское море, но и распорядителями строительства. Постройку решено было продолжать зимой. Скоро предстояло отправить назад тех рабочих, которых нельзя было оставить на зимовку. Все зависело от того, успеют ли до первых заморозков построить жилые дома, в которых можно было бы вынести тяжелую Игарскую зиму.

Если тяжелы были условия летней работы, то впереди предстояла еще зима с морозами свыше 50°, с ночью, которая длится целых два месяца, причем в течение месяца солнце ни разу не появляется над горизонтом. Речной караван должен был привезти рис, какао, масло, сахар, без которых никак нельзя было бы оставаться на месте.

Для прибывающих продуктов надо было построить кладовые, а это не так просто, потому что погребов в этом районе рыть нельзя—все из-за вечной мерзлоты. Продукты, сложенные в кладовой Игарского кооператива уже пострадали. Картошка плесневела, папиросы не раскуривались.

На собраниях оживленно обсуждался вопрос, что делать дальше, как встречать зиму. Опытные хозяйки предлагали опустить бочки с огурцами в воду, чтобы они хранились под льдом, капусту под-

весить под потолком склада, а картошку раздать на руки, чтобы ее можно было где-нибудь рассыпать.

Между тем, гуси и утки уже снялись с места и полетели на юг, березы начали желтеть. По всей видимости, наступала ранняя и короткая туруханская осень. Однажды ночью из-за горизонта появились светлые подвижные лучи, которые шупали полнеба, как лучи огромных прожекторов. Северное сияние было уже явным признаком того, что жизнь начинает замирать, а между тем, были погружены только первые пять судов, пришедших с моря.

Авария Чухновского

Радио сообщало нам, что третий караван судов благополучно проведен „Красиным“ через Карское море. Караван шел в составе шести судов и несколько задержался в устье Енисея из-за того, что опоздали лоцмана. Первым пришел и бросил якорь в игарском протоке лесовоз „Леонид Красин“. На его палубе стояли четыре огромных котла для силовой станции игарского завода, весом каждый по 24 тонны. Моряки с „Леонида Красина“ рассказали нам о подробностях последнего полета Чухновского, которого они, сняв с воды, доставили на остров Диксон.

Чухновский вылетел 19 августа из Югорского шара на остров Диксон. С самолета перестало поступать радио. В течение целых суток от самолета не было никаких известий, а остров Диксон также сообщал, что „Комсеверпуть“ не прибыл. „Красину“ пришлось, вместо проводки судов, готовиться к тому, чтобы итти на поиски самолета. Однако, на следующий день радист „Леонида Красина“ принял уже радио с ледокола „Красин“ с первым известием о судьбе самолета.

„20 часов 19 самолет произвел вынужденную посадку вследствие порчи мотора. Широта примерно, 70° 10', долгота 64° 30'. Следуйте на помощь. Вероятно, оставляю вас около него, сам пойду встречу Микояна, имейте полный ход. Евгенов“.

„Леонид Красин“, подчиняясь приказанию, вышел на поиски самолета. Ледокол „Красин“ и лесовоз „Леонид Красин“ были заняты сейчас решением одной задачи.

Они подошли к указанному месту. Палубы их и мостики были усыпаны людьми, которые шарили биноклями по морю. Спустили на воду шлюпку и разделили между собой район поиска: ледокол „Красин“ пошел обшаривать северную часть района вокруг шлюпки, с „Леонид Красин“ в южную.

Все это время самолет держал связь с радиорубкой ледокола. Из его сообщений было ясно, что он сохранил один мотор и пользуется им для того, чтобы лавировать в море, на котором в это время, начало свежеть. Самолет сообщал, что он подошел о кромке льда и спускается вдоль нее к югу.

Следующее сообщение давало знать, что волна заливаёт носовую кабину самолета как-раз ту, в которой находится радиостанция. Повидимому, борьба шла уже не на жизнь, а на смерть. Радиосвязь самолета была необходимым подспорьем при поисках, потому что трудно заметить самолет, окрашенный в защитную краску и сидящий на воде.

„Сейчас буду осушать приемник — сообщал по радио Алексеев. Повидимому, это ему удалось, потому что через некоторое время на „Леониде „Красине“ снова приняли радиограмму с самолета.

— Вижу пароход, кажется „Леонид Красин“. Чухновский.

Но если с самолета заметили судно, то судно шло в слепую и не видело нигде самолета. „Леонид

Красин" запросил Чухновского, каким курсом ему идти и получил ответ: держите взятый курс.

В 40 минут шестого на „Леониде Красине“, наконец, заметили самолет, который как подбитая птица бежал по воде, работая одним мотором. Самолет приняли на буксир и команда с него поднялась на палубу. Через некоторое время к месту встречи подошел и „Красин“.

Нельзя было оставить самолет на воде, потому что свежая штормовая погода грозила захлестнуть его водой и пустить ко дну. Но он весил шесть с половиной тонн, а стрелы „Леонида Красина“ были предназначены для подъема груза не более трех с половиной тонн. Но выбора было. Под ответственностью начальника экспедиции самолет взяли на тали и подняли на палубу.

Только потом обнаружилось, что скоба, на которой была закреплена стрела, треснула во время подъема. „Леонид Красин“ с самолетом на борту направился к острову Диксон, а „Красин“ пошел обратно в Югорский Шар проводить следующую группу судов, которая его уже там ожидала.

23 августа „Леонид Красин“ выгрузил самолет в бухту острова Диксон, а сам пошел в Енисей на Игарский порт. На острове Диксон рядом с домиками радиостанции появились палатки, в которых поселилась команда самолета. Шкуна „Зверобой“ должна была доставить на остров Диксон новый мотор для самолета. После установки мотора Чухновский собирался произвести несколько полетов в районы устья Пясины, а потом лететь Енисеем до самого Красноярска.

В 900 километрах от моря

После „Красина“ в Игарский порт пришли еще пять судов и на рейде этой удивительной гавани, на расстоянии 900 километров от моря, стоял и гру-

зился уже целый флот из одиннадцати больших кораблей. По ночам рейд Игарского порта сиял бесчисленными сигнальными огнями. Десятки шлюпок сновали взад и вперед по протоке. Среди судов, пришедших с моря, был еще знакомый нам мощный буксир „Партизан Щетинкин“. Ему не легко дался переход через Карское море. Машины его были законсервированы, люки задраены. Он беспомощной личинкой тащился на буксире за „Леонидом Красиным“ и волна гуляла по палубе. Но здесь, в Игарской протоке, он казался уже героем и даже напоминал „Красина“ одной своей огромной откинутой назад трубкой. Немецкая команда, которая привела буксир на Енисей, сдавала судно советским речникам. Буксир пошел на пробный пробег по Енисею. С ним было связано много надежд на ускорение прихода плотов, которые еще даже не успели добраться до Туруханска.

Наконец Туруханск сообщил нам, что мимо него прошел первый речной пароход „Амур“ с двумя баржами на буксире. Со дня на день мы ожидали, что при входе в Игарскую протоку покажется речной караван, но встреча с ним произошла не так, как хотелось нам.

Пыхтя двумя трубками, к „Яну Рудзутаку“ подошел моторный катер постройки Ярославского завода. Он все время шел с „Амуром“, но пришел один потому, что с караваном произошла авария. При самом входе в протоку он посадил одну баржу на банку.

Под вечер мы вышли на катере из протоки в Енисей и увидели большой колесный пароход, стоящий бок-о-бок с колоссальной баржой. Баржа была нагружена лесом, на палубе сложены поленницы дров. В загородке стоял скот, предназначенный для Игарки. На корму был нагружен большой бревенчатый двухэтажный дом. Тройной руль баржи был разломан.

С палубы „Амура“ толстые шланги“ были опущены в трюм баржи, который заливало водой.

Баржа крепко сидела на камне.

Осмотр баржи показал командованию, что несчастье не так уж велико. Два парохода стали ее медленно поворачивать на камне. Она повернулась, закачалась и легко соскользнула с камня. К утру уже она стояла в порту бок-о-бок с лесовозом. Ее спешно начали разгружать. Скот, отошавший от месячного перехода по реке, перевезли на Самоедский остров.

Вокруг одиннадцати судов, грузившихся для отхода в Карское море, кипела работа. Пять из них стояли у стенок лесной биржи, остальные грузились лесом прямо с барж и лихтеров, поставленных к ним вплотную с обоих бортов.

Самой трудной задачей из всех, которые приходилось разрешать в Игарке, была разгрузка с „Леонида Красина“ 24-тонных котлов.

По истории с подъемом самолета „Комсевер-путь“ на палубу „Леонида Красина“ мы уже знаем, что стрелы „Красина“ могут выдержать не более $3\frac{1}{2}$ тонн.

На тяжелом двухрядном плоту между берегом и „Леонидом Красиным“ установили огромные салазки, на которые надо было опустить котел. Скат из могучих бревен, лежащих на крепких подпорках, был уперт в борта лесовоза.

Котел обвязали стальными тросами, поставили домкраты и стали поднимать для того, чтобы перекатить через борт. Несколько лебедек натягивало тросы, бревно за бревном подкладывали под котел. Когда котел перетянули за борт, и он уперся в бревенчатый скат, посыпались щепки, и судно сразу, освобожденное от груза в 25 тонн, тяжело поднялось. Медленно, шаг за шагом, спускался котел, пока не лег на салазки. Его крепко привязали

к салазкам и локомобиль, стоящий на берегу, медленно потащил котел вверх.

Так был спущен с борта „Леонида Красина“ и второй котел, потом „Красин“ вышел на рейд, повернулся другим бортом и приступил к разгрузке двух оставшихся котлов.

Игарское строительство получило котлы для своей силовой станции.

Между тем, на другие суда усиленно грузили лес. Надо торопиться — приближались последние сроки для возвращения в Карское море. Плоты с круглым лесом приближались уже к Туруханску. Таяли штабеля пиленого леса на лесной бирже, погрузка велась и ночью при электрическом свете. На некоторых судах были полностью загружены трюмы, вдоль бортов ставили торчком бревна и начинали укладывать лес на палубах. Понемногу суда опускались в воду ниже ватерлинии.

На строительстве готовились отправлять рабочих на юг. Перед медицинским пунктом стояла очередь. На стене брандвахты появлялся список за списком. Со дня на день ожидали прихода парохода „Спартак“, который шел на север последним или предпоследним рейсом. Этот „Спартак“ должен был забрать в селе Дудинском норильскую экспедицию, в Игарском рабочих, а мест на нем было не больше шестисот. Потому-то все с таким волнением ожидали его прихода.

В помещении новой механической мастерской, где еще не были установлены станки, каждый вечер происходили собрания по чистке. Тускло горели керосиновые лампы, запах от прелой одежды и мокрых сапог густо поднимался кверху. Люди сидели на собрании часами.

Приходит „Спартак“

Через два дня после того, как радио сообщило нам, что „Спартак“ вышел уже из Туруханска вниз по Енисею, под-вечер из-за излучины Игарской протоки... послышался гудок, и вскоре в протоку выплыло белое тело „Спартака“. Типичное старое речное судно колесной системы „Спартак“ наравне с „Петровским“ и „Коссиором“ был гордостью Енисея. Гордостью этой он сделался лет 30 назад, да так и остался, хотя пережил уже не только свою молодость, но и зрелый период жизни. Таковы все суда на Енисее. „Петровскому“ уже 40 лет, а двадцатисемилетний „Амур“ чувствует себя еще совсем молодым, хотя он на одну треть утратил свою мощность — вместо 600 сил, дает только 400.

Длинные и плоские суда сильно ширятся по середине, где по обеим сторонам помещаются огромные колеса с деревянными плицами. Задняя закрытая палуба сплошь уложена штабелями дров. Суда идут на дровамном топливе.

„Спартак“ ошвартовался недалеко от бранд-вахты. Мы с тов. Гелером перешли на него. Нам предоставили двухместную служебную каюту и разрешили подниматься на верхнюю палубу, которая являлась в то же время и капитанским мостиком.

Пока „Спартак“ стоял у Игарской пристани буфет на пароходе был переполнен местными жителями. На судне продавалось пиво, которое на всем протяжении от Курейки, лежащей на полярном круге до крайнего севера, было запрещено.

Зона спиртового запрета еще шире. До самого Ярцева, лежащего на 60° северной широты, продажа „горькой“ запрещена, даже в судовом буфете. „Спартак“ везет на север только пиво. Зато частник-буфетчик на „Спартаке“ загрузил пивом до отказа свою кладовую.

Снова загудели гудки, плицы стали ударять по воде, и „Спартак“ пошел вниз по Игарской протоке мимо флотилии морских гигантов, стоявших у пристаней и на середине рейда. Вот „Нис-Эбби“, низко осевшее в воду, — лес уже начинали грузить на палубы, вот „Леонид Красин“, накренившийся на бок, потому что с левого борта были сгружены уже два котла, и он стал на 48 т легче. Вот безмолвная громада „Свинемюнде“, а вот и лесовоз „Рабочий“, на котором мы провели столько хороших дней.

Сотни пассажиров „Спартака“ высыпали на палубу, широко раскрытыми глазами смотря на морские пароходы, которые им никогда в жизни не приходилось видеть.

Сложив ладони рупором, проходя мимо „Рабочего“, я прощаюсь с ним криком:

— Ра-бо-че-му при-ве-ет!..

Оттуда машут нам руками.

Но вскоре за нами скрывается Игарское строительство, мы выходим на ширь Енисея и северная тайга обступает берега, словно и не бывало здесь культурной жизни. Как-то не верится, что в нескольких километрах отсюда осуществляется одна из глав пятилетки — индустриализация Севера. Только мигалки время от времени встречают „Спартака“ тревожными вспышками. Полным ходом идет „Спартак“ вниз по Енисею, по знакомым нам местам, которые мы уже проходили на „Рабочем“. Мы уже знаем, что скоро поредеет тайга и тундра снова выйдет на берега, мы знаем, что на дальнем Севере есть одно только холодное Карское море, по которому крадучись идут транспарты и где хлопочет неутомимый „Красин“.

„Спартак“, нещадно дымя, идет к северу. Спускается вечер, и судно начинает оставлять за собой бешеный смерч искр. Фонтан багровых уголь-

ков взлетает из трубы и черной чешуей падает на палубу. Время от времени палубный матрос проходит с метлой и сбрасывает за борт погасшие угольки.

Это те самые искры, которые сожгли 3 июля под Маклаковым баржу № 975, шедшую на буксире за „Амуром“. На реке, богатой залежами угля, суда идут на дровяном топливе, и нещадно сифонят искрами, подвергая величайшему риску драгоценные грузы, идущие за ними на буксире.

Наступает ночь, и берегов уже не видно. На верхней палубе загорается прожектор, и иссиня-белый луч начинает шарить по берегам. Он выхватывает из темноты то сети, которые сушатся на кольях, то вытащенные на берег опрокинутые лодки, то утес или суровые бревенчатые избы станков.

Луч прожектора помогает „Спартаку“ определиться. Фарватер на Енисее не так прост, как казалось бы при его ширине.

Изредка „Спартак“ делает остановку. Тогда подвешенный на носу и вынесенный за борт якорь опускается на дно, и „Спартак“, отдавая цепь, медленно отходит по течению, позволяя себя отнести ближе к берегу.

Тяжелая лодка — „кунгас“ — отваливает из-под кормы „Спартака“. Рулевой стоит на корме и правит огромным изогнутым веслом, похожим на кривой турецкий ятаган. Группа пассажиров стоит в „кунгасе“, а на берегу к воде спешно сдвигаются смутные фигуры людей. Кунгас, спустив пассажиров и приняв новых, возвращается обратно к „Спартаку“. Шипит брамшпиль, с грохотом выбирается якорь, звякает машинный телеграф, луч прожектора неожиданно гаснет, и „Спартак“ снова идет к северу.

В меховой столице

„Спартак“ оказался достаточно быстроходен: утром уже показались рассыпанные по двум холмам постройки Дудинского. „Спартак“ стал под самым берегом, сбросив сходни. Таким образом, нам все-таки удалось высадиться в Дудинском, мимо которого мы не останавливаясь прошли в первый раз. Мы спустились на берег, устланный галькой, и поднялись на высокий берег, направляясь в правление Дудинского отделения Турухансоюза, которое было предупреждено о нашем приезде.

Турухансоюз объединяет и промысловую и потребительскую кооперацию и поэтому носит точное, но чрезвычайно трудное название „Интеграл-союза“. Он снабжает енисейских рыбаков и охотников предметами первой необходимости, он скупает у них их улов и добычу. Наряду с „Интеграл-союзом“ существует только еще „Госторг“. Частник уничтожен окончательно. Нет больше скупки мехов за бутылку водки, нет больше кабальных сделок, нет больше обмена драгоценной „мягкой рухляди“ на безделушки и побрякушки.

В прежние время сибирские купцы сами и через своих приказчиков держали в своих руках целые районы величиной с доброе европейское государство и вели себя там, как настоящие князья-феодалы. Добыча целого года была скуплена у туземцев наперед или в кредит, им отпускалось ровно столько хлеба и охотничьего припаса, чтобы продержаться до следующего года. Туземцы жили впроголодь и вымирали.

Знаменито жадное племя купцов „тунгусников“, которые специализировались на обмане и обирании тунгусов. Тунгусники поджидали доверчивых туземцев в тех местах, где они выходили к реке. Тогда начинался бег взапуски к будущим клиен-

там. Казалось бы, эта конкуренция могла до известной степени служить регулятором цен. Но, пользуясь своеобразными представлениями первобытного племени, купцы, по взаимному соглашению, не давали этой конкуренции сколько-нибудь развернуться. Кто подбегал первый, и успевал надеть на тунгуса свой „подарок“, шитую рубаху, тот и приобретал монопольные права на торговлю с этим туземцем. Тунгус считал себя уже не в праве обращаться к другому купцу, и продавал пушнину по той цене, которую ставил ему „тунгусник“.

Мы с тов. Геллером вошли в дом, на котором висела красная вывеска:

„Туруханский Интегралсоюз
Дудинское отделение“.

Нас встретил молодой парень, председатель отделения, комсомолец Миргунов. Он тотчас же повел нас на склад Турухансоюза.

Отперлись двери и мы вошли в огромный, построенный в два этажа амбар. Хотя зимняя добыча уже была погружена и отправлена в Туруханск и дальше на Красноярск, в амбаре горами лежали и были развешены бесчисленные меха. Это был так называемый „бытовой“ мех, кстати сказать не весь местного происхождения. Читателю будет любопытно узнать, что для того, чтобы обеспечить как можно шире экспорт мехов, меха для местного употребления завозятся на Северный Енисей даже с Урала. Превосходный пример планового хозяйства.

Эти горы меха, предназначены исключительно для нужд туземцев и промышленников. Это были меховые шубы без разреза, надевающиеся через голову с пришитым меховым капором. Меховые

шапки-капора, меховые высокие сапоги, мехом наружу и во-внутрь. Сшитые не ниткой, а особо изготовленной оленьей жилой, многие из этих вещей были превосходного качества и работы. Умело комбинируя меха одного и того же зверя, только с разных мест шкуры и разной расцветки, сшивая вещи из полосок и затейливо расположенных квадратиков, туземные женщины показывали образцы высокого мастерства. Особенно хороши были праздничные унты — сапоги, расшитые разноцветным бисером.

Оленьи меха, медвежьи, лисьи лежали небрежно разбросанными грудями, попадались песцы и росомахи. Вот эта самая мягкая рухлядь, за которой на кочах шли новгородцы и москвичи из горла Белого моря, через Карское, через полуостров Ямал и Обскую губу в сказочный город Мангазею и сменивший его позднее Туруханск. Ради этих мехов захватывали аманатов и кормили их юколой. Мягкие на ощупь, зыблющиеся от дыхания и сквозняка, легкие на вес, лежали эти меха, купленные по твердым ценам, обмененные на хлеб, свинец, винтовки на складе нового хозяина.

В нижнем этаже амбара лежали огромные свернутые тюки — это были специально пошитые чехлы или вернее меховые и бумазейные стены чумов.

Обдуманно поднимая культуру и улучшая быт туземцев, Турухансоюз пропагандирует делом переход туземцев с обыкновенных чумов на нартяные. Остовы нартяных чумов десятками и сотнями, целыми улицами стоят на площади перед амбаром Турухансоюза. Это были пока-что голые остовы, поставленные на нарты, с полом, приспособленным в одном месте для установки печурки, с маленькими рамами для окон.

Отсюда, из этого амбара, меха проделывают свой длинный путь большей частью на Новоси-

бирск или Москву, где они хранятся в холодильниках до отправки их на меховые ярмарки за границей.

Особенно славится знаменитая Ипа „Internationale Pelz-Ausstellung“¹ в Лейпциге. Там происходит оптовый торг мехами.

Образцы мехов, по всем правилам высокого искусства магазинной выставки, выставляются в колоссальном советском павильоне лейпцигской „Ипы“, а самые партии мехов затвердевшими шкурками, нанизанные хвостами на бечевки, как связки сушек или сельди, висят в подвалах холодильников, где служители в белых халатах производят отборку и отпуск.

Если в прежнее время сообщение морем с Северной Сибирью производилось почти исключительно ради мягкой рухляди, то теперь, как мы видим, морем идут лес, лен, конский волос и проч. в обмен на машины. Мех идет на юг. За мехом идут речные суда, за мехом шел и „Ставрополь“, затертый в этом году льдами. На службе Пушторга имеются и самолеты. Мех — легкий и дорогой товар, потому выдерживает недешевую воздушную перевозку. Кроме того, морская перевозка возможна лишь в течение 1—2 месяцев в году. Нет никакого смысла копить и задерживать доставку мехов. Новый порт на Оби и Игарский порт на Енисее — это новая Мангазея не пушная, а лесная и уже не хищническая. Это — узловые пункты нового социалистического хозяйства.

Село Дудинское живет не только рыбой и мехом. Дудинское является естественным выходом на Енисей Норильского района. В каких-нибудь 100 км от Дудинки в Норильской системе лежат неисчерпаемые запасы каменного угля и других

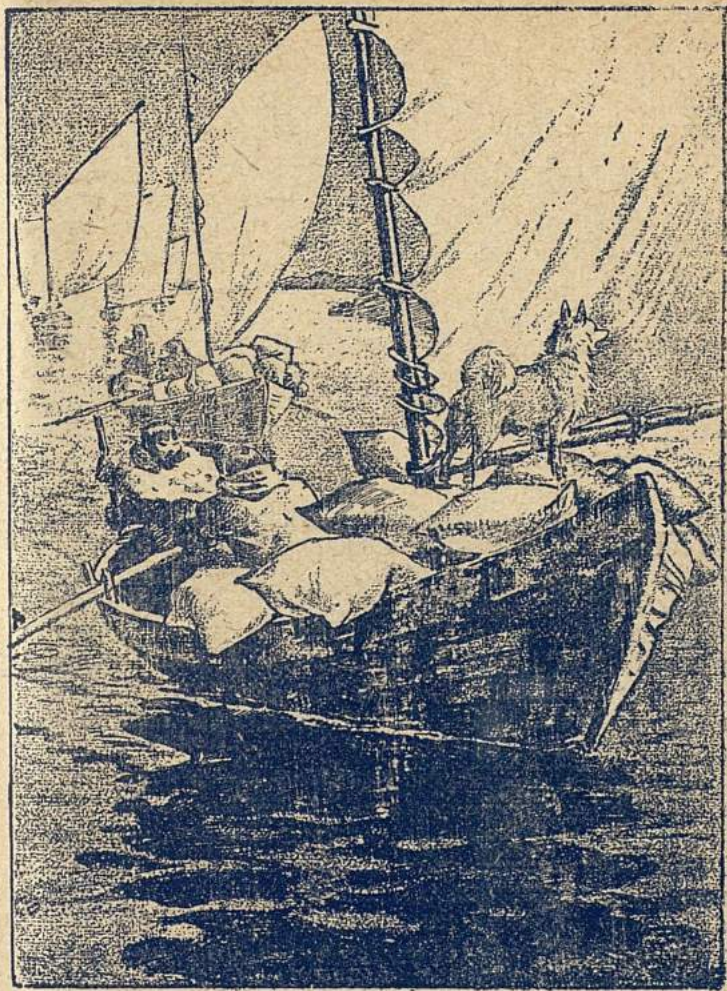
¹ Международная меховая выставка.

ископаемых. Правда, эти 100 км не шутка. Если зимой сообщение через тундру не представляет еще особенных затруднений, то летом по мокрой тундре, усеянной валунами, нарты с оленьей запряжкой насилу свезут со скоростью пешехода каких-нибудь 6 пудов груза. Были предприимчивые сибирские купцы, которые интересовались норильским углем, по своему качеству не уступающим „кардифу“. Однажды партия этого угля была на оленях доставлена на берег Енисея.

Теперь СССР, развертывая свой хозяйственный план, систематически изучает богатство Норильского бассейна. Там два года уже работает геологическая экспедиция. План индустриализации норильских разработок уже совершенно продуман, и в тундре строятся бараки для будущего Норильского городка. Железная дорога соединит Норильск с Дудинкой. Только это будет не обычная железная дорога, потому что невозможно проложить плотно по занесенной зимой снегом, а летом — раскисающей тундре, а подвесная. За этой-то Норильской экспедицией и прибыл в Дудинское „Спартак“. Был точно рассчитан день, когда экспедиция должна была закончить работы и прибыть на берег Енисея. Она, действительно, прибыла к вечеру назначенного дня.

Дудинское представляет собой большое поселение. Попадаются даже двухэтажные дома, крытые железом. Лучшие из них большей частью принадлежали прежним полновластным хозяевам этих мест, русским купцам. Теперь, разумеется, они у них отобраны, да и старое купечество совершенно сошло на-нет. Русское население наравне с туземным занимается рыбными промыслами, при чем в распределении рыбных угодий оно поставлено на одну доску с туземцами.

В другом конце Дудинского, противоположном „Интегралсоюзу“, строится большой склад „Гос-



Флотилия лодок груженных мешками направлялась к пароходу--

торга", единственной организации, работающей наряду с Турухансоюзом.

Был конец августа, самое благополучное время в отношении мошки—бича этих мест в летнее время. Маленькая, почти микроскопическая, она гонит туземное население с его оленьими стадами на сотни и тысячи километров к югу и северу. От мошки и гнуса уходят летом олени к холодным берегам Ледовитого океана, оставляя южные районы и берега рек почти пустынными, как раз тогда, когда реки свободны ото льда и обеспечивали бы возможность живой связи между туземными родами. На берегах рек остаются только безоленные туземцы, экономика которых строится не на животноводстве, а на рыбных промыслах. Черные колеблющиеся точки танцевали в воздухе над нами, и время от времени кожа испытывала короткие, жестокие уколы. Это было, конечно, ничто в сравнении с разгаром сезона мошки, когда она облепляет кожу сплошным копошащимся покровом, в три этажа, когда верхние слои мошки жалят человека и животных, просовывая свои жала между нижними слоями.

Наше путешествие по Дудинке было прервано гудками „Спартак“. Северный ветер начал наваливать судно на берег и, в ожидании прихода Норильской экспедиции, капитан решил отвести судно дальше от берега.

Мы простояли на реке до самого вечера, когда из-за мыса к Дудинскому стала приближаться флотилия лодок, идущих на веслах и под парусами. Лодки были переполнены обросшими бородами людьми, в меховых одеждах и высоких, выше колен, болотных сапогах. Тюки и мешки горами лежали в лодках. Кудластые собаки, не дожидаясь причала, стали выскакивать на берег.

„Спартак“ снова зашлепал плицами по воде и подошел к берегу. Норильская экспедиция погрузи-

лась на пароход и „Спартак“, взяв на буксир стоявшую под берегом баржу, снова пошел рекой, на этот раз вверх по Енисею.

Теперь путь лежал уже против течения. На буксире за пароходом тащилась баржа. Берега сразу перестали мелькать перед нами, а только медленно плыли назад. Норильцы, много месяцев проводившие в тундре, заняли забронированные для них каюты I и II классов. Один за другим они исчезали в помещении душа, бритвенные чашечки и кисточки мелькали в глазах сквозь полуоткрытые двери кают. Люди постепенно преображались, выходили в буфет выбритые и размягшие от горячей воды и садились за покрытые скатертью и уставленные цветами столы кают-компаний. Они снова возвращались к культурной жизни.

Только к вечеру следующего дня „Спартак“ по Енисею вверх снова вышел в Игарскую протоку. То, что прежде заняло всего одну ночь, теперь потребовало уже полных суток хода. В Игарском спешно разгружали баржу с кирпичом для строительства. Баржа должна была отправляться со „Спартак“. Выбываясь из сил, люди выносили ноши кирпича и складывали его на скользком и вязком глинистом берегу. Баржа должна была стать вторым номером на буксире за „Спартак“. Скорость нашего движения вверх по реке становилась еще меньше. Кроме того, к барже прицеплены еще две илимки—большие лодки для груза с крытыми каютами да катер, которому предстояло тянуться за нами на буксире до самых Казачинских порогов, южнее Енисейска. Тихоход „Спартак“ должен был идти более двух тысяч километров против течения с длинным и довольно тяжеловесным хвостом.

По сходням „Спартака“ непрерывным потоком входили с узелками и сундучками рабочие Игарского строительства, на котором из 800 человек на зи-

мовку оставались только около 200. Все суда Енисейского флота были заняты буксировкой маток с круглым лесом для экспорта. Промысловые рейсы выполнялись единственным свободным пароходом „Кооператор“, а перевозка пассажиров лежала на „Спартаке“, если не считать судов, которые несли рейсы в среднем течении реки.

Следующий и последний рейс „Спартака“ был назначен перед ледоставом и потому возбуждал сомнения. По этой причине „Спартак“ зашел для себя необычайно далеко в Дудинское, чтобы забрать Норильскую экспедицию, а теперь снимал рабочих с Игарского строительства. Дальше, вверх по течению, ему еще предстояло захватить с собой целый ряд промышленников и исследовательских партий, работавших летом на системе Енисея. Последним, как мы уже говорили, в качестве фонащика, носящего фонари, должен был пройти „Тобол“, снимая по пути расставленные по реке вешки. Так заканчивается навигация на великой северной реке.

Люди заполняли „Спартак“. Мрачное помещение трюма, полутемное помещение так называемой жилой палубы, где в середине штабелями лежали дрова для пароходных топок, — всюду вплотную, вповалку, на вещах, располагались на долгий, почти месячный рейс, пассажиры „Спартака“. Наконец, когда посадка была окончена, сходни втащили на палубу, пароход развернулся и медленно, вытягивая на середину протоки свой длинный хвост, отправился в путь. В последний раз перед нами прошла брандвахта, в последний раз мелькнули вдали постройки Игарского городка, над которым господствовала лесопилка, уже со всех сторон обшитая стенами и покрытая крышей, замелькали лошади, тянущие из воды бревна, струйки пара над локомотивом, молоты в руках кузнецов в открытой кузне и оседавшие в воду тяжелые корпуса морских судов. Полтора кило-

метрами выше строительства, на зеленом берегу, рассыпавшись синими пятнами лежали горы колес и конных косилок и штабеля свинцовых чурок. Наконец мы вышли в Енисей и пошли вверх по течению, на юг, на Туруханск.

Томительно-медленно тянулся „Спартак“ по многоводному Енисею. Два раза в день, где-нибудь на пустынном берегу, чаще всего правом, высоком берегу Енисея, к которому подступала тайга, открывалась огромная гора дров, заготовленных к приходу „Спартака“. Судно подходило к берегу, спускало сходни и начиналась продолжительная операция погрузки дров. Дрова складывали на носилки и несли по крутому берегу через сходни на судно, где укладывали высокими штабелями взамен сожженных. Покуда продолжалась погрузка, пассажиры „Спартака“ расходились по берегу, охотники поднимались вверх и углублялись в тайгу, уходя на добычу, чтобы пополнить скудные запасы своего продовольствия. Уходили в тайгу и мы.

В девственно-нетронutom лесу, среди высоких стволов, лежал в хаотическом беспорядке бурелом. Поваленные, иструхлявившиеся мертвецы были облеплены мхом и лишаями. Чудовищные наросты, похожие на копыта, покрывали тела поверженных на земь великанов. Это было мрачное пиршество смерти.

По вечерам, когда солнце заходило, край неба зажигался таинственным светом. Но это не был свет спустившегося недалеко за горизонт. Он показывался не на восточной, а на северной половине неба. Казалось, что за горизонтом поставлены колоссальные прожекторы, которые шарят по небу своими лучами. Огромная, колеблющаяся световая завеса повисала в северной части неба.

Раннее северное сияние предвещало уже наступление короткой осени. И осень бежала за нами по

берегам, расцвечивая яркими цветами листву деревьев. Для нас, ушедших от лета далеко за полярный круг, было важным вопросом, кто быстрее продвигается к югу, наступающая осень или дряхлый „Спартак“ со своим хвостом, состоящим из пяти звеньев. В течение трех недель длилось это состязание, но осень нас определенно настигала, чтобы потом ударить на нас с правого фланга, когда мы возвращались Сибирской железной дорогой в Россию, и встретить нас на московских бульварах грудами шуршащих листьев.

Полярный круг остается позади

7 сентября мы пересекли полярный круг. На левом берегу стоит там селение Курейка, место ссылки Свердлова и Сталина. Сталин там жил до 1917 года. С правой стороны здесь впадает в Енисей река Курейка, известная своими графитными залежами.

Курейский графит был тронут разработками еще до революции, но настоящего значения при старом режиме так и не приобрел. Образцы его показывали самые высокие качества, но первая партия графита, вывезенная на Запад в 1921 году с Карской товарообменной экспедицией, чрезвычайно его скомпрометировала. Он был добыт в спешном порядке, а отчасти взят из невывезенных остатков. Графит был плохо отсортирован и загрязнен разными примесями. И за границей, где настолько щепетильны к импортным товарам, что отказываются принимать яйца с загрязненной скорлупой, разумеется, он произвел самое невыгодное впечатление. Поэтому к новым разработкам курейского графита сейчас отнеслись с особенной осторожностью, и в этом году первая пробная выработка вся была направлена внутрь страны.

Графит залегает на реке Курейке в 110 километрах от впадения ее в Енисей. Несколько порогов, имеющих на Курейке, дают возможность сообщаться с разработками только во время полной воды.

Прошло еще два дня, и „Спартак“ стал подходить к Туруханску. Высокие мачты радио-станции, как всюду, отмечали значительный населенный пункт на реке. Белые стены знаменитого Туруханского монастыря, сохраняющего в себе, как реликвию, „мощи“ Василия Мангазейского, высоко поднимались над крутыми берегами.

Несмотря на значительную древность русских поселений на Енисее, сам Туруханск, кольцом охватывающий монастырь, относительно новый город.

Старый Туруханск был расположен тут же на Нижней Тунгуске, в восьми верстах от ее впадения в Енисей. Повидимому, русские в своем захватническом порыве на восток, проскочив Тазовскую губу и устремившись через Енисей на Лену, с разбега проскочили и Енисей и задержались только в Старом Туруханске.

Однако обмеление Нижней Тунгуски привело в конце-концов к тому, что Старый Туруханск был перенесен к самому монастырю на берег Енисея. Туруханские обыватели вынуждены были поселиться на монастырских землях, пользоваться монастырскими сенокосными угодьями, и, таким образом, попали в полную зависимость от монастыря.

Кто не пожелал этого или кому это было не под силу, тот поселился несколько выше Туруханска, где образовалось большое поселение, носящее чрезвычайно неприятное название „Мироедиха“. „Спартак“, пройдя Туруханск, остановился у Мироедихи, где погрузил на палубу скот, необходимый для продовольствования пассажиров.

В пути мы встречали матки с лесом, которых так жадно ждали в Игарском порту. Огромные поля

аккуратно увязанных бревен медленно влекомые буксиром, тянулись по реке. Сзади на матках были установлены ворота, при помощи которых можно было в случае надобности вытаскивать из воды погруженные на дно чугунные „бабы“, оттягивавшие хвостовую часть плота и обеспечивавшие матке управляемость. Несколько бревенчатых домиков стояло на каждой матке. На высоком шесте трепались от ветра сигнальные флаги, лодки были зачалены к маткам, сушилось белье, развешенное на веревках.

В этом районе Енисей тунгусов сменили уже остяки. Мы встречались с ними на берегу Енисея во время дровяных погрузок. Мужчины-остяки не стригут волос и по-бабьи повязывают голову косынками. В заплетенных косах они носят блестящие подвески, бусы, монеты. Они плавают в лодках, представляющих собою выдолбленные стволы деревьев, с бортами, нашитыми из нескольких досок. У остяцкой молодежи прекрасные черты лица и замечательная гибкость движения. Мне запомнился один юноша, который, впрягшись в лодку, долго тянул ее за собой, идя песчаным берегом.

Примерно на уровне Имбатского и Подкаменной Тунгуски станки превращаются уже в большие селения. Длинные ряды бревенчатых домов тянутся вдоль берега. Попадаются уже пастбища и огородики. Большие скотные дворы имеются в каждом хозяйстве. Мы миновали уже „непашенную“ область Сибири. Но то, что поразило Нансена, проходившего Енисеем в 1913 г., то и теперь еще привлекало наше внимание. Енисейские поселенцы не знают теплых хлевов и держат скот в огороженных загонах, покрытых редким бревенчатым настилом.

Скот, вынужденный в таких условиях переносить зимнюю стужу, требует большого расхода корма.

Улицы, ведущие к берегу, засыпаны многолетним слоем навоза. Огромными кучами лежит он, выброшенный на берег.

Никто не знает, что это золото, которое может поднять урожайность крестьянского хозяйства.

В среднем течении Енисей прорывает несколько каменных гряд. Мы подходили к порогам, которые являются единственным препятствием, не дающим морским судам проникнуть глубоким фарватером Енисея тысячи на две километров от моря. Первые пороги, Осиновские, еще сравнительно не так страшны. Здесь Енисей разливается широко, и пенными ключами бурлит на гранитных шиверах, торчащих со дна. Проводка каравана по Осиновским порогам представляет собой замечательное зрелище. Фарватер вьется змеей среди камней. Человек по двадцать облепляют огромные рулевые бревна на баржах и напряженно исполняют команду, передаваемую рупором с парохода.

Значительно серьезнее Казачинские пороги, расположенные несколько выше Енисейска, около селения Маклаково с его огромным лесопильным заводом.

Золотой Енисейск

17 сентября „Спартак“ подходил к Енисейску. На левом берегу Енисея впервые на нашем пути нам встретился настоящий город. Белокаменные дома, широко разбежались по берегу, и над ними высились в непомерно большом количестве главы церквей.

Енисейск имеет свою длинную историю. Расположенный в районе каменистых гряд и быстрых притоков Енисея, он славился своими золотыми месторождениями. Говорят, золото было впервые найдено в зобах у глухарей. В дальнейшем не глухари набивали себе зоба золотом, а купцы карманы. В 40-х

годах прошлого столетия в Енисейском уезде добывалось до 20 тонн золота в год. Вследствие хищнической выработки добыча к 1910 году упала до 1½ тонны. Вот на этом-то золоте и вырос Енисейск, который первоначально был только русским острогом, укрепленным местом на Енисее.

Золотой песок Енисейских приисков доставался купцам почти даром трудом ссыльных, поставляемых волостными писарями „по 5 руб. за штуку“.

Разбогатевший промышленник не знал удержа в своем размахе. Он строил себе дом, строил домовую церковь, чтобы не ходить в церковь соседа, он прокладывал к приискам дорогу, параллельную дороге своего соседа, чтобы только не пользоваться ничем чужим а иметь все свое. Да, режим экономии не наложил своего отпечатка на город Енисейск. Кирпичные узоры на стенах домов, затейливые карнизы и наличники, медные петли, на которых висят оконные рамы, все это привлекает к себе внимание в Енисейске. Старинные деревянные дома замечательны своими крыльцами, фасадами и оградами, резными воротами и замечательной синей и белой раскраской. Любителю старины, археологу, историку культуры много чего есть посмотреть в Енисейске.

В настоящее время золотопромышленность Енисея начинает перестраиваться на совершенно новых основаниях. Енисейск ждет осуществления второго пункта Сибирской пятилетки--постройки Томско-Енисейской железной дороги. А пока он соединен с Красноярском и Сибирской железной дорогой только рекой, перебитой пополам Казачинскими порогами и шоссе.

На всем протяжении с севера до Енисейска по правому берегу реки можно было видеть телеграфные столбы. Местами через них бежала проволока. Местами они покосились и лежали на земле, или, убегая от берега, скрывались в тайге. Замечательно,

что вдоль Енисея до крайнего Севера была протянута телеграфная линия. Ценой величайших усилий ставили в землю столбы, вели через тайгу просеку, но весь этот труд не оправдался. Тут размокшая почва, там обрушившееся дерево, и телеграфная линия порвана, связь нарушена. В течение многих месяцев в году енисейский телеграф бездействовал. Найти место повреждения и проникнуть к нему представляло колоссальные трудности, совершенно неодолимые в осенний и весенний период. Радио победоносно вытеснило и заменило собой проволочный телеграф. В Усть-Енисейске, в Дудинском, в Туруханске, в Верхне-Имбатском, в Подкаменной Тунгуске — во всех узловых пунктах протянулись к небу высокие мачты радио-станций. На севере, на вечной мерзлоте они поставлены на бетонных основаниях и даже растяжки их прикреплены к железным кольцам, ввинченным в бетонные постаменты. На юге на твердом грунте они стоят уверенней. Но всюду и на севере и на юге они несут свою постоянную, ничем не нарушаемую службу.

17 сентября „Спартак“ вышел из Енисейска на Красноярск. Теперь он вел на буксире всего только одну баржу. Это был последний переход перед Красноярском и в то же время самый серьезный переход. Река сужалась, каменистые хребты, обросшие лесом подходили к самому берегу и крутыми обрывами спускались к воде.

Через каменную гряду

К вечеру нам предстояло подойти к Казачинским порогам. Пароход спешил. Буксирный канат был натянут, как струна. К Казачинским порогам надо было подойти еще засветло. На ночь проход через пороги закрывается. Но мы успели в самый раз. Уже издали за поворотом реки мы увидели на реке

белые султаны пены и до нас донесся ровный, неустанный шорох.

Сверху реки навстречу нам стало медленно спускаться маленькое суденышко, непомерно короткое, с широкой, обрубленной кормой. Это был — туер, постоянно дежурящий на пороге для помощи судам. На туере установлен барабан с цепью. Якорь туера заведен в воду повыше порогов и к нему одним концом закреплена эта цепь. Туер проходит по порогам вверх, подтягиваясь по этой цепи и спускается вниз, сматывая ее на барабан. При этом он ведет на буксире суда, которым без его помощи не одолеть течения, имеющего на самом быстром месте скорость до 23 км в час.

Туер подошел к „Спартаку“ и передал ему буксир. Капитан встал у машины телеграфа, помощник капитана — на корме, с рупором в руках. Он напряженно следил за баржей, которая шла на буксире за „Спартаком“. Один недостаточно рассчитанный поворот рулем на барже, и она могла выйти из кильватера парохода, ее могло повернуть течением, сорвать с буксира, нанести на камни. Люди на барже черным сгустком облепили рулевое перо, помощник капитана собирался выкрикнуть в рупор слово предупреждения или приказа, но все шло благополучно.

Туер подтягивался вверх и вел за собой „Спартака“. Все внимание на пароходе было направлено на буксир. Когда буксир натягивался слишком сильно, капитан прибавлял „Спартаку“ хода, когда он начинал провисать — „Спартак“ убавлял ход, чтоб случайно не получилось рывка, при котором буксир мог оборваться.

Енисей, перехваченный в этом месте каменной грядой, ревел и бежал через камни пенными каскадами, переливался через них стремительными струями. Маленький туер медленно, но упорно наворачивал

цепь, звено за звеном ложилось на барабан. Мы вытягивались на верх.

На берегу, за последними воротами порогов, в наступившей темноте багровым пламенем горел костер, который играл для каравана роль маяка. Уже в полной темноте „Спартак“ вышел из Казачинских порогов. Туер остался у порога.

„Спартак“ продолжал идти на юг, медленно плыли назад берега, на левом берегу широко разбежались поля, тысячеверстная тайга продолжала тянуться по правому берегу.

На полпути между порогами и Красноярском нас нагнал быстроходный пассажирский пароход „Кассиор“.

Состав Норильской изыскательной партии и мы, корреспонденты Карской экспедиции, желая выиграть время, просили передать нас со „Спартака“ на „Кассиор“.

По середине реки оба парохода сошлись вместе и мы покинули „Спартак“. Быстроходный пассажирский пароход, не обремененный необходимостью буксировать за собой баржу, стремительно бежал вверх по Енисею. К двум часам ночи на берегу Енисея вспыхнули огни. Мы достигли наконец, Красноярска, точки пересечения Енисея с Сибирским железнодорожным путем.

Енисей был пройден в три недели. В течение трех недель мы шли великой Сибирской рекой, по берегу которой беспрерывно тянулся могучий таежный лес со скупо-разбросанными одинокими станками русских поселенцев и берестяными чумами туземцев.

По два раза в день мы останавливались и причаливали к берегу для погрузки на судно дров, а ночью шли, оставляя за собой огненный смерч искр, который засыпал собственную палубу парохода и идущие за ним на буксире баржи.

В нынешнем году от этих искр сгорела под Маклаковым баржа № 975. Сорванную с буксира баржу, обратившуюся в пловучий костер, понесло вниз по течению, прямо на лесную баржу Маклаковского лесопильного завода. По мере того, как она сгорала, баржа все выше поднималась на воду, давая новую пищу пламени. Только случайность предотвратила стихийное несчастье, которое могло разразиться на берегу.

Был ли неизбежен этот пожар? Нет, искра должна была упасть на подготовленную почву. Огнеопасный груз должен быть прикрыт брезентом. Здесь имела место преступная небрежность, если не прямое преступление. Наряду с технической отсталостью стоит общее падение дисциплины в Енисейском речном флоте, на долю которого с развитием карской экспедиции выпала теперь ответственная и трудная задача. Неблагополучно и с движением и с ремонтом судов.

Для буксира „Секстан“, предназначенного для сплава, были заказаны трубы с котлам более, чем на миллиметр неподходящие к решеткам.

С „Туруханца“, стоявшего в затоне после законченного ремонта, разбрелась вся команда. На утро она нашла только торчащую из воды мачту. Судно пошло ко дну вследствие открывшегося случайно крана.

Баржа № 965 „Госпара“ получила удар о лед в Подкаменной Тунгуске. Последствия удара не были проверены и только кухарка, спустившаяся после этого в трюм за продуктами, обнаружила угрожающую судну течь.

Разрешение экспортной проблемы на Енисее в значительной степени зависит от состояния и работы речного флота. Мы в этом году с большим напряжением справились с погрузкой 13 транспортов на Игарском порту. В будущем году количество их будет увеличено в несколько раз.

Мы усилили речной флот Енисея великолепным новым буксиром, в будущем году дадим ему еще подкрепление. Обеспечение Енисея буксирами разрешит вопрос так же, как он был разрешен на Оби, где „Микоян“ с находившимся уже там теплоходом „Сибревкомом“ полностью обеспечивали операции этого года. Тем не менее железная твердость, с которой должна быть восстановлена дисциплина на судах под треугольным флагом Западно-Сибирского речного пароходства, остается первостепенной необходимостью.

На следующий день в Красноярск прибыл „Спартак“. Первая баржа Комсеверпути, приведенная из Игарки, стояла у пристани. К вечеру ожидался владивостокский поезд, с которым мы должны были следовать на Новосибирск.

Тысячи километров морского и речного пути остались позади. Гудение паровозных гудков, простор судовых палуб, широкий кругозор, открывающийся с капитанского мостика, все это сменилось свистками паровозов и однообразной панорамой, открывающейся из вагонного окна.

В штабе Северного морского пути

Следующее утро застало меня в Новосибирске. Быстрый автобус понес меня от вокзала в столицу Сибирского края, туда, где оперативный штаб Карских экспедиций — комитет Северного морского пути. Здесь кривыми на графиках отмечались курсы отдельных караванов, здесь крутым изгибом кривой на диаграмме сказывались подвижки льдов и молочные туманы, покрывавшие нас в воротах Карского моря.

А за стенами Комсеверпути лихорадочным пульсом билась жизнь сибирской столицы. По сторонам широких улиц-бульваров поднимались огромные

застекленные кубы железо - бетонных зданий. На пустырях, которым недолго предстояло оставаться пустырями, стояли маленькие, наглухо запертые железными дверями каменные будки трансформаторов. Город жил напряженной полнокровной жизнью; это была настоящая сибирская Москва.

На набережной „Лейтенанта Шмидта“

25 октября я стоял на набережной „Лейтенанта Шмидта“ в том самом месте, от которого 3 месяца назад в дальнюю Карскую экспедицию отошел ледокол „Красин“. В 9 ч. утра из-за поворота Невы показались характерные откиннутые назад желтые трубы с красными звездами и округленный железный корпус мощного ледокола: „Красин“ возвращался в свою стоянку в Ленинград. Он медленно шел по реке, медленно не потому, за ним, в переполненном ледяными обломками канале шли хрупкие морские суда. Воды Невы казались малы для его мощного тела и сильных машин. „Красин“ подошел к железной барже, которая на этот раз должна была служить ему пристанью. Знакомые фигуры красинцев можно было уже отличить на палубе, на капитанском мостике.

„Красин“ уменьшал ход. Тяжело загремела якорная цепь. Через борт перекинули трап. Поход „Красина“, длившийся 104 дня, закончен.

Тяжелый поход сказался все-таки на крепком корпусе ледокола. Сурик на нем был ободран, острые когти льдов исчертили борта. Левое крыло капитанского мостика было разбито штормом, который „Красин“ перенес в Баренцевом море. Стекла выбиты и заменены досчатыми щитами, подпертыми деревянными брусьями, брезенты прорваны, и железные стойки, толщиной в два пальца, погнуты ударами

волн. Все это на высоте второго и третьего этажей городского дома.

Ледокол прикладывало на 60°, когда он шел на запад через Баренцево море, с честью выполнив свою оперативную задачу.

Все 28 судов были благополучно проведены к устьям сибирских рек и выведены обратно. Сложная оперативная схема, в выполнении которой принимал участие сильнейший в мире ледокол, мощный самолет Дорнье-Валь, целая сеть радио-станций, заброшенных на крайний север и отрезанных от всего мира, была с точностью соблюдена. Экспедиция, в выполнении которой принимала участие советская метеорология, гидрография и гидрология, пришла к концу. Сообщение по Северному морскому пути стало будничным фактом, ворота в Сибирь на период навигации были теперь широко распахнуты раз и навсегда.

„Здание, поставленное фасадом к северу“ — так определил Макаров Россию. Он был прав. Но этот фасад за все время существования старой России был наглухо заколочен.

Теперь Советский союз поставил задачу укрепить Северный морской путь.

Советский союз является обладателем наибольших пространств Арктики. И только Советскому союзу во всеоружии науки и техники выпала замечательная задача проводить целые караваны судов через льды и туманы арктического моря.



СОДЕРЖАНИЕ

I. КРАСИН В ПОХОДЕ

	Стр.
Приказ отправляться	5
„Красин“ отправляется в новый поход	7
В Маркизовой луже	8
Наши ледоколы	10
„Красин“ в Ленинграде	14
Балтика	15
На палубе „Красина“	23
Угольный штурм	28
Рыба и сувениры	29
Люди и нравы	35
Берген остается позади	36
Последняя стоянка в Норвегии	42
„Монте Сервантес“ на рейде	44
Вокруг северной оконечности Европы	50

II. ЛЕДОКОЛ И САМОЛЕТ

Выбор пути	53
Служба погоды	55
„Красинские бюллетени“	59
У входа в Карское море	61
На пути в Китай	64
Рождение и смерть Мингазен	66
На морском пути в Сибирь	71
Первые льды	76
„Станция смерти“	80
„Петица“	81
В погребке набитом льдами	88
Начинается дрейф	91
В бухте Варнеке	93
Чухи вский летит	96
Транспорты пришли	98
Живые альбомы	101
Самолет в ловушке	102

III. ПОД ФЛАГОМ НАЧАЛЬНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

Переключка гудков	113
Встреча в тумане	116
Два каравана на рейде	122
В тяжелых льдах	123
Дрейф в бухте Шпенглера	125
В чистой воде	127
Пересадка в открытом море	131
На борту „Рабочего“	132
На зимовьях	134
В устье Енисея	138
Мшалки и вешки	141
Перед приходом в порт	144
Кобылья вахта	146

IV. В СЕРДЦЕ СИБИРИ.

Пятилетка за полярным кругом	148
Лесной Клондайк	150
Загудели лебедки	154
Накануне зимовки	158
Авария Чухновского	159
В 900 километрах от моря	161
Приходит „Спартак“	165
В меховой столице	168
Полярный круг остается позади	178
Золотой Енисейск	181
Через каменную гряду	183
В штабе Северного морского пути	187
На набережной Лейтенанта Шмидта	188

ДЕШЕВУЮ И ХОРОШУЮ КНИГУ — МАССАМ!

Библиотечка „КРАСНОЙ ГАЗЕТЫ“ охватывает различные отрасли знания и дает читателю книжную полку интересных книг

ВЫШЛИ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:**ТЕХНИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕЧКА**

- Г. Емцов. Сто схем, ц. 15 к.
 Проф. А. Петровский. Основы радио-техники, ц. 50 к.
 Его же. Радио-технические расчеты, ц. 40 к.
 Его же. Сто шестьдесят девять практич. рецептов, ц. 15 к.
 Инж. Ямпольский. Лаковые краски, ц. 15 к.
 Его же. Лаки и краски, ц. 15 к.
 К. Кирпичников. Воздушные мотоциклы, ц. 15 к.
 С. Глазенап. Яблоня в маленьком саду, ц. 15 к.
 Инж. К. Стахеев. Рационализированное жилище, ц. 15 к.
 Инж. А. Никольский. Как научиться чертить, ц. 15 к.
 Его же. Работы в лаборатории химика-любителя, ц. 15 к.
 Инж. И. Искольдский. Хим. и техн. старой Руси, ц. 15 к.
 Инж. К. Кирпичников. Планер-любитель, ц. 15 к.
 Инж. М. Вассерман. Электротехник-любитель, ц. 15 к.
 Инж. А. Ямпольский. Автомобиль, ц. 15 к.
 Инж. А. Фентеклауз. Самодельный электрический велосипедный фонарь, ц. 15 к.
 Инж. К. Кирпичников. Воздушные сообщения, ц. 15 к.
 Д-р Крюгеноер. Фотограф-любитель, ц. 15 к.
 Инж. А. Никольский. Техника безопасности труда, ц. 15 к.
 В. Григорьев. Гравер-любитель, ц. 15 к.
 Инж. А. Никольский. Газовая резка и сварка металлов, ц. 15 к.
 В. Афанасьев. Кустарь-красильщик, ц. 15 к.
 Инж. Вассерман. Столяр-любитель, ц. 15 к.
 Ф. Шедлинг. Инструм. столяра-любителя, ц. 15 к.

Цена за все 24 книги — 3 р. 50 к.

Отдельные книги из библиотечек продаются по номинальной цене

Заказы на библиотечку и деньги направлять в Изд-во „КРАСНАЯ ГАЗЕТА“, Ленинград, 2, Фонтанка, 57

1958

H.R.D.

149, 151, 152, 162, 165

30-2

367