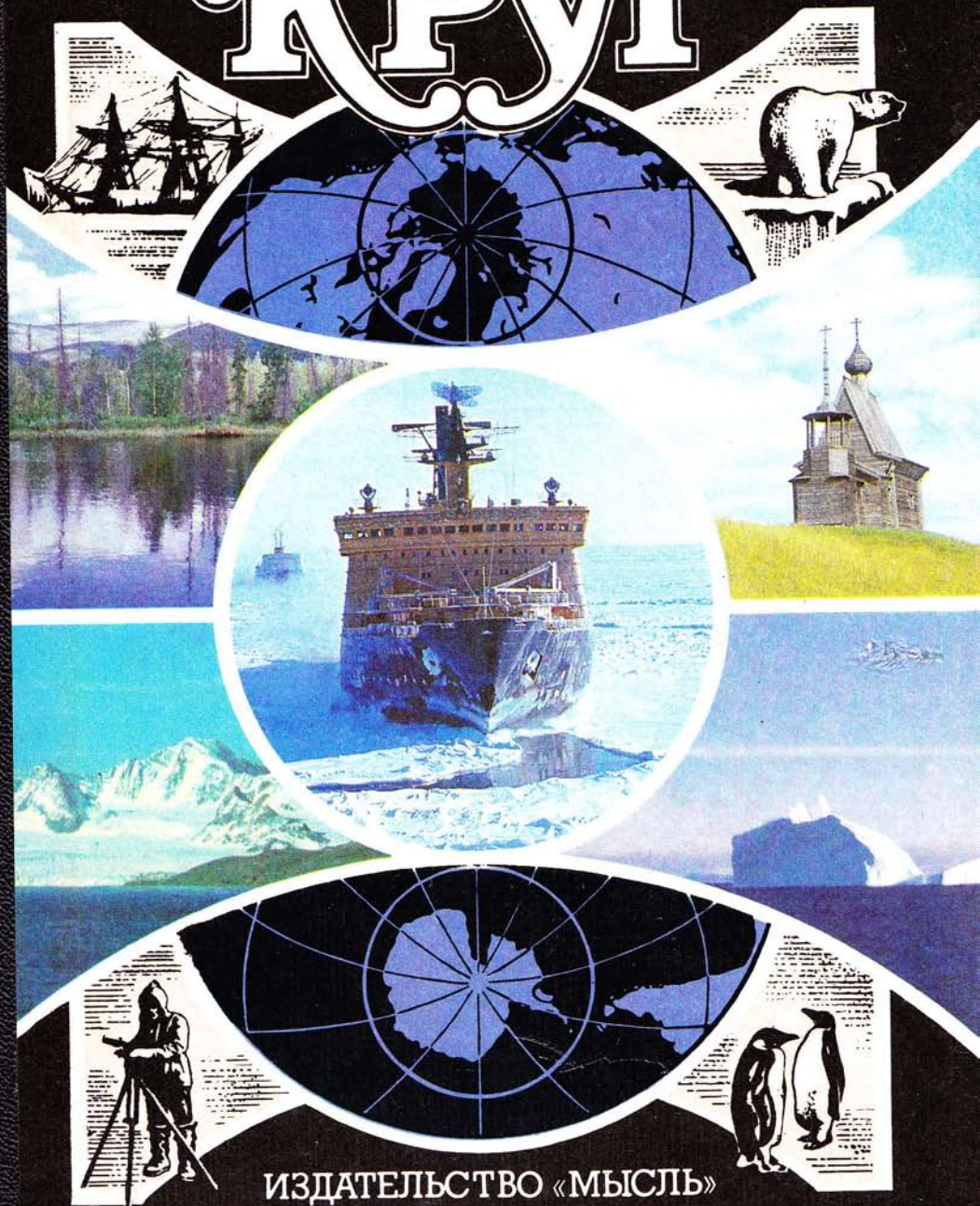
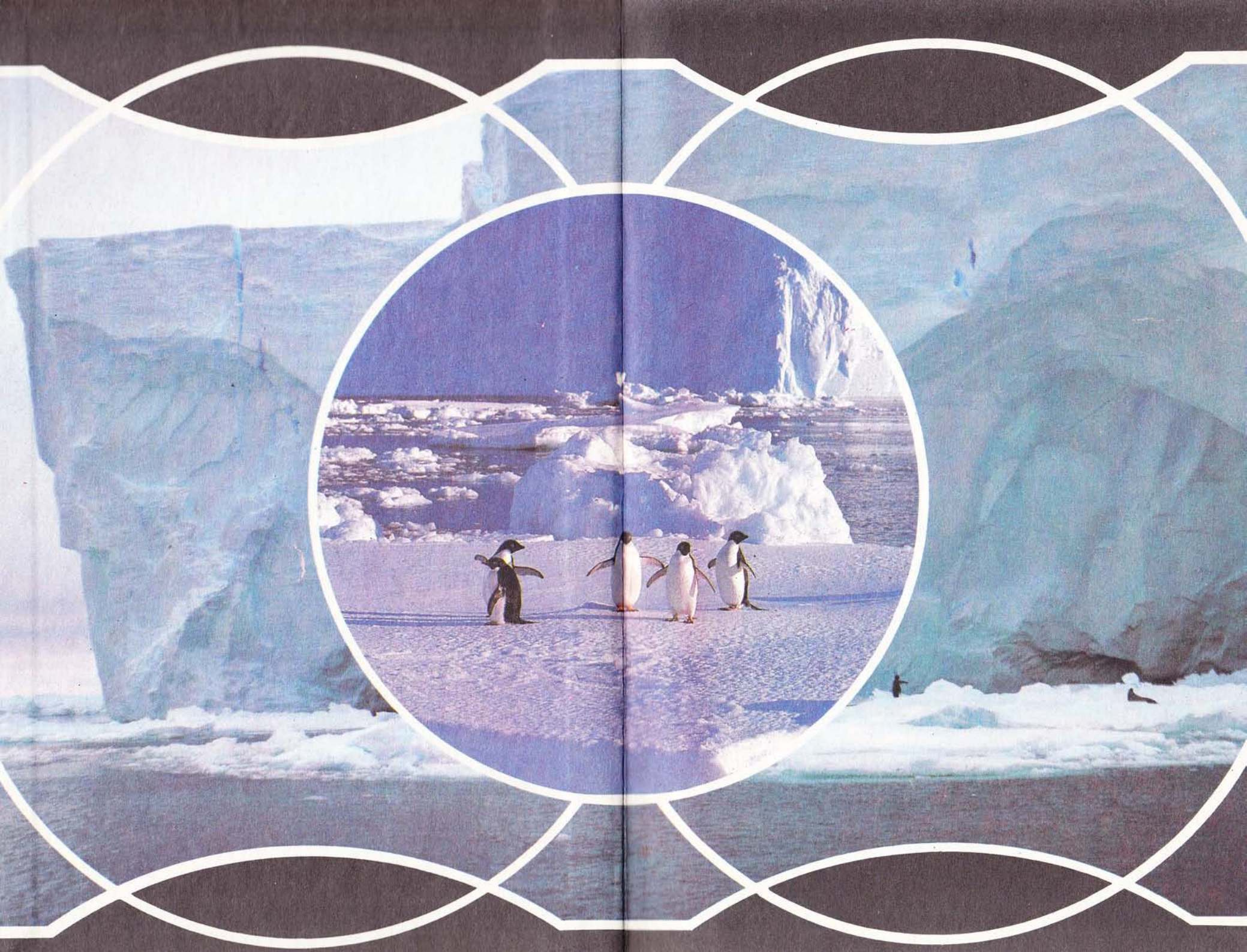


ПОЛЯРНЫЙ КРУГ



ИЗДАТЕЛЬСТВО «МЫСЛЬ»



ПОЛЯРНЫЙ КРУГ
1989

ВЫСОКИЕ ШИРОТЫ: СТРАТЕГИЯ ОСВОЕНИЯ



ШАГИ В НЕВЕДОМОЕ • ПОД ПОЛЯРНОЙ ЗВЕЗДОЙ • ВЕСТИ

ПОЛЯРНЫЙ КРУГ

1989



МОСКВА
«МЫСЛЬ»
1989

Редакционная коллегия:

В. А. АЛЕКСАНДРОВ, В. И. БАРДИН (председатель), Г. Д. БУРКОВ,
В. М. КОТЛЯКОВ, В. А. ОДИНЦОВ, Ю. Б. СИМЧЕНКО,
В. Ф. СТАРКОВ, Е. Е. СЫРОЕЧКОВСКИЙ, В. М. САНИН, С. М. УСПЕНСКИЙ,
А. Н. ЧИЛИНГАРОВ, Б. Ф. ШАПАЛИН

Составители:

Л. А. ЧЕШКОВА, В. И. ГАЛЕНКО

Авторы цветных иллюстраций:

Ю. МУРАВИН, А. МУРАВИН, М. НАЧИНКИН, М. ДЮРГЕРОВ,
В. БАРДИН, О. ЛАРИН, П. КОРОЛЕВ, В. СЕМЕНОВ,
В. ОПАЛИН, Н. ДЕЛЬВИН, А. КИБАЛЬЧИЧ, В. ИВАНОВ,
Л. ШЕРСТЕННИКОВ, А. ЛЕХМУС, В. ХАСКИН

П54 Полярный круг, 1989 / Редкол.: В. И. Бардин (пред.) и др.;
Сост. Л. А. Чешкова и В. И. Галенко. — М.: Мысль, 1989. —
463 с.: ил.
ISBN 5-244-00326-7.

Очередной выпуск продолжает публикацию популярных у читателей материалов о высоких широтах. В центре внимания — проблема человека в экстремальных природных условиях. Среди основных тем — стратегия хозяйственного освоения полярных территорий, охрана живой природы, малоизвестные страницы прошлого и любопытные факты настоящего, культура и быт северян, изучение высокоширотных регионов.

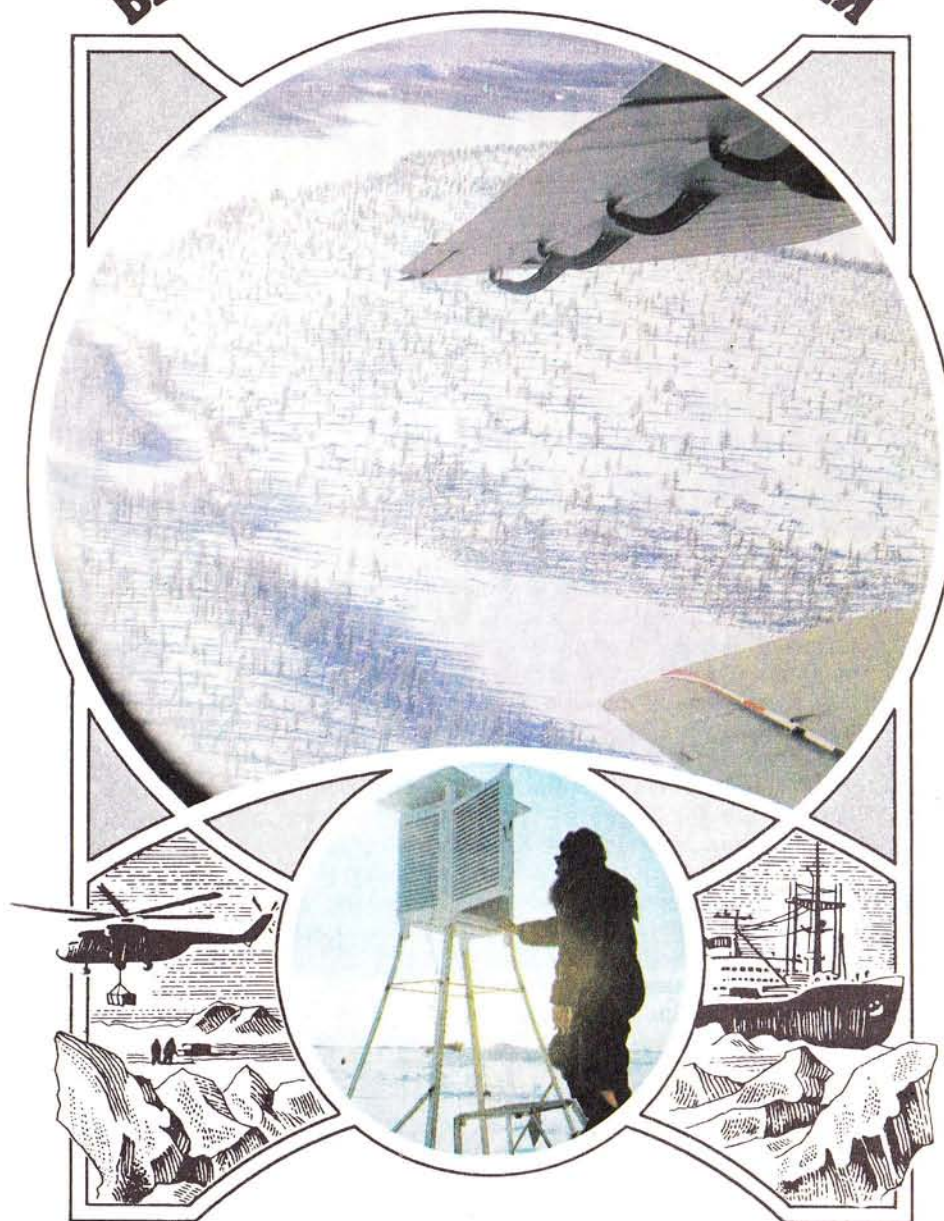
П 1805010000-042
004(01)-89 105-89

ББК 26.89(00)

ISBN 5-244-00326-7

© Издательство «Мысль». 1989

ВЫСОКИЕ ШИРОТЫ: СТРАТЕГИЯ ОСВОЕНИЯ





В. Бардин,
А. Награльян (фото)

«СИБИРЬ» ИДЕТ К ПОЛЮСУ

Фотоочерк

Высокоширотный рейс атомохода «Сибирь» — уникальный в истории полярного плавания. До сих пор никакое другое надводное судно, кроме атомного ледокола «Арктика», не достигало в активном плавании района Северного полюса. Рейс «Сибири», однако, не повторяет поход «Арктики». У него были совсем иные задачи, и проходил он иным маршрутом, в весеннее время, то есть в еще по-зимнему крепких льдах.

Организация и проведение высокоширотной экспедиции осуществлялись Госкомгидрометом СССР, министерствами морского флота и гражданской авиации. На борту ледокола работала научно-оперативная группа, состоявшая из опытных специалистов-практиков ледового плавания и ученых, в задачу которых входил анализ всей гидрометеорологической обстановки, прогнозов погоды и ледовых условий. Всего на борту «Сибири» находилось 260 человек. Возглавлял экспедицию заместитель председателя Госкомгидромета СССР А. Н. Чилингаров; капитан «Сибири» — З. А. Вибах. Экспедиция была приурочена к 50-летию организации первой научной обсерватории (СП-1), которой руководил И. Д. Папанин.

Комплекс научных наблюдений охватывал изучение по сути всех оболочек Земли — от ионосферы до подошвы океанической земной коры. Исследования проводились с широким использованием дистанционных методов, включая прием и обработку на борту «Сибири» разносторонней информации с искусственных спутников Земли типа «Метеор» и «Космос».

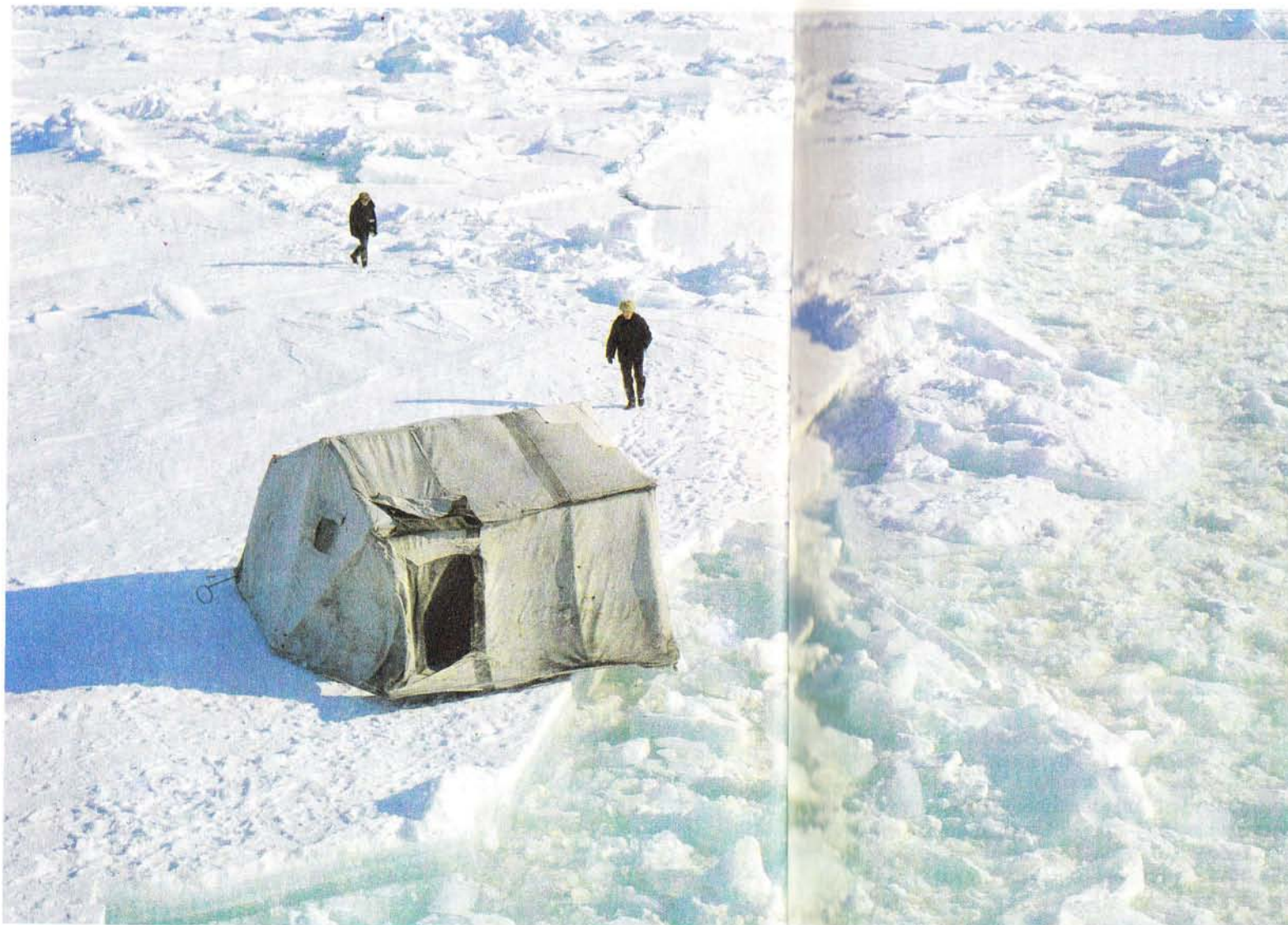
Атомоход «Сибирь» вышел из Мурманска 8 мая 1987 года. Первый этап экспедиции — от Мурманска через Баренцево море между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа к 87° северной широты — месту дрейфа полярной станции «СП-27».



Курс на Северный полюс

И на полюсе бывает жарко...

Хоровод



Десять суток ушло на преодоление 1369 миль, из них 1145 — во льдах. Последние мили давались особенно тяжело, в сутки проходили всего по 25—28 миль — расстояние, на которое атомоход при благоприятных условиях затрачивает не более двух часов.

Полярная станция «СП-27», на которой зимовало 13 полярников во главе с гидрологом Юрием Тихоновым, просуществовала 3 года. «Сибирь» приняла на свой борт зимовщиков, так как течения выносили станцию к Гренландии. По аналогичному пути 50 лет назад дрейфовала «СП-1», знаменитая «папанинская» льдина.

Второй этап экспедиции — от «СП-27» к району географического полюса с выполнением комплекса исследований в околополюсном районе. Информация, полученная на данном этапе, наиболее важная и уникальная. Северный полюс был достигнут «Сибирью» 25 мая в 15 часов 59 минут, а 26 мая в 1 час 48 минут атомоход взял курс на юг. Но еще в течение почти недели, пока он не вышел к островам Франца-Иосифа, продолжались интенсивные исследования всеми отрядами экспедиции по полной программе.

Третий этап — переход через Карское море к острову Диксон



Зимовщики «СП-27» встречают атомоход «Сибирь»

(пришли 3 июня) и от Диксона через пролив Вилькицкого в море Лаптевых для организации полярной дрейфующей станции «СП-29».

В море Лаптевых «Сибири» вновь пришлось преодолевать тяжелые десятибалльные льды, толщиной 4—6 м. Еще до подхода в намеченный район на вертолете МИ-8 обследовали льдину, выбранную для зимовщиков «СП-29». Ее размеры: длина 900 м, ширина 700 м, толщина от 2,5 до 4,5 м. Более крупных льдин в этом районе не оказалось.

Девятого июня на льдине — координаты $80^{\circ}24'$ северной широты, $112^{\circ}53'$ восточной долготы — начались работы по организации новой дрейфующей станции, продолжавшиеся посменно круглые сутки, — было выгружено 350 тонн различного снаряжения. Десятого июня был поднят флаг СП, а на следующее утро атомоход покинул станцию. На льдине остались работать 26 полярников во главе с гидрологом Валерием Лукиным.

Заключительный этап — возвращение в Мурманск в обход мысов Арктический и Желания, и вот 19 июня атомоход «Сибирь» возвратился домой.



Атомоход «Сибирь» в центре Арктики

За весь рейс ледокол прошел 5517 миль, из них 4916 — во льдах. Наиболее низкие температуры, отмеченные в околополюсном районе, — $18-20^{\circ}$. Около 90% ходового времени энергетические установки атомохода работали на полную мощность. Рейс этот, длившийся 42 дня, безусловно, оставил свой след в истории освоения Арктики.

Экспедиция на «Сибири» по сути первая комплексная экспедиция такого масштаба, выполнявшая работы в околополюсном пространстве. Пока аналогичные рейсы будут иметь эпизодический характер, так как для этого требуется отвлечение от выполнения народнохозяйственных задач атомоходов, работающих на трассе Северного морского пути. Вопрос о создании специального научно-исследовательского судна—ледокола, способного вести самостоятельные исследования в Центральном полярном бассейне, — задача ближайшего будущего. Возможно, ее надо решать на международной основе, сообразовываясь с идеями нового политического мышления.





И. Зотиков

АНТАРКТИКА — МИРНЫЙ ПОЛИГОН НАУКИ

Более четверти века назад, 23 июня 1961 года, вступил в силу один из удивительнейших дипломатических документов нашего времени, известный под названием «Договор об Антарктике». Он был подписан представителями двенадцати стран 15 декабря 1959 года в Вашингтоне в результате длившихся около двух лет предварительных консультаций.

Прошедшее с тех пор время показало, что этот документ оказался действенным инструментом международного научного сотрудничества, а прогрессивные политические деятели и миролюбивые страны, включая Советский Союз, придают ему большое значение как средству сдерживания гонки вооружений.

Периоду, который можно назвать периодом Антарктического договора, предшествовала не очень длинная, но полная событий история.

Антарктика, «Терра Аустралиа Инкогнита», как она именовалась на древних картах, во все времена была источником самых удивительных гипотез, теорий, фантазий, потрясающего человечество героизма, бурной коммерческой активности китобоев и тюленебоев, огромных всплесков научной энергии и — наряду с этим — конфликтов. Она давала импульс для проявления всего лучшего, что было в людях, но иногда извлекала и худшее, что в них есть.

Период территориальных претензий

Открытие материка Антарктида в начале прошлого века, последовавшие за ним открытия и научные исследования, проведенные в Антарктике (то есть на территории, включающей в себя южный материк с окружающими его островами и омывающими эти земли морями), не только привлекли к этой части земного шара внимание ученых и моряков, но и пробудили интерес их правительств. Это привело к появлению и территориальных притязаний.

Первой страной, предъявившей такие претензии, оказалась

Англия, которая в период с 1908 по 1917 год взяла под свой контроль ряд мест промысла китов в Южном океане, а также несколько островов Антарктики.

За Англией последовали Франция, Австрия, Новая Зеландия, Норвегия, Аргентина и Чили. При этом территории, на которые претендовали Аргентина, Англия и Чили, частично перекрывали друг друга.

В 1939 году правительство США заявило, что хотя оно и не предъявляет территориальных претензий в Антарктиде, но может сделать это (имея в виду Землю Мери Берд и часть Антарктического полуострова).

В том же году и СССР выступил с заявлением о том, что он не признает претензий Норвегии на остров Петра I, открытый Беллинсгаузеном и Лазаревым. Было также заявлено, что СССР не предъявляет сейчас своих претензий, но оставляет за собой право сделать это на земли, открытые русскими мореплавателями. В ответ на заявление США о возможности предъявить свои претензии на часть территорий Антарктиды правительства Аргентины и Чили решили точно зафиксировать свои границы в Антарктиде, что и сделали в 1940 году.

Формализация претензий со стороны Чили и Аргентины подлила масла в огонь.

Англия нанесла на карту границы своей территории, которые перекрывали границы территорий, заявленных Чили и Аргентиной.

Начало второй мировой войны усилило напряженность в Антарктике, так как флот гитлеровской коалиции начал использовать акваторию Антарктики, в частности пролив Дрейка, для своих операций и, более того, использовать Антарктику как одну из баз своего снабжения.

Известен случай, когда ВМФ этих стран захватил три норвежские китобойные «матки» вместе с 11 китобойными судами-охотниками в районе Земли Королевы Мод.

Чтобы предотвратить дальнейшие осложнения такого рода и обезопасить китобойный флот союзников, добывающий продовольствие для стран антигитлеровской коалиции, чтобы нейтрализовать базы гитлеровского флота в Южном океане и ослабить его влияние на страны Южной Америки, Англия послала свои боевые корабли в южную часть пролива Дрейка и почти к берегам Антарктического полуострова.

В ответ Аргентина сделала то же самое.

Это привело к тому, что и у Чили по отношению к Аргентине появились претензии в Антарктике (ведь территории, которые эти страны считали своими, перекрывали друг друга).

В конце концов в 1941 году эти страны договорились о введении понятия «Южно-Американская Антарктида», говорившее о том, что эта «Антарктида» принадлежит только им.

После окончания второй мировой войны, в 1946 году, Англия опубликовала так называемую Бингхемскую декларацию, в которой заявлено, что Англия будет считать незыблемыми объявленные ею ранее границы своих территорий в Антарктиде и будет

продолжать свои операции на этих территориях, несмотря на декларации Аргентины и Чили, также претендующих на их часть. В Антарктику были посланы корабли Англии во главе с боевым кораблем «Нигерия».

В 1947 году произошел инцидент на острове Десепшен, где Аргентина решила построить свою базу. Ее десантные корабли успели высадить на остров людей и уйти до подхода британских судов. Эта база существует до сих пор.

В том же 1947 году президент Чили посетил считавшиеся этой страной «своими» территории и еще раз подтвердил, что Чили от них не отступится. Чтобы противостоять в этом регионе претензиям Англии, Чили и Аргентина издали в 1948 году так называемую Декларацию Вергара — Ла Роза (Vergara — La Rosa), где эти две страны пришли к взаимному согласию, уточнив границы своих территорий в Антарктиде, и договорились о совместных действиях в этом регионе (имея в виду выдвинутое ими понятие «Южно-Американская Антарктида»), принадлежащем лишь им.

В том же 1947 году США провели в Антарктике крупнейшую для того времени экспедицию под командованием адмирала Берда, которая должна была подкрепить возможные американские претензии на территорию в Антарктиде.

В 1948 году в дополнение к Декларации Вергара — Ла Роза заключается тройственное соглашение, по которому Англия, Чили и Аргентина обязались не посылать своих военных кораблей южнее 60° южной широты. Это соглашение ежегодно продлялось вплоть до 1956 года. Подспудной целью этого соглашения было то, что три страны с претензиями в Антарктике испытывали давление со стороны стран, не предъявлявших таких претензий.

В том же 1948 году США, чтобы как-то нейтрализовать вопрос о претензиях и одновременно лишить Советский Союз возможности предъявлять такие претензии (это были годы «холодной войны»), решили попробовать своеобразно интернационализировать Антарктику. Американцы предложили создать международную администрацию Антарктики из семи стран, заявивших претензии на ее территорию (добавив к этим странам и себя) и желающих объявить свое право на еще «не занятый» никем сектор Антарктиды — район Земли Мери Берд. По замыслу США Антарктида должна была стать территорией, управляемой совместно восемью странами по мандату ООН на опеку. Международный прецедент для таких подопечных территорий уже существовал.

Однако эта идея, к счастью для будущего Договора об Антарктике, потерпела фиаско. Юристы заявили, что брать под опеку, как записано в документах ООН, можно только территории, имеющие коренное население. А в Антарктиде не жил постоянно ни один человек, да и до сих пор не живет.

Тогда США попробовали предложить для Антарктиды идею «кондоминиума», то есть совместной юрисдикции. Но эту идею поддержала только Англия; Чили и Аргентина ее решительно отвергли, а остальные страны, имевшие территориальные претензии, воздержались от высказывания своего отношения к этому проекту.



На распутье...

Вот в это-то время, в борьбе с предложением США, Чили выдвинула свое, которое сейчас известно как Декларация Эскудейро. Это было предложение заморозить на пять лет территориальные претензии и открыть «свои» территории в Антарктиде для свободного научного исследования международной научной общностью. Только сейчас, через много лет, мы понимаем важность Декларации Эскудейро, ставшей основой статьи IV Антарктического договора — статьи, замораживающей все территориальные претензии в Антарктиде.

В начале 50-х годов США пересмотрели свою политику и не стали предъявлять территориальных претензий в Антарктике. В то же время, в 1950 году, Советский Союз, основываясь на заслугах Лазарева и Беллинсгаузена как первооткрывателей Антарктиды, заявил, что он не признает любое решение по Антарктике, сделанное без его участия.

Итак, сложившуюся к этому времени ситуацию в Антарктике можно охарактеризовать следующим образом:

- ряд стран, предъявивших в разное время территориальные претензии в Антарктике, продолжали подтверждать их;

- страны, не предъявившие территориальных претензий, не признавали прав на территории отмеченной выше группы стран. При этом две великие сверхдержавы, не предъявившие территориальных претензий, заявили о том, что они оставляют за собой право предъявить их;

- ситуация осложнялась тем, что мир в то время был расколот на два лагеря, находившиеся в состоянии «холодной войны», и это состояние сказывалось и на взаимоотношениях в Антарктике.

Неудивительно, что Антарктика в то время рассматривалась людьми на всех континентах как один из очагов конфронтации и возможных конфликтов в будущем. И казалось, что ничего другого в этой части земного шара никогда нельзя и ожидать. Но будущее часто бывает непредсказуемо, особенно по отношению к полярным областям. Особенно по отношению к Антарктике.

Международный геофизический год изменяет климат

Успехи в науке и технологии, достигнутые многими странами во время второй мировой войны, а также резкое смягчение политического климата в середине 50-х годов позволили мировой научной общественности поставить вопрос о проведении комплексного международного исследования наименее изученных областей Земли и процессов, происходящих в этих областях, по аналогии с тем, что было сделано когда-то во время проведения исследований, известных под названием Первого (1882/83) и Второго (1932/33) Международного полярного года. При этом с самого начала одной из главных целей изучения по планам этого проекта должна была стать Антарктика, и в особенности центр ее — ледяной материк Антарктида. Проект этот получил название Международного геофизического года и известен в нашей стране под кратким названием «Проект МГГ».

После ряда эффективных международных консультаций и встреч 12 стран, изъявивших желание стать участницами Проекта МГГ в Антарктике, — Аргентина, Австралия, Англия, Бельгия, Норвегия, Новая Зеландия, СССР, США, Франция, Чили, ЮАР и Япония — договорились о проведении согласованных междисциплинарных работ на материке Антарктида, в антарктических морях и на островах, назначив для проведения МГГ в Антарктике 1957 и 1958 годы. Более 40 станций было установлено странами-участницами МГГ в этот период в Антарктике. Число людей, которые работали в Антарктиде в период МГГ, превышало число людей, когда-либо ступавших на этот материк за всю его историю. Однако их все же было меньше, чем жителей в любом крупном селе или поселке в любой из стран-участниц МГГ. Число зимовавших в Антарктиде во время МГГ на станциях всех стран не достигало и 900 человек.

Научные результаты исследований в период МГГ оказались значительными. Подлинная их ценность стала ясна нам только по прошествии многих лет после окончания этого Проекта, когда были опубликованы главные статьи, основанные на его результатах.

Однако уже в период его проведения научная и политическая общественность всех стран была потрясена легкостью, простотой и эффективностью научного и человеческого общения ученых различных стран, участвующих в МГГ, и первыми научными результатами исследований в Антарктиде по согласованным странами-участницами планам. Поэтому они приняли решение продолжить действие своих станций и экспедиций в Антарктиде и на го-

ды после формального окончания МГГ. Было бы просто нелепо бросать уже работающие станции, в создание которых вложены огромные средства.

Договор об Антарктике — что это?

Удивительный успех международного научного сотрудничества в Антарктиде в период подготовки и проведения МГГ привел к тому, что все семь стран, имевших претензии на территорию в Антарктиде, а также СССР, США и активные участники МГГ в Антарктиде — Бельгия, Япония и ЮАР, то есть все страны, участвовавшие в проведении МГГ, начали неофициальные переговоры о будущем Антарктики.

Через 18 месяцев неофициальных контактов на конференции в Вашингтоне, состоявшейся с 15 октября по 1 декабря 1959 года, 12 стран, каждая из которых — активный участник МГГ в Антарктике, подписали то, что стало называться Договором об Антарктике или Вашингтонским договором. Еще через год, 23 июня 1961 года, вступил в силу договор, представляющий хороший пример решения международных проблем в интересах всеобщего мира. Так что же это такое — Договор об Антарктике?

Это очень короткий документ, состоящий из 14 статей. Первая же статья этого Договора необычна — впервые в истории международных отношений целая часть света выводилась из сферы военного влияния. В ней говорилось: «Антарктика используется только в мирных целях. Запрещаются, в частности, любые мероприятия военного характера, такие, как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытание любых видов оружия». Следующая, вторая статья Договора гласила: «Свобода научных исследований в Антарктике и сотрудничество в этих целях, как они применялись в течение Международного геофизического года, будут продолжаться в соответствии с положениями настоящего Договора».

Статья II совместно со статьей III Договора, в которой говорится о том, что сведениями о научных программах, персонале, наблюдениях и их результатах можно свободно обмениваться, создали атмосферу свободы научного общения между учеными разных стран вплоть до постоянного обмена учеными, работающими на станциях других стран, а также обмена научными программами, который сейчас ведется в начале каждого антарктического сезона (то есть не позднее 30 ноября каждого года).

Чрезвычайно важной является V статья Договора, в которой говорится: «Любые ядерные взрывы в Антарктике и удаление в этом районе радиоактивных материалов запрещаются».

Интересна судьба, развитие этой статьи. Ведь первоначально на встречах, посвященных выработке статей Договора, были предложения разрешить опытные ядерные взрывы, оговорив, что им должны предшествовать заблаговременное оповещение всех стран-участниц Договора и консультации с ними. Однако эта идея не была принята, так как она противоречила бы статье I Договора, ведь трудно отличить мирные взрывы от военных.



Флаги сотрудничества над Антарктидой

Трудно даже представить, какой была бы атмосфера отношений между учеными, если бы такие испытания в Антарктиде были в свое время разрешены. А как пострадала бы удивительная, уникальная окружающая среда ее! Но нам повезло. Глава V Договора была принята в ее теперешней редакции.

Отметим, что СССР был инициатором включения в текст Договора положения о полном запрещении ядерных взрывов и запрещении захоронения радиоактивных отходов.

Благодаря статьям I и V Антарктика стала не только демилитаризованной зоной, но и первым в истории континентом, юридически объявленным свободным от ядерного оружия.

Эти статьи Договора служат хорошим примером для заключения подобных соглашений в других областях. Так, известный Договор Тлателолио, сделавший в 1967 году Южно-Американский континент не только де-факто, но и де-юре зоной, свободной от ядерного оружия, заключен, как считают эксперты, под влиянием этих статей Договора об Антарктике. Именно основываясь на Договоре об Антарктике и Договоре Тлателолио, СССР пытается превратить сейчас и Индийский океан в зону, свободную от ядерного оружия.

Особую роль играет статья IV Договора, второй пункт которой гласит: «Никакие действия или деятельность, имеющие место, пока настоящий Договор находится в силе, не образуют основы для заявления, поддержания или отрицания какой-либо претензии на территориальный суверенитет в Антарктике и не создают никаких прав суверенитета в Антарктике. Никакая новая претензия не заявляется, пока настоящий Договор находится в силе».

Эта статья приобрела в последние несколько лет особое значение в связи с тем, что сейчас появилось много нападок на Договор, попыток его разрушить. Так вот сторонники сохранения Договора в качестве одного из аргументов для его сохранения говорят о том, что, пока существует Договор, по которому заморожены территориальные претензии, в Антарктиде мир и спокойствие. Но уберите Договор — и страны, уже притязающие на части территории Антарктиды, начнут отстаивать суверенитет «своих» секторов. А ведь в этих условиях, по-видимому, и такие страны, как СССР и США, могут предъявлять свои территориальные претензии, основанные на открытиях их граждан в Антарктиде в прошлом и огромном их вкладе в научное освоение Антарктиды в настоящем.

Антарктический Договор явился первым и в вопросах о взаимной инспекции. Ведь статья VII этого Договора говорит о том, что наблюдатели стран-участниц имеют право свободной инспекции, включая воздушную, любой территории и могут инспектировать любые станции, установки и оборудование. Примерно десять раз пользовались страны (в основном США) данным этой статьей правом в связи с огромной стоимостью операций по контролю, но ни разу, никак и нигде не было зарегистрировано нарушений Договора.

Интересно отметить, что, согласно статье VIII Договора, каждый гражданин любой страны, работающий на научной станции другой страны в Антарктиде по статье III или осуществляющий инспекцию по статье VII, находится под юрисдикцией своего правительства, а не правительства той страны, на станции которой он находится.

Консультативные совещания и рекомендации

Итак, Договор об Антарктике стал работающим, «живым» договором, активно влияющим на судьбу огромного региона.

Каким же механизмом располагают страны-участницы Договора, чтобы обеспечить его работоспособность, выполнение его положений? Об этом сказано в статье IX. Государства — основатели Договора должны регулярно встречаться, чтобы обмениваться информацией и принимать меры для дальнейшего действия Договора и по охране окружающей среды, животных и ресурсов Антарктики. Эти встречи, названные в тексте статьи консультативными, должны быть открытыми для присоединения к ним других государств, которые ведут достаточно большие научные исследования в этом регионе. Вот во исполнение этой статьи Договора собираются так называемые Консультативные совещания представителей правительств. Долгое время этими странами были только 12 основателей Договора, которые являются постоянными членами совещания. Потом в этом совещании стали принимать участие и другие страны, которые, однако, получили статус непостоянных членов: они участвуют в заседаниях Консультативного совещания лишь тогда, когда предварительно докажут свое право участвовать в них активной реальной работой и исследованиями в Ан-

тарктике, и теряют право на такое участие, если они прекращают работы в этом регионе.

Первым государством — непостоянным членом стала в 1977 году Польша, после того как она создала в Антарктиде свою национальную научную станцию Генрих Артковский. В 1981 году, после открытия научной антарктической станции Генрих фон Нормайер, вторым непостоянным членом совещания стала ФРГ. В 1983 году Индия и Бразилия подняли флаги над своими антарктическими научными станциями и в связи с этим тоже стали членами этого собрания. А не так давно китайские ученые провели первую успешную антарктическую зимовку на станции КНР Великая Стена. И эта страна также стала членом Консультативного совещания, доведя общее число его членов до 17.

Консультативное совещание работает на основе своих «Правил поведения». Главным тезисом этих правил, отличающим их от других собраний такого рода, является единогласность при тайном голосовании всех возникающих вопросов. Принятые решения оформляются в виде «Рекомендаций к Договору», которыми и управляется деятельность стран в Антарктике.

Долгое время Консультативные совещания проходили при закрытых дверях. Однако в связи с замечаниями некоторых стран о том, что Договор об Антарктике является слишком «закрытым» для других государств, в 1983 году на Консультативном совещании в Канберре была принята рекомендация, согласно которой страны — не члены Консультативного совещания также могут участвовать в заседаниях, но только как наблюдатели.

Рекомендации и конвенции

Что же за рекомендации принимают Консультативные совещания? На 12 совещаниях, на которых было принято более 100 рекомендаций, все вопросы в основном связаны с многогранной деятельностью человека в Антарктиде. Это регулирование радио- и телекоммуникаций между станциями, туризм и неправительственные экспедиции, наилучший обмен информацией, использование радиоизотопов, создание охраняемых районов защиты среды (колонии пингвинов и тому подобное), использование ракет в научных целях, ввоз в Антарктиду животных и растений для научных целей, кооперация в использовании транспорта, вопросы влияния человека на окружающую среду. По некоторым особо важным вопросам Консультативные совещания подготовили государства к заключению ряда конвенций.

Так, в 1977 году была заключена Конвенция по сохранению антарктических тюленей, известная под названием «Конвенция по тюленям». Она создала правовые основы защиты этих животных, которые были одно время на грани исчезновения.

В 1980 году усилия Консультативных совещаний привели к заключению Конвенции по сохранению живых ресурсов моря. Она регулирует и ставит в рациональные рамки международного права добычу живых организмов моря южнее не 60°, а линии антарк-



На американской антарктической станции

тической конвергенции, то есть геофизической границы более теплых северных вод и антарктических вод Южного океана.

К 1984 году эту конвенцию подписали 15 стран, включая СССР.

Интересно отметить, что эта конвенция впервые выходит за рамки первоначальных границ действия Договора, ведь его статья VI гласит: «Все земли и шельфовые ледники севернее 60° южной широты, включая открытое море, подчиняются другим международным законам, только все, что южнее 60°, подчиняется Договору об Антарктике».

Минеральные ресурсы

Время шло, работы в Антарктиде велись. Опыт и знания накапливались, и вдруг появилось у всех чувство, что добыча полезных ископаемых в Антарктике — это не чистая фантазия.

Вопрос о минеральных ресурсах обсуждался первый раз на 6-м Консультативном совещании в Токио еще в 1970 году, и к нему с тех пор возвращались не раз. На 9-м совещании принято решение объявить мораторий на любую деятельность, связанную с эксплуатацией этих ресурсов, до тех пор пока не будет создан соответствующий международный режим, который будет регулировать такую активность и обеспечивать соответствующие нормы защиты уникальной окружающей среды Антарктики и ее экологических систем.

На 11-м совещании в 1981 году в Буэнос-Айресе была принята поправка, в которой говорилось, что создание договорных основ регулирования добычи минеральных ресурсов явится законным добав-

лением к Договору и укрепит его. Большинство делегаций считало, что должна быть создана соответствующая международная конвенция, уважающая Договор.

СССР считал и считает, что это должен быть четкий документ, создающий международный порядок и основанный на принципах Антарктического договора, который сейчас является основой для мирного использования Антарктиды в будущем.

На этом совещании было подчеркнуто, что, согласно решению Консультативного совещания, никакая индустриальная деятельность по добыче полезных ископаемых не может начаться до того, как будут разработаны основы международного управления такой добычей. Этот вопрос должен быть рассмотрен на Консультативном совещании.

Ну а есть ли у стран-участниц возможности воспрепятствовать, например, самовольной добыче полезных ископаемых кем-то, кто начнет такое действие, не дожидаясь разрешения Консультативного совещания? Вообще говоря, есть. Так, статья X Договора гласит: «Государства-участники будут мешать деятельности любой страны в Антарктике, если эта деятельность противоречит Договору».

Однако способы воздействия на нарушителей ограничены, так как, согласно статье XI, «разногласия должны решаться мирно странами, кого это касается, или переданы международному суду».

Итак, Договор об Антарктике вылился сейчас уже в целую систему. Его плодотворность и полезность видны хотя бы из того, что число его членов превысило уже цифру 30. Это сделано на вполне законном основании, так как статья XIII Договора говорит о том, что он открыт для вступления любой страны — члена ООН или приглашенного всеми членами Договора.

Трудности. Что впереди?

Последняя из рассмотренных нами статей Договора, статья XII, говорит, что по истечении 30 лет с момента вступления Договора в силу любой его член может потребовать созыва конференции, чтобы пересмотреть действие Договора.

Итак, осталось совсем немного времени, когда пересмотр действия Договора может быть сделан на законном основании. А есть ли недовольные Договором? К сожалению, есть.

То, что проблема международного будущего Антарктики может некоторыми серьезно рассматриваться в рамках не Договора об Антарктике, а его альтернатив, стало ясно из выступления премьер-министра Малайзии 29 сентября 1982 года на XXXVII сессии Генеральной Ассамблеи ООН. «Прошли те дни, когда богатые нации мира могли присваивать себе какие угодно территории и ресурсы, до которых они могли добраться, — сказал он. — Наступило время, чтобы Организация Объединенных Наций обратила свое внимание на такие районы, крупнейшим из которых является континент Антарктида... Так же как моря и морское дно, эти незаселенные земли принадлежат международному сообществу...

Мы знаем о Договоре об Антарктике, заключенном узким кругом государств, который обеспечивает их сотрудничество в целях научных исследований и запрещает деятельность иную, чем мирная. Хотя этот договор и имеет некоторые достоинства, тем не менее это соглашение избранной группы государств и оно не отражает истинных взглядов членов ООН или их справедливых требований... Необходимо новое международное соглашение, чтобы исторические эпизоды не становились фактами, подкрепляющими притязания».

Это выступление послужило началом целой серии подобных выступлений представителей ряда стран — членов ООН, которые сами не хотят или не могут вести исследования в Антарктике, однако хотели бы поколебать Договор, имея в виду свои национальные интересы, связанные с возможным получением доходов от добычи полезных ископаемых в Антарктике другими странами. При этом они исходят из представления о том, что Антарктика и Антарктида являются «общим наследием человечества» и что все добытое из мест, являющихся «общим наследием человечества», должно приносить прибыль всем нациям вне зависимости от того, приложили ли они силы к добыче или к научному исследованию района, где идет эта добыча, или нет.

Точка зрения Советского Союза по этому вопросу выражена в выступлении начальника протокольного отдела МИД СССР Ю. М. Рыбакова на специальном международном рабочем совещании под девизом «Система Договора об Антарктике», состоявшемся в январе 1985 года в одном из полевых лагерей Трансантарктических гор в Западной Антарктиде. На этом совещании, специально собранном для выяснения точек зрения различных сторон в связи с инициативой Малайзии и других стран поставить вопрос о будущем Антарктики на рассмотрение Генеральной Ассамблеи ООН с целью ревизии Договора об Антарктике, советский представитель сказал: «СССР решительно против любых попыток ревизии этого важного международного договора вне зависимости от того, какие предлоги используются, чтобы оправдать их... Советский Союз стоит за усиление (любым возможным путем) Договора об Антарктике как главного международного юридического инструмента сегодняшнего дня, целью которого является поддержание мира и безопасности как в Южной полусфере, так и во всех других частях земного шара».

Итак, Антарктика осталась верной себе. Годы великих открытий и взлетов духа сменялись в ней падениями времен территориальных притязаний. И снова прекрасная погода в международных отношениях в этом регионе: период МГТ и эпоха замечательного Договора об Антарктике. Но уже чувствуются вновь удары приближающегося очередного циклона, удары сторонников ревизии Договора. Мы же, полярники, знаем, что за циклоном, даже в Антарктике, снова приходит хорошая (по меркам этого региона) погода. И мы надеемся, что Договор об Антарктике, дух его — дух дружбы и сотрудничества — будет жить еще долго-долго в формах, которые нам сейчас трудно предугадать.



Владимир Иванов

К ТАЙНАМ НЕДР ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

В широком комплексе исследований Советской Антарктической экспедиции едва ли не центральным звеном стали геолого-геофизические работы, выполняемые преимущественно силами объединения «Севморгеология» (Ленинград) Министерства геологии СССР. Изучением антарктических недр заняты сегодня десятки специалистов, оснащенных современной аппаратурой, исследовательскими судами, тяжелыми самолетами...

Зачем геологи идут в Антарктику?

...Если посмотреть на глобус, Антарктида покажется очень маленькой (на самом деле она больше Европы или Австралии) и (что справедливо!) очень далекой от нас, живущих ближе к противоположному полюсу Земли. Тем не менее легко понять интерес к ней, например, гляциолога: здесь сконцентрировано 90% материкового льда Земли — огромная природная лаборатория, где жизнь ледового щита открывается исследователю в своем первозданном виде. Гигантский холодильник существенным образом влияет на климат и погоду не только южного полушария, а потому здесь широкое поле деятельности для климатологов, метеорологов, океанологов... Биолога привлекает антарктический криль, на котором держится пищевая цепь многих обитателей Мирового океана. А что может привлечь здесь геолога? Геологические объекты не перемещаются по планете, подобно циклонам или океаническим течениям, и, следовательно, не оказывают влияния на жизнь других регионов.

Во имя чего же едут экспедиции за десять тысяч миль от дома и расходуются миллионные ассигнования?

Земля как геологическое тело — это единый организм, и нельзя понять целого, не изучая одной из важнейших его частей. Ледо-

вый континент является средоточием грандиозных геологических процессов и явлений. Здесь представлены все известные геологам формации: от древнейших архейских образований, отвечающих еще младенческому периоду существования планеты, до последних этапов геологической истории, которые знаменуются мощными проявлениями процессов деструкции континентальной коры, активно формирующими лик Земли.

Ледяной щит как бы консервирует результаты геологических процессов, зачастую не давая, как это бывает на других материках, силам выветривания стереть их следы, и он же одновременно прячет их от глаз геолога. Средняя толщина антарктического ледяного щита превышает два километра, а максимальная (пока зафиксированная) достигает четырех с половиной километров. На карте со «снятым» ледниковым покровом виден в Восточной Антарктиде типичный материковый рельеф: обширные плато, внутренние моря, горные хребты. Например, горы Гамбурцева высотой до трех километров. Это — на карте, а на местности — бескрайний слабовыпуклый ледяной купол. Все неровности рельефа погребены. Что-то похожее на океан с его подводными горами. Западная Антарктида — архипелаги, цепи островов, разделенные впадинами морей... И все это тоже спрятано в чудовищной толще льда. Кое-где сквозь тело льда проклеиваются каменные оазисы, хребты горных цепей или одинокие скалы — нунатаки, представляющие собой вершины подледных гор, достижь которых, не будь льда, смогли бы только альпинисты. Суммарная площадь обнаженных участков составляет всего 1% поверхности материка, остальные 99% — лед.

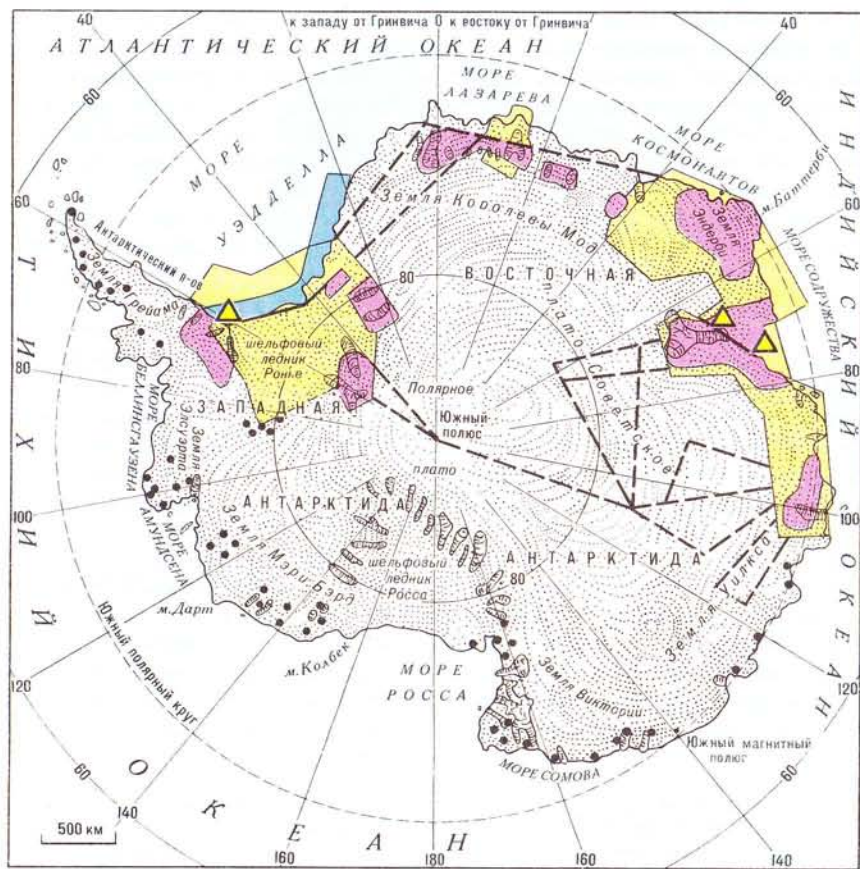
Из дневника автора: «14.01. Первый вылет в горы. ...Провожаемый взглядами тюленей Уэдделла, Ми-8 долго тянулся над кромкой шельфового льда и наконец по долине выводного ледника вошел в горы. Фантастический мир пирамид и гребней, почти полностью закрытых белым. Общую структуру можно уловить, если бы вертолет летел помедленнее. По щекам долины — отдельные отвесные обнажения, но их не взять ни снизу, где почти вертикальное подножие из стеклянного «голубого» льда, ни сбоку, ни сверху. Наконец сели на хребтик. Вертолет не выключает винтов, корректный командир старается не показывать нам беспокойства, с которым он то и дело поглядывает на небо (не затянуло бы!). Обнажены только сами граниты, а наиболее интересное и наименее прочное — контакты, зона разлома — все разрушено и ушло под ледник. Здесь хорошо снежного человека искать, а не геологией заниматься».

Современная геофизика вооружает геолога своеобразным «рентгеном», проникающим сквозь ледник, однако представьте себе положение врача, которому позволено видеть пациента исключительно через экран рентгеновского аппарата, не вступая с ним в прямой контакт...

Вот этим и трудна Антарктида как объект геологического изучения. И этим же бесконечно интересна.

Немного истории

В числе участников 1-й Советской Антарктической экспедиции (САЭ), впервые ступивших на берег Ледяного континента в январе



- | | |
|--|--|
| Профили глубинного сейсмического зондирования | Маршрутные наблюдения (аэромагнитные и радиолокационные) |
| Морские сейсмические исследования* | Рекогносцировочные наблюдения советских геологов в составе зарубежных экспедиций |
| Площадные аэрогеофизические и авиадесантные исследования | Полевые базы геологов |
| Геологические исследования | |

Районы советских геолого-геофизических исследований
Международно-правовой режим Антарктиды и других территорий,
расположенных южнее 60° южной широты, регулируется Договором об Антарктике
от 1 декабря 1959 г.

1956 года, было два геолога. Однако история геологических исследований Антарктиды началась гораздо раньше — как ни парадоксально, еще до того, как на материк ступила нога человека. Как известно, Антарктида была открыта в 1820 году русской экспедицией Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева. Первая высадка на антарктические берега произошла лишь в конце прошлого столетия, однако геологическая информация начала поступать раньше —

ее давали скудные сборы каменного материала с приантарктических островов и с айсбергов, плывущих на север. В XIX веке геология была уже достаточно зрелой наукой, чтобы делать выводы при минимуме фактов. Первой антарктической геологической концепцией стала мысль о том, что горная цепь Антарктического полуострова — продолжение структур южноамериканских Анд. Скоро появился и термин — Антарканды. Впрочем, это была еще предыстория геологического изучения Антарктики, точно так же как и первые пятьдесят лет нашего века, хотя в этот период уже сформировались представления о коренных различиях между древней Восточно-антарктической платформой и складчатой областью Западной Антарктиды и даже были обнаружены первые залежи каменного угля в Трансантарктических горах. Профессиональное геологическое изучение Антарктики началось со второй половины 50-х годов, то есть на памяти ныне еще активно работающего поколения ученых. В это время произошли такие события, как 1-я Советская Антарктическая экспедиция (1955—1956 гг.), Международный геофизический год (1957—1958 гг.), подписание Договора об Антарктике (1959 г.).

...Тридцатилетняя история исследований отчетливо распадается на два этапа — ориентировочно по пятнадцать лет. Символом первого (до начала 70-х годов) стал геологический молоток: это был этап классической геологии, где главным являлся исследователь-полевик, вооруженный не столько аппаратурой, сколько собственной наблюдательностью и интуицией (правда, в 1969 году в районе станции Новолазаревская впервые в истории изучения Антарктики были выполнены глубинные сейсмические зондирования, но не это определяет «лицо» этапа). Основным объектом исследований стала Восточная Антарктида, поскольку здесь расположены главные советские антарктические станции. Группы из трех—пяти геологов вели наблюдения либо непосредственно в окрестностях станций, либо осуществляли непродолжительные авиадесантные рейды в близлежащие каменные оазисы.

Роль лидера советской школы антарктических геологов на раннем этапе заслуженно взял на себя профессор М. Г. Равич, по специальности петрограф (то есть специалист, изучающий вещество и структуру горных пород), что было особенно ценно при направленности исследований тех лет на углубленное изучение локальных объектов. Вокруг него сплотилась немногочисленная, но сильная группа молодых ученых, из которой Д. С. Соловьев, Г. Э. Грикуров, Е. Н. Каменев получили впоследствии широкое признание среди антарктических исследователей.

К концу 60-х годов отечественным геологам принадлежал бесспорный международный авторитет в вопросах строения и эволюции докембрийского кристаллического фундамента Восточной Антарктиды. К этому моменту ими была создана серия карт отдельных регионов, вошедших в удостоенный Государственной премии уникальный Атлас Антарктики (1966—1969 гг.), написаны пять монографий, десятки статей, сделан ряд основополагающих докладов на I и II Международных симпозиумах по геологии Антарктики. Готовились первые в мире карты всего материка — геологиче-

ская, тектоническая, метаморфических фаций, — увидевшие свет в следующем десятилетии...

И, по законам диалектики, в момент наивысшего успеха начали выявляться слабости. Организационный принцип «работаем там, где удобно» (то есть около действующих полярных станций), вполне оправдывавший себя в самые первые годы, когда любая информация была благом, со временем изжил себя. Возникла критическая ситуация: отдельные обнаженные участки оказались изученными на монографическом уровне, тогда как огромные пространства между ними оставались белыми пятнами в прямом и переносном смысле слова, не позволяя создать целостное представление о структуре материка. Нужно было в корне ломать сложившуюся методологию и оторваться от столь обжитых антарктических станций.

Символом второго пятнадцатилетия стал самолет. Но не обычный, транспортный, а оборудованный для проведения аэрогеофизических работ, своего рода летающая лаборатория. При изучении покрытых льдом или морем пространств фигура геолога с молотком уходит со сцены. Основным инструментом исследования становятся геофизические методы, и в первую очередь аэрогеофизические, как наиболее мобильные и позволяющие в короткие сроки охватить огромные площади. У них, впрочем, есть минус — геологическая неоднозначность: один и тот же эффект, фиксируемый геофизикой, может обуславливаться разными геологическими причинами. Приблизиться к однозначному решению задачи помогает параллельное проведение независимых геофизических методов и комплексная интерпретация их результатов, а здесь снова на первый план выходит геолог, но уже иного профиля: геолог-интерпретатор, чувствующий физический смысл геологических явлений.

В 17-й САЭ (1971—1972 гг.) началась знаменитая «операция Эймери» — трехлетний цикл работ, который возглавил безвременно умерший Дмитрий Семенович Соловьев — яркий, волевой человек и видный исследователь-организатор, чье имя по праву может стоять в одном ряду с именами прославленных первопроходцев Антарктики. На шельфовом леднике Эймери, на побережье моря Содружества, специально для геологов организовали полевую базу, куда ежегодно доставлялось до 100 человек, около 1000 тонн грузов, шесть-семь летательных аппаратов. С опорой на базу Эймери был изучен обширный, ключевой в геологическом отношении регион Восточной Антарктиды. Здесь, в горном обрамлении выводного ледника Ламберта, коренные выходы пород вдаются на 700 километров в глубь материка, давая прямую информацию о строении внутренних его районов. В комплекс исследований входили аэромагнитные съемки двух масштабов, авиадесантная гравиметрическая съемка, радиолокация ледовой толщи, наледные профили глубинного сейсмозондирования (ГСЗ) и, конечно, детальные геологические наблюдения... Совокупный анализ трех видов информации (геофизические поля — коренной рельеф — прямые геологические данные) позволил расшифровать глубинную структуру и эволюцию земной коры этого эталонного региона, а накопленный опыт дал исследователям смелость для следующего шага.

Эпопея базы Дружная

Следующим шагом стал рывок в море Уэдделла в Западной Антарктиде, в регион тогда абсолютно новый, более тяжелый, чем район ледника Ламберта, прежде всего по причине крайне суровых ледовых и климатических условий и удаленности от традиционных путей советских судов и самолетов. О строении самого бассейна ничего не было известно... Впрочем, этот «недостаток» одновременно явился и главным побудительным стимулом, ибо под водной толщей моря Уэдделла были спрятаны ключи к познанию механизма сочленения древних «гондванских» и молодых «тихоокеанских» структур Антарктики и характера перехода от континента к океану, что в свою очередь должно пролить свет на проблему возможной нефтегазоносности.

От базы Эймери до моря Уэдделла, если считать вдоль берега, расстояние едва ли не как от Мурманска до мыса Дежнева. Таков был масштаб передислокации. 15 декабря 1976 года на краю шельфового ледника Фильхнера была открыта полевая база Дружная. Осенью и зимой 1986/87 года со страниц нашей печати не сходила «одиссея» антарктической базы Дружная-1, уплывшей в океан на огромном айсберге. Автор был на Дружной тремя годами раньше.

Из дневника автора: «5.01. Я так много читал и думал о Дружной, что совершенно не испытываю ощущения новизны. Как будто был здесь десять раз. Когда «Капитан Готский» и «Пионер Эстонии» одновременно ткнулись носами в припай под барьером у Дружной, оказалось, что с места разгрузки станция просто не видна. Поверхность ледника выпукло поднимается, и Дружная лежит за перегибом. Виден только склон, на котором снег возгоняется на солнце, обнажая местами черные спины бочек, да свежая санная дорога.

С Ил-14, с большой высоты, Дружная тоже не впечатляет: 50—60 едва заметных квадратиков — дома, выстроенные в пять рядов, да округлое темное скопление — склад бочек. И только когда самолет заходит на посадку, с высоты птичьего полета тебе открывается красота и серьезность нашей базы: линии домов, склады, дизель-электростанция, целая роща антенн, хорошо обставленная полоса аэродрома с «игрушечными» самолетами около нее и мощные линии тракторных следов в нескольких направлениях... Возникает ощущение силы, надежности.

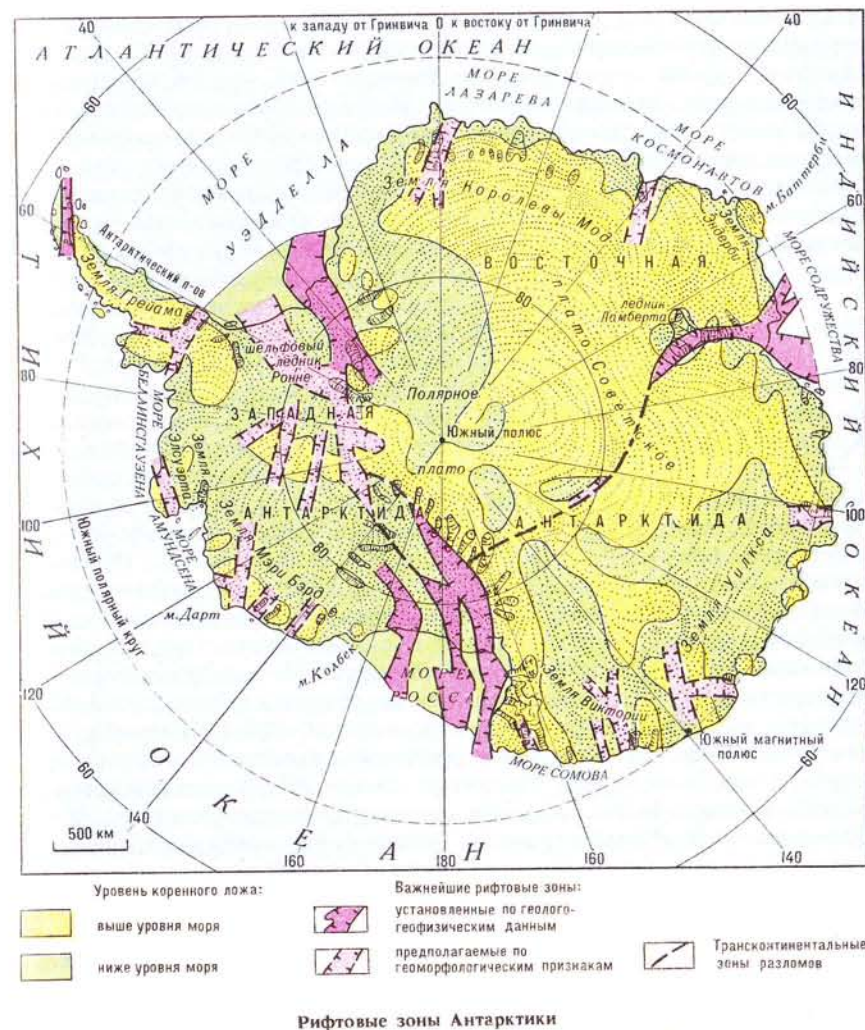
А в самом поселке общая картина не складывается: несколько одинаковых соседних домиков наполовину под снегом; сразу начинаешь искать ориентиры. Их два — это только что поднятый, ярчайшего кумача флаг в центре базы, кажущийся огромным в сравнении с невысокой мачтой, и — море. Битый морской лед темнее, чем ледник, на котором стоит база, поэтому небо над ним темнее («водяное небо», как здесь говорят). А над участками открытой воды небо прямо черное, и кажется, сейчас начнется жуткая гроза.

Мне сказали: «Ваш балок — № 13, узнаете по валенку, надетому на трубу, чтобы снег не навалился». Узнал. Полдня разгребал снег, потом отскребал от сковородок примерзшее жаркое, оставленное в спешке прошлогодней эвакуации (жаркое не испортилось, его можно было бы разогреть и съесть). Когда все перемыл и затопил печку, появилось чудесное ощущение своего дома.

Сойдя на Дружную после двухмесячного плавания, я подумал: «Наконец-то я стою на твердой земле!» Потом понял, какая там земля — под нами 300 метров шельфового ледника. Ледник на плаву, под ним — морская вода, и край ледника вместе с Дружной «плывет» к северу со скоростью до пяти метров в сутки. На карте у гидрографов береговая линия 1976 года лежит уже где-то под сегодняшней позицией станции или даже южнее ее на одну-две мили. От берега откалываются айсберги. Насчитал в поле зрения до 20 штук и сбился. При низком солнце поражает интенсивность красок, неожиданная в этом «белом» мире: грани айсбергов и золотые, и густо-синие, и красные, и даже черные, все зависит от угла падения света...»

Раскол произошел не на краю шельфового ледника, а в 100 километрах от него, по транследниковому разлому Гранд-Касмс, известному с момента первого появления человека в этом районе Антарктиды. Я наблюдал Великий разлом с самолета, пролетая над ним с командиром авиаотряда, антарктическим асом Е. Д. Кравченко. Издалека разлом — темная полоса на белом — напоминает реку или полынью. Вблизи это неровный участок хаотически нагроможденного льда, как бы торосы, только больше обычных. Когда-то, двигаясь к горам Шеклтона на тракторах, английская экспедиция, чтобы пересечь Гранд-Касмс, строила мосты из алюминиевого листа. Много лет разлом мирно существовал, играя роль шарнира, дающего гигантской плавающей ледяной пластине некоторую свободу движений, но вот осенью 1986 года кусок шельфового ледника размерами 200 на 100 километров оторвался от основного массива и, расколовшись, двинулся на север. На очередном снимке, полученном с искусственного спутника Земли, мы не узнали района: шельфовый ледник Фильхнера резко сузился, а в открытом море дрейфовали три огромных и множество мелких айсбергов. Масштаб снимков слишком мелок, чтобы рассмотреть на них занесенные снегом домики базы, а людей в то время (кончалась антарктическая зима) в районе моря Уэдделла не было. Несколько недель продолжалась тревога за судьбу станции. Наконец в начале декабря западногерманский исследовательский ледокол «Полярштерн» обнаружил базу. Отдрейфовав на север около 40 километров и развернувшись, ледяное поле толщиной несколько сот метров село на «мель». База совершенно не пострадала. Несколькими неделями позже на судне «Капитан Кондратьев» сюда прибыли участники 32-й САЭ. Те из них, кто бывал на Дружной раньше, рассказывали, что, попав на нее уже на новом месте, никак не ощутили перемен, происшедших в судьбе базы: та же береговая линия, такое же море, все постройки на своих местах. Ценой больших усилий полярники, руководимые В. Н. Масоловым, эвакуировали на судно все, что поддается эвакуации. База закончила существование, а взамен ее восточнее заработала Дружная-3.

Десять сезонных экспедиций Дружная-1 обеспечивала работы в море Уэдделла, принимая одновременно до 200 полярников, включая наряду с собственно геологами и геофизиками мощную службу обеспечения (летчики, радисты, синоптики, механики, хозяйственники). Отсюда аэрогеофизическими и авиадесантными съемками покрыта ледовая акватория площадью в два Северных моря. Вдоль края шельфового ледника, образующего южный «берег» моря Уэдделла, пройден уникальный профиль протяженностью почти в тысячу километров. В прилегающей полынье с использованием грузовых судов ледового класса выполнена серия морских сейсмических профилей. Это уже принципиальный шаг вперед, так как сейсморазведка хотя дает еще и не прямую геологическую информацию, но достоверно рисует структуру осадочно-го чехла...



Типичное или особенное? Созидание через распад

Бессмысленно пытаться в одной статье описать геологию южнополярного материка, и трудно сказать, чего больше в его геологическом строении — типичного или особенного.

Сейчас широко известна гипотеза о существовании в геологическом прошлом суперматерика Гондвана, объединявшего Антарктиду с Африкой, Южной Америкой, Австралией, Индостаном, Новой Зеландией, но затем распавшегося на отдельные континентальные глыбы. Глыбы — литосферные плиты — начали расползаться, скользя по поверхности мантии, а между ними возникли пространства с океаническим типом коры. Эта модель надежно «работает»

для регионов между Южной Америкой и Африкой, между югом Австралии и противоположным сегментом Антарктиды, да и применительно к другим структурам Восточноантарктической платформы, тогда как для Западной Антарктиды убежденные «гондванисты», чтобы свести концы с концами, вынуждены «изобретать» сложные и малоестественные движения микроплит. Крупнейшим осадочным бассейнам Антарктиды — бассейнам морей Уэдделла и Росса — не находится прямых гондванских аналогов. Очевидно, для данного региона на первый план выходят горизонтальные движения земной коры (да простят меня излишне правоверные «мобилисты»).

Так или иначе рифтогенные швы — ветви гигантских разломов, расколовших Гондвану, или предвестники будущих раздвижений — во многом определяют внутреннюю структуру Антарктиды.

Даже на обычной географической карте материка глаз увидит такие уникальные морфоструктурные элементы, как рассекающий Антарктиду чуть ли не пополам уступ Трансантарктических гор («великий горст», «великий раздел» называли его предшественники) или огромные линейно вытянутые долины выводных ледников, образующие закономерный рисунок (если суметь уловить эту закономерность).

«Операция Эймери» открыла континентальный рифт ледника Ламберта — гигантскую, протяженностью в сотни километров, линейно вытянутую зону разломов, проявившуюся в трех опорных границах раздела в земной коре. Верхняя — подледный рельеф коренного ложа — рисует линейную депрессию глубиной 2—3,5 километра, с плоским дном, сопряженную с целой системой разветвленных впадин. По кровле древнего кристаллического фундамента, погребенного под толщей осадков, сформировавшихся уже в ходе рифтогенного процесса, амплитуда погружения достигает 10 километров. Нижняя граница земной коры («поверхность Моховичича» — граница раздела между земной корой и мантией Земли) — под депрессией ледника Ламберта, напротив, залегает на 10—15 километров выше, чем под окружающими горами, что характерно для областей (таких, как Красное море или Байкал) с зарождающимся океаническим типом коры.

Познание геологического строения шельфа моря Уэдделла началось с открытия еще более грандиозной рифтовой зоны. Оказалось, что под шельфовым ледником Фильхнера залегает рифтогенная впадина стокилометровой ширины, имеющая ступенчато-блоковое строение («клавиатура»), с максимальным погружением поверхности фундамента до 12—14 километров. В сторону Южной Атлантики рифтогенная впадина прослеживается вплоть до континентального склона, а в противоположном направлении, уже в бассейне моря Росса, соединяется с рифтом, идущим вдоль уступа Трансантарктических гор. Таким образом формируется трансконтинентальный рифтовый пояс, наследующий древнюю неоднородность земной коры. В районе Южного полюса к нему подходит продолжение знакомого нам рифта ледника Ламберта, и эти два основных «шва», как спицы рулевого колеса, делят материк на три сектора...

Может, конечно, создаться картина хаоса, катастрофического распада. Но нам пока не стоит опасаться: процесс продолжается десятки миллионов лет, масштаб геологического времени несопоставим с человеческой жизнью. А главное, процесс рифтогенного разрушения древней коры несет и грандиозную созидательную функцию, формируя обширные осадочные бассейны, недра которых на других материках содержат основные запасы нефти и газа, а также каменный уголь, разнообразные соли и многое другое. Такова диалектика: одна форма геологического существования материи, разрушаясь, порождает другую.

А есть ли в Антарктике полезные ископаемые?

В 1966 году в горах Принс-Чарльз советскими геологами было открыто крупное скопление железистых кварцитов, подобное криноворожскому. Австралийскими исследователями в том же районе найдено углепроявление с 60—70 пластами угля. Восточноантарктическая платформа по аналогии со сходными регионами Африки, Южной Америки, Австралии должна быть перспективна на черные, цветные, редкие, радиоактивные и благородные металлы, а также слюды, горный хрусталь, графит, берилл. Западноантарктическую складчатую область принято рассматривать как потенциальное продолжение металлогенического пояса Анд с медью, молибденом, золотом, серебром, вольфрамом, оловом... Этот прогноз в какой-то мере уже подтвержден находками мелких проявлений или признаков ряда ценных минералов. Крупные осадочные бассейны шельфов Антарктиды обладают хорошими геологическими предпосылками на нефть и газ.

Откуда же тогда вопросительный знак в подзаголовке? Заглянем в Геологический словарь: «Полезное ископаемое — природное скопление минералов в земной коре, которое может быть использовано в народном хозяйстве».

Иными словами, вопрос решается через критерий технических возможностей и экономической целесообразности*. Однако применительно к Антарктике как потенциальному объекту освоения традиционные методы аналогий при технико-экономических прогнозах не подходят. Уникальные природные условия, своеобразие и особая уязвимость экологической обстановки требуют создания принципиально новых технологий, технических средств и организационных схем геологоразведки, добычи, транспортировки сырья, энерго- и жизнеобеспечения и так далее.

Простейший пример: как уже упоминалось, на суше Антарктиды обнажено из-под льда около 1% поверхности. Следовательно, вероятность обнаружения месторождений привычными методами снижается в 100 раз по сравнению с «нормальными» материками, нужна новая методология.

Второй пример: допустим, шельфы морей Антарктиды богаты нефтью. Но как ее обнаружить и тем более как добывать при нали-

* Здесь не рассматриваются международно-правовые аспекты.

ции почти круглогодичных тяжелых дрейфующих льдов? Средств бурения в таких условиях не существует. На Северном море льда нет. На мелководье Канадской Арктики бурят с природных и искусственных островов. Современные буровые суда работают на чистой воде, отсоединяясь от устья скважины при приближении ледяных полей. В море Уэдделла летом иногда открывается полынья. Но...

Из дневника автора: «3. 01. Разгар лета.

Лед — это опасность, приходящая без предупреждения и неэффектно. Только что кругом была черная вода, и вдруг видишь, что ее все меньше и меньше, и уходить, оказывается, некуда. Ледяное поле, даже не поле, а какая-то каша с просветами; боком задело наши суда, стоящие под разгрузкой. Без всякого усилия лопнули швартовы, «Капитана Готского» развернуло и навалило на «Пионера Эстонии». На борту «Пионера» появилась вмятина, оба судна были выдавлены так высоко вверх, что, казалось, лягут на бок.

...К вечеру ветер переменялся, и оба корабля, серый и черный, снова закачались на воде. На палубе пурга, по углам наматывает сухие сугробы.

— Убегать надо на чистую воду, — ворчит дублер капитана, — захлопнется полынья — будем тут плавать, как Серая Шейка...»

Ничто созданное человеческими руками не может противостоять напору ледяных полей Антарктики. С другой стороны, в отличие от Арктики здесь слишком сильны течения и ветры, поэтому почти нет припайного льда и крупных ледяных полей, которые могли бы служить носителями бурового оборудования. Следовательно, оно (оборудование) должно размещаться либо подо льдом (в водной толще ниже подошвы айсбергов), либо над ним (на воздушной подушке?)... Выходит, проблема минеральных ресурсов Антарктики не столько геологическая, сколько техническая? Однако, прежде чем вкладывать огромные суммы в создание технических средств, по сложности сопоставимых с космической техникой, необходимо оценить реальные ресурсы недр Антарктики: стоит ли игра свеч? Кольцо замкнулось, на первый план опять выходит геология.

Но тогда, поскольку освоение минеральных ресурсов Антарктики лежит за пределами текущего тысячелетия, стоит ли спешить, ведь есть более насущные задачи? Дело в том, что практической геологоразведке должен предшествовать длительный этап научных исследований. Без знания глубинных закономерностей формирования и размещения полезных ископаемых в данной области Земли геологоразведка не имеет шансов на успех.

Началось третье пятнадцатилетие активного геологического поиска в Антарктике. Что станет его символом? Активно изучаются осадочные бассейны антарктического шельфа — самый привлекательный для исследователя объект, так как именно здесь в концентрированной форме проявляется специфика геологических процессов, свойственная южнополярной области Земли. К тому же теоретически нефтегазовые ресурсы шельфов Антарктиды считаются наиболее реальным объектом практического освоения в будущем. В сезон 1986/87 года в работы впервые включилось специализированное исследовательское судно «Геолог Дмитрий Наливкин», оснащенное самой современной техникой...

Над ледовыми пространствами материка на самолете большого радиуса действия летает новая аэрогеофизическая лаборатория. Одновременно изучается магнитное поле, поле силы тяжести и рельеф подледной поверхности. Набортная ЭВМ ведет комплексную обработку информации в реальном масштабе времени...

Оснастилась современной аппаратурой «классическая» геология в горных районах материка.

Назревает прорыв на новый уровень познания.



Б. Прохоров
КТО ОНИ, СЕВЕРЯНЕ?

Зачем едут на Север?

Разные люди едут на Север, и причины для этого у них разные. Большинство стремится туда, чтобы строить города, добывать уголь, нефть, газ, руду, валить лес. Есть еще и меньшинство. Это первооткрыватели месторождений, проектировщики первых зимников и первых железных дорог, новых городов и заводов. Они намечают трассы будущих газо- и нефтепроводов. Их именуют изыскателями, а местные жители называют «экспедишниками». Совсем небольшая группа приезжающих на Север из числа «экспедишников» — те, чьи профессиональные интересы сосредоточиваются на вопросах, связанных с образом жизни людей на Севере, с теми условиями, в которых живут северяне и в которых формируется уровень их здоровья. Они выясняют, зачем люди едут на Север, как они там трудятся и отдыхают, чем болеют и почему уезжают обратно. Не праздное любопытство движет исследователями, а стремление решить кардинальную проблему, как нужно заселять Север, чтобы люди там плодотворно работали, хорошо отдыхали и не только сохраняли свое здоровье, но и улучшали его. Не такие уж, кажется, и «хитрые» вопросы, и ответ где-то рядом. «Чего там мудрить, — скажет иной читатель, — платить нужно больше, строить лучше, снабжать по потребности, женщин больше звать на работу... Вот и все дела». Возразить вроде бы нечего. Однако посмотрим, как сама жизнь возражает.

Нужен медико-географический прогноз

Вольно думается, когда легкая резиновая лодка быстро скользит по течению реки. Не урчит надоедливый мотор. Тишина. Накормарник снят. Летучие полчища комаров-кровопийц остались на берегу и, как говорит аспирант Гера, «точат хоботы на оселке», ожидая, когда мы

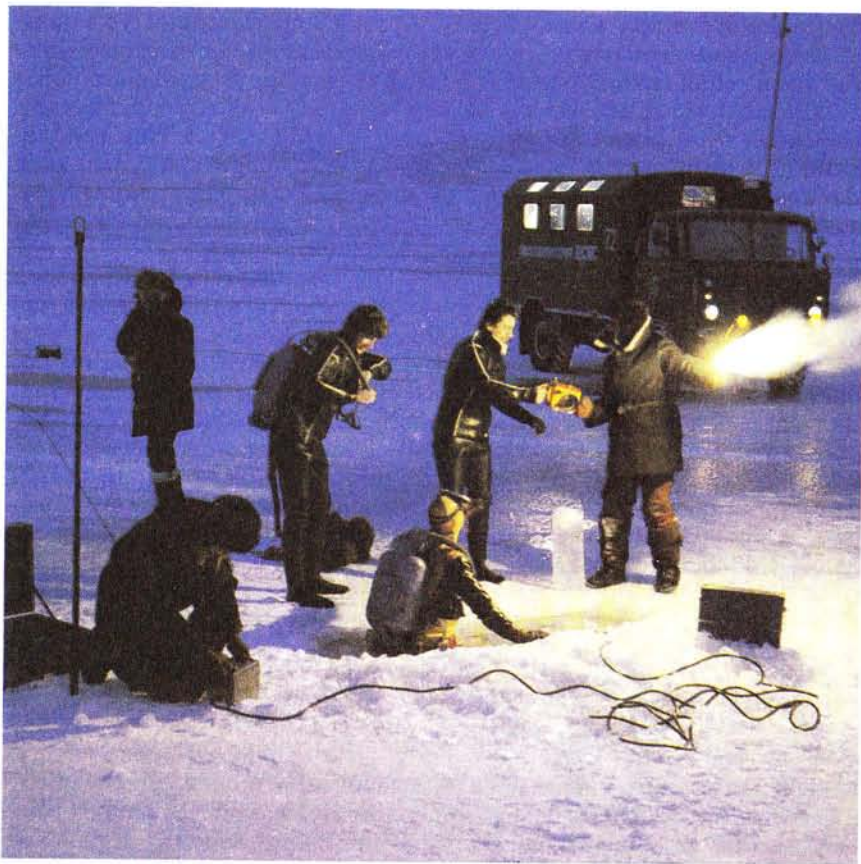
в очередной раз причалим к берегу. Красив и полноводен Пур в начале лета. Наша небольшая группа, заброшенная на вертолете в верховья реки, сплавляется теперь вниз. Наш маршрут проходит через несколько природных подзон — северную тайгу, лесотундру, тундру. На нашем пути лежат Харампур, Тарко-Сале, Самбург. Нам необходимо дать медико-географический прогноз на территорию Западной Сибири в связи с ее экономическим освоением. Маршрут этот по Западной Сибири не первый и не последний. А вот попытка создания медико-географического прогноза, пожалуй, первая.

Шестидесятые годы. Западносибирская нефтегазовая эпопея только начинается. И сразу же возникает естественный вопрос: а что будет со здоровьем людей, которые приедут сюда с разных концов страны разведывать, бурить, строить, прокладывать? За решение его принялись разные специалисты во многих научных коллективах. Включилась в эту проблему и медицинская география. Пройдет несколько лет, и ответы будут получены, обобщены, положены на географические карты. Они будут использованы при создании схемы формирования населения в нефтегазоносных районах Обского Севера и в Генеральной схеме размещения производительных сил Западно-Сибирского экономического района.

А до этого мы сами должны были получить ответы на многие вопросы. Как ни странно, но и сейчас — почти четверть века спустя — те давнишние проблемы возникают вновь, и на них опять приходится искать и давать ответы.

Нет Севера, а есть северá

Кругом разлита тишина. Только небольшие волны пощелкивают по туго надутым бортам резиновой лодки. Незаходящее солнце стоит над головой. Взгляд «буровит» реку — нет ли под водой коварной коряги — и бродит по берегу — найти бы хорошо обдуваемый высокий мыс. Пора отдыхать. Хочется спокойно вылезти на берег, обманув комарье, и сварить густой чай с добавкой брусничного листа и прошлогодних ягод да разогреть неизменную тушенку. Все эти повседневные экспедиционные заботы не мешают думать о главном. Главное для меня и моих спутников будет общим, единым в конце работы, а в ходе ее выполнения это главное весьма разнообразно. Одни занимаются подсчетом численности кровососущих насекомых, клещей; других интересует заболеваемость жителей поселков. А я пытаюсь понять, кто такой «среднестатистический» северянин. Только решив этот вопрос, можно в своих рассуждениях двигаться дальше. Но что же скрыто за простой фразой: «Люди, которые приедут на Север»? Люди такие разные. Условия жизни тоже. Вот ведь сколько раз так бывало: приезжаешь на новое место, а там только большие палатки стоят. А через пару лет приехал — улица деревянных домов, а еще через три года — пятиэтажки воздвиглись, и магазин, и клуб, и школа. Там, глядишь, вместо деревянных настилов — асфальт или бетонные блоки. Автобусы ходят. Есть разница, куда приехать — в палатку под зиму (теперь, правда, все чаще в вагончик или в «бочку») или в дом со всеми удобствами? И опять же кто едет? Солдат, только



За загрязнением водного бассейна морей и рек Ледовитого океана следят ученые

что демобилизованный, привычный к походной жизни, или со стажем кадровый рабочий с семьей? Выходит, нет «среднестатистического» северянина, нет и «вообще» Севера, а есть северя. Нет и общих для всего Севера, единых социально-бытовых условий, а есть условия определенного этапа освоения. Если не понять этой главной закономерности, то ничего в жизни северян понять невозможно.

Дальний и Ближний Север

Переберемся теперь, вздохнув о прошлом, из резиновой лодки поближе к статистическим справочникам, книгам о Севере и Географической энциклопедии. Попробуем из сегодняшнего дня ответить на те давние вопросы и ответим так, чтобы подойти к решению основной проблемы, продиктованной решениями XXVII съезда КПСС, — активизировать человеческий фактор при освоении Севера.

Что же такое Север? Вот первый вопрос, который заставляет задуматься всерьез и надолго, хотя для неспециалиста он звучит доста-



Бурение на шельфе побережья Карского моря

точно наивно. Вы часто слышите, читатель, про Заполярье, то есть про ту территорию, которая лежит за полярным кругом. Это Север? Да, конечно. Но Заполярье — это, если можно так выразиться, северная часть зоны Севера. Большинство природоведов относят к зоне Севера следующие ландшафтные подзоны — северную тайгу, лесотундру, тундру, арктическую ледяную пустыню.

В азиатской части страны физико-географическая граница зоны Севера находится на $5 - 6^\circ$ к югу от полярного круга, а в европейской части даже несколько отступает от него к северу. Используя такие понятия, как «Крайний Север» и «районы, приравненные к Крайнему Северу», в какой-то мере можно давать и эквивалентные им — Дальний Север и Ближний Север. При этом в экономическую зону Севера попадают не только среднетаежные, но даже и южнотаежные территории, лежащие частично на $8 - 10^\circ$ к югу от полярного круга. Есть и иные критерии выделения северной зоны нашей страны, в частности считают Севером все территории, расположенные за северной границей зоны устойчивого земледелия.

Мне представляется, что к зоне Севера в европейской части страны должен быть отнесен Северный экономический район в составе Карельской и Коми АССР, Архангельской и Мурманской областей. Азиатский Север включает в себя автономные округа Тюменской области и Красноярского края, Якутскую АССР, Магаданскую и Камчатскую области. Остаются, правда, еще северные районы Бурятской АССР, Томской, Иркутской, Читинской, Амурской, Сахалинской областей и Хабаровского края. Все эти районы в законодательном порядке считаются приравненными к Крайнему Северу. Это «приравнивание» представляет собой в высшей степени оправданную экономическую меру, позволяющую более высоко оплачивать труд людей, работающих в сложных и отдаленных районах, но оно мало оправданно с географических позиций.

Итак, в общих чертах мы разобрались с тем, что считать зоной Севера. Чтобы отразить большое разнообразие условий внутри этой зоны применительно к проблемам заселения, была разработана специальная классификация. Все районы нашей страны на основании количественной оценки природных параметров среды жизнедеятельности людей были разделены на пять групп: комфортные, прекомфортные (близкие к комфортным), гипоконфортные (существенно пониженной комфортности), дискомфортные и экстремальные. Для Крайнего Севера характерно наличие последних двух категорий районов — дискомфортных и экстремальных, для Ближнего Севера типично сочетание дискомфортных и гипоконфортных территорий.

Кто живет на Севере?

Какова же структура населения Севера? Сколько здесь жителей, каков их средний возраст, кого больше — мужчин или женщин?

Общая численность населения зоны Севера в тех границах, которые кажутся наиболее приемлемыми, приближается к 8 млн человек, из которых более 6 млн проживает в городах или поселках городского типа. Доля городского населения среди жителей Севера достигает 78%. Наиболее урбанизирована Мурманская область, где горожане составляют 92%. Численность населения Севера неуклонно растет. Правда, рост этот неравномерен как во времени, так и в пространственном измерении. В довоенные и первые послевоенные годы интенсивно осваивался Европейский Север нашей страны и рост населения там опережал рост населения в среднем по Российской Федерации. Но вот началась «эпоха великих геологических открытий» на востоке страны — алмазы, уголь, железная руда, газ в Якутии, цветные металлы на севере Красноярского края, нефть и газ в Западной Сибири и так далее, и тому подобное. Результат сдвига экономики на восток — рост там городского населения. Так, число горожан в Тюменской области за 20 с небольшим лет увеличилось в 4,5 раза, в Якутии за этот период горожан стало почти в 3 раза больше. Рост населения происходил как за счет естественного прироста, так и за счет миграции жителей на Север из других районов. При этом на Европейском Севере существенно преобладает естественный при-

рост населения, а на Азиатском Севере миграционный прирост несколько превалирует над естественным.

Возрастная структура жителей Севера заметно отличается от этой структуры в среднем по Российской Федерации. При этом и внутри северной зоны существуют определенные различия. В целом северяне моложе населения остальной России. Удельный вес во всем населении Севера группы в возрасте 15—49 лет на 6—8%, а местами на 10—11% превышает удельный вес этой группы в среднем по РСФСР. Удельный вес детского населения на 3—6% выше в северной зоне. Соответственно удельный вес группы пожилых на 8—16% на Севере ниже. Наиболее молодо население самого сурового по природным условиям Северо-Восточного региона. Молодо и население пионерных районов севера Западной Сибири.

Специфика природных условий и особенности структуры населения накладывают свой отпечаток на многие стороны жизнедеятельности населения, в том числе на его заболеваемость и вообще на уровень здоровья.

Разница между населением Российской Федерации и Севера заключается не только в возрастных отличиях, но и в соотношении числа мужчин и женщин. На Севере доля мужчин в общем населении трудоспособного возраста заметно выше, чем в среднем по РСФСР. На Европейском Севере это превышение составляет 4—5%, а в северных районах азиатской части страны достигает 7—8%.

Приведенные цифры дают достаточно обобщенный «портрет» населения северной зоны. А если всмотреться более пристально в лица северян: кто они? Наиболее динамично развиваются районы нового индустриального освоения. Подавляющее большинство северных территорий совсем недавно или в не столь давнем прошлом было охвачено пионерным освоением, а некоторым регионам только предстоит ступить на путь промышленного развития. Поэтому рассмотрение особенностей заселения пионерных территорий представляет всесторонний интерес. Практически в любом из районов нового индустриального освоения можно выделить три группы населения: коренное (аборигенное), старожильческое и пришлое. Пришлое население в свою очередь тоже можно разделить на три группы: люди, живущие на Севере 1—2 года, 3—6 лет и от 6 до 15 лет. Каждая из названных групп достаточно своеобразна и имеет ряд специфических черт.

Совершенно особое место в районах Севера принадлежит коренному населению. На территории нашей страны проживает 26 малых народностей Севера. Их общая численность превышает 160 тыс. человек. Для нас важно выяснить их роль и значение в формировании такой неоднородной общности людей, как население Севера.

Когда речь заходит о коренном населении, мне сразу вспоминаются многочисленные встречи с этими приветливыми, доброжелательными людьми. Приехав из Ленинграда в начале 60-х годов в Сибирь, я как на чудо смотрел на летние берестяные и зимние из оленьих шкур чумы, на большие бязевые палатки оленеводов, на меховые домики на полозьях — балки. И люди в меховых одеждах, которые не боятся пурги в тундре и 50-градусного мороза в тайге, представ-



Полет окончен

лялись мне совершенно особенными. Но близкое общение с ними, разговоры у походных костров, у очага в чуме, в правлении колхоза или в сельсовете развеяли налет таинственности и необычности. Становились понятными их «загадочные поступки». Почему, например, семья живет в чуме, когда можно жить в доме? В берестяном чуме летом прохладно (это немаловажный фактор, так как незаходящее солнце Севера летом часто изрядно припекает) и легко укрыться от оголтелых летучих полчищ кровососов. В чуме из шкур гораздо легче поддерживать зимой тепло. Да ведь ни избу, ни поленницу дров не повезешь за стадом оленей или на охоту.

Заботы и проблемы и у эвенков, и у хантов, и у манси, и у ненцев были для меня понятными и близкими: дети болеют, с бригадиром поругался, олени пропали, сам хворает, а все равно нужно в стадо ехать. Коренные жители Севера, как правило, более сдержанно и с большим достоинством переносят свои невзгоды, болезни, страдания. И когда становится понятен круг их проблем, проникаешься к ним еще большей симпатией и сочувствием.

Каковы же главные особенности коренного населения? Во-первых, оно издавна заселило и освоило просторы Севера, великолепно адаптировавшись к местным условиям в течение многих веков борьбы за существование среди суровой природы. Эти народы — носители и хранители одних из древнейших культур нашей планеты, навыков труда и быта на Севере. Во-вторых, хозяйственная деятельность коренных северян дает стране высоко ценящуюся на мировом рынке пушнину, предметы народных промыслов. Они заготавливают мясо домашних оленей и морского зверя, высококачественную рыбу. Очень важна третья особенность коренного населения — в своем по-

давляющем большинстве они ориентируются на продолжение привычной для них деятельности — охоты, рыболовства, оленеводства, зверобойного промысла, клеточного звероводства. Участие в индустриальном труде их мало привлекает.

Во многих северных районах можно встретить семьи русских старожилов, несколько поколений которых живет в этих суровых краях. В не очень отдаленном прошлом русские старожилы образовывали довольно замкнутые группы со своими культурно-бытовыми особенностями и многими чертами хозяйства, заимствованными у коренного населения. Например, на севере Сибири они вели чисто промысловое охотничье-рыболовецкое хозяйство, держали собачьи упряжки. Попутно замечу, что сибирские ездовые лайки через Гренландию проникли даже в Антарктиду и в экспедициях разных стран способствовали ее изучению.

Интересы старожильского населения, особенно старшего поколения, отчасти совпадают с планами и надеждами коренных жителей на продолжение традиционных занятий. Молодежь охотно начинает участвовать и в процессе индустриального развития северных районов.

Близко к старожилам находится население, живущее на Севере одно-два поколения. Население этой группы чаще всего можно встретить в районах с менее суровым климатом, в пределах таежной зоны. И хотя эти жители по «северному стажу» отличаются от старожильского населения, но многими жизненными программами они близки к старожилам.

Не так много на Севере старожилов и тех, кто, попав сюда однажды, остался на постоянное жительство. Но роль, значение опыта этого населения для гармоничного, разумного освоения северных просторов безгранично велики. Уроженцы Севера хранят традиции, навыки заселения Севера, выработанные выходцами из разных районов нашей страны — теми, кто не на словах, а на деле понимал и любил природу, всемерно охранял ее от разграбления и уничтожения. Очень важно, чтобы их живое, неравнодушное отношение к тайге, к тундре, к самой малой реке, к озеру, к зверям и птицам, обитающим там, передавалось молодежи, приезжающей на Север.

Местные жители великолепно знают территорию, на которой живут, особенности капризной и коварной здешней погоды. Они могут предостеречь вновь прибывших от опасных «шутки» северной природы — неожиданных заморозков посреди лета, бурных летних паводков, когда уровень воды в реках стремительно поднимается на 10—12 метров, внезапных и губительных селевых потоков, которые вдруг вырываются из безобидных на вид распадков, где пару дней назад собирали ягоды. А зимние наледи или весенние лавины? Обо всем знают старожилы и всегда готовы поделиться своими знаниями...

Итак, коренное, старожильское и укоренившееся на постоянное жительство население — это золотой фонд опыта, традиций, навыков жизни в экстремальных условиях. Подобная «копилка» знаний о Севере — большое подспорье в освоении и эксплуатации природных ресурсов. Но осваивают и эксплуатируют эти ресурсы преимущественно приезжие специалисты. И численность, и

соответствующая квалификация, и знание техники позволяют им вынести на своих плечах все сложности индустриального освоения. Рост численности населения на Азиатском Севере идет наиболее активно именно за счет людей, приехавших из других районов, или мигрантов, как их называют демографы.

В период наиболее активного освоения нефтяных богатств Тюменской области прирост за счет мигрантов в 2—2,5 раза превышал естественный прирост населения. За период с 1959 по 1979 год население области выросло на 42%. Это в среднем по области, а непосредственно в нефтегазовых районах численность населения за 10 лет выросла в 12,5 раза — в основном за счет мигрантов. Но как показывают исследования специалистов, пополняет численность населения далеко не каждый мигрант. Многие приезжают и вскоре уезжают, уезжает и часть населения, у которой закончился срок трудового договора. В Институте экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения АН СССР подсчитали, что на Обском Севере валовая миграция (иными словами, сумма прибывших и убывших в течение года) в 7—7,5 раза превышает прирост населения. Значит, если ежегодный прирост населения северных районов Тюменской области составлял примерно 40 тыс. человек, то в миграционном процессе участвовало от 280 до 300 тыс. человек. Именно поэтому специалист по экологии человека академик АМН СССР Влаиль Петрович Казначеев назвал население районов нового освоения «проточными популяциями». С одной стороны, проточность популяции позволяет сформировать на Севере трудовые контингенты, которые хотят, могут и умеют трудиться в этих условиях, но, с другой стороны, повышенная миграция «срывает» с рабочих мест миллионы людей. А экономика страны терпит огромные убытки от пустующих рабочих мест.

Так из кого же состоит пришлое население? Заметную его часть составляют люди, которые приезжают в пионерные районы надолго. Все обозримые планы на будущее у них связаны с новым местом жительства. Они собираются жить здесь сами, воспитывать детей, перевезти сюда родителей. Можно даже, без особого риска ошибиться, назвать планируемый срок их проживания на Севере — 15 лет. Это тот минимальный срок, который дает северянам право на строительство кооперативного жилья в одном из крупных городов на «материке» и на «северные прибавки» к пенсии. За это время вырастают дети, а они намерены поступать в столичный вуз, да и здоровье после 15 лет работы в северных условиях начинает «пошаливать». Как говорят физиологи, истощаются адаптационные резервы организма. И еще одно очень важное обстоятельство — большинство людей просто устает от жизни в экстремальных условиях. Как бы ни совершенствовалась социально-бытовая инфраструктура (то есть все то, что должно обеспечить человеку комфорт, — жилье, предприятия сферы обслуживания, закрытые стадионы, бассейны и так далее) на Севере, но суровая природа не делается мягче. Известный ученый-физиолог Коре Родаль, посвятивший всю жизнь изучению Севера,

совершенно справедливо пишет: «Главный враг человека в Арктике — это холод... Холод острее и болезненнее ощущается в пожилом возрасте». Далее Родаль приводит высказывание одного американского исследователя: «Чем дольше я живу на Аляске, тем холоднее и длиннее становятся зимы». Причины предстоящего в отдаленной перспективе отъезда рассматриваемой группы населения вроде определены, а пока людям нужно надолго организовывать свой новый быт. Понятно, что семьи, приехавшие на длительный срок, заинтересованы не только в высоких заработках, которые служат одним из основных стимулов переезда на Север, но и в благоустроенном жилье, и в хорошо налаженной сфере бытового, медицинского и культурного обслуживания, и в наличии мест в дошкольных детских учреждениях, и в высоком уровне преподавания в школах и так далее.

Значительная по численности группа — ее можно назвать временным населением — люди, которые приехали на осваиваемые территории на один-два договорных срока, то есть на период от 3 до 6 лет. Обычно у них с самого начала достаточно четко сформулирована цель приезда в пионерный район — попробовать себя в новом, трудном и интересном деле, заработать денег на покупку машины, кооперативной квартиры, дома в сельской местности. У временного населения претензии к развитию социально-бытовой инфраструктуры более умеренные, чем у людей, прибывших на длительный срок или постоянное жительство. Временные жители часто живут одиночками или неполной семьей, оставляя детей со старшими членами семьи в том месте, откуда они отправились на Север. Но нельзя забывать и о том, что представление о необходимом минимуме бытового комфорта все время меняется. Растет благосостояние народа, повышается и требовательность к условиям жизни. Вряд ли сейчас среди молодых строителей, нефтедобытчиков, лесорубов можно найти много людей, которые согласились бы по примеру своих предшественников конца 50-х — середины 60-х годов долгое время летом и зимой жить в палатках и терпеть многие неудобства, тогда считавшиеся в порядке вещей.

Еще одна довольно многочисленная группа в любых новых районах, в том числе и на Севере, — люди, специфика работы которых достаточно четко определяет срок их пребывания на строящихся объектах — от нескольких месяцев до года. К ним относятся преимущественно специалисты высокого класса по монтажу и наладке оборудования, консультанты по сооружению уникальных объектов и тому подобное. Про них можно сказать, что одна из особенностей их профессиональной деятельности — частые длительные командировки, жизнь в общежитиях или гостиницах, питание в столовых или кафе, ресторанах.

Особую группу составляют вахтовики. Они трудятся по вахтовому или вахтово-экспедиционному методу в нефтяной, газовой, лесной промышленности, на строительстве нефтяных и газовых магистралей, в геологии. Обычная схема такого способа трудовой деятельности — во время работы жизнь в вахтовом поселке, а



Лабытнанги. Детский сад колхоза им. Вучейского

отдых в базовом городе вместе с семьей. Это, так сказать, самый обобщенный вариант, а разновидностей у него огромное число. В качестве примеров крайних ситуаций можно назвать вахтовые поселки, которые расположены в нескольких сотнях километров от базового города, куда ездят на автобусах или летают на вертолетах на 3—4 дня, и достаточно распространенные теперь случаи доставки бригад за тысячи километров на срок до полугода. Только в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах Тюменской области сейчас создано около полутора тысяч вахтовых поселков. Численность вахтовиков в нефтяной промышленности и нефтегазовом строительстве достигала в начале 80-х годов 155 тыс. человек.

Эти довольно обобщенно выделенные контингенты населения можно, конечно, разделить на более дробные группы с учетом характера выполняемой работы и типа осваиваемого ресурса. Разведка и разработка рудного месторождения, например, способствуют формированию компактной системы расселения, а разведка и добыча нефти и газа приводят к созданию целой сети рассредоточенных населенных пунктов. Строительство магистральных нефте- и газопроводов самим характером работ обуславливает временное пребывание на территории механизированных колонн строителей.

Активизация человеческого фактора на Севере

Много сил и времени отдано изучению заболеваемости жителей разных районов Западной Сибири и ее причин. У медико-географов есть даже специальный термин «нозологическая панорама района», то есть панорама болезней, типичных для того или иного района. Но эту часть медико-географических исследований я оставляю за рамками данной статьи*. Для нас же самое существенное, с какими бы медицинскими проблемами ни сталкивалось население, главное средство профилактики болезней и повышения уровня здоровья жителей — создание для них благоприятных условий жизни. В этой вроде бы тривиальной формулировке о благоприятных условиях труда, быта, отдыха, о повышении культурного уровня, о получении образования, о возможности воспитания здорового потомства, о доступности получения и высокого качества медицинской помощи — скрыт глубокий социальный и экономический смысл. И именно обеспечение этих сторон жизни очень многое решает в активизации человеческого фактора. Ведь для того чтобы обеспечивать прогрессивное развитие нашего общества, человек в первую очередь должен сохранять высокую работоспособность, обладать хорошим здоровьем, быть спокойным за жизнь и здоровье родных и близких, за здоровье товарищей по работе. Но тогда может возникнуть резонный вопрос: почему не создать на Севере условия, «как в Москве», и никаких проблем. Заметим, что и в Москве со здоровьем у многих не все в порядке, а кроме того, нельзя на каж-

* Подробнее об этом можно узнать из книги «Географические условия освоения Обского Севера» (1975) и книги А. П. Авцына «Патология человека на Севере» (1985).

дой буровой построить Строгино или Чертаново и город Надым обеспечить климатом Сочи. Что же делать? А тогда нужно решать проблемы активизации человеческого фактора и повышения социально-трудового потенциала населения как неотъемлемой части человеческого фактора исходя из конкретных местных условий и реальных экономических возможностей общества на данном этапе его развития.

Активизация человеческого фактора в пионерных районах Севера во многом связана с проведением активной социальной политики, которая здесь должна быть направлена на создание всестороннего социально-бытового благополучия в первую очередь тем, кто живет и работает в наиболее сложных условиях, и, чем эти условия сложнее, тем в более высокой степени общество должно компенсировать их социальными благами во всех сферах жизни. Очень важна при этом роль моральных стимулов.

Рассмотрим теперь проблемы применительно к тем группам населения, о которых шла речь. Ведь активизация человеческого фактора — это не набор каких-то общих, пусть самых лучших, мероприятий, адресованных населению вообще. Каждое мероприятие должно отвечать потребности конкретной группы людей.

Для оптимизации условий жизни коренного населения необходимо осуществить многие мероприятия — от создания наилучших видов передвижных жилищ для условий тундры, равнинной или горной тайги, заболоченных территорий до организации действительно современных, приспособленных к конкретному району систем медицинского обслуживания людей, работающих в стадах вдаль от поселков, в рыболовецких бригадах. Огромное значение для коренного населения имеет строительство современных, со всеми удобствами поселков. При этом коммунально-бытовые объекты этих поселков — котельные, станции биологической очистки сточных вод, свалки — не должны приводить к деградации окружающих территорий, рыболовных и охотничьих угодий. При правильной организации традиционного хозяйства коренное население может обеспечивать новоселов местными продуктами питания — рыбой, мясом диких и домашних животных, ягодами. К сожалению, практика освоения, при которой хозяйственная деятельность целых районов осуществляется на основании решений одного или нескольких отраслевых промышленных министерств, приводит к нарушению веками сложившейся системы хозяйства, пагубно влияет на занятия и бытовой уклад коренных жителей.

Для старожильческого населения тоже актуальны многие мероприятия, которые назывались для коренных жителей. К ним должны быть добавлены меры по улучшению условий земледелия и животноводства для обеспечения населения новых городов свежими овощами, молоком, мясом. Очень важно развивать социально-бытовую сферу сибирского и североευропейского села, чтобы стабилизировать численность и возрастно-половой состав его населения на разумном уровне.

В индустриальном освоении Севера, как уже говорилось, ведущая роль принадлежит пришлому населению. И хлопот больше



Его зовут Юра. И живет он на самом Крайнем Севере на побережье Ледовитого океана

всего с новоселами — им предстоит пройти адаптацию, влиться в новый коллектив, приступить к сложной, часто новой для себя работе. Чтобы все эти процессы протекали благополучно, новоселам необходимо создать социально-бытовой комфорт. С чего же нужно начинать? Думаю, что начинать нужно с подготовки кадров. Кадры для освоения необходимо готовить заранее в тыловых базах освоения в специальных профессиональных училищах или на курсах переквалификации. Существующая сейчас на многих новостройках практика обучения новичков на месте должна быть полностью изжита. Слишком дорого обходится на Севере обустройство каждого лишнего человека. Пока что приходится платить очень высокую плату в виде временной и стойкой утраты трудоспособности, а также гибели людей из-за того, что приехавшие на Север не имеют достаточных навыков новой для себя работы и незнакомы со спецификой местных природных условий. Анализ статистики травматизма показывает, что наибольшее количество травм приходится на людей, работающих на Севере менее года. Для работы и проживания в сложной природной обстановке и при определенных недостатках в организации социально-бытовой среды должны отбираться только абсолютно здоровые люди. Так, например, ряд фирм США, которые ведут строительные работы на севере Канады, в Гренландии и на Аляске, принимают на работу людей со здоровьем не хуже, чем у личного состава военно-морского флота.

Огромное значение для осваиваемых районов Севера имеет

организация разумного здорового досуга населения, большую часть которого составляет молодежь. Для сохранения физического и морального здоровья населения на Севере создание условий полноценного, насыщенного интересными занятиями отдыха — проблема номер один. Многие руководители северных строек до сих пор не могут понять, что есть только две альтернативы: или хорошо организованный культурный досуг, или бездумное времяпрепровождение, чреватое антисоциальными проявлениями.

Сейчас на одного работника, занятого в основном производстве пионерных районов, приходится 5—6 и более человек обслуживающего и управленческого персонала. Опыт других стран, осваивающих новые территории, показывает, что это соотношение может быть сведено к 1:2, а в некоторых случаях даже к 1:0,5. Присутствие «лишних» людей в экстремальных районах создает дополнительные трудности с жильем, транспортом, местами в спортзалах и клубах тем людям, труд которых здесь действительно необходим.

Специфика северных условий выдвигает задачу создания системы мероприятий, направленных на нейтрализацию или сглаживание негативных моментов местной обстановки и обеспечение высокой работоспособности населения при сохранении высокого уровня здоровья и социального благополучия. Фрагменты такой системы можно видеть в различных пионерных районах, но единого механизма, работающего четко и слаженно на всей территории страны, пока, к сожалению, нет. В. П. Казначеев в свое время предложил подобную структуру называть системой жизнеобеспечения (СЖО). При разработке и формировании такой системы в пионерных районах нужно учесть несколько принципиальных моментов.

СЖО пионерных районов должна включать в свою сферу как самого работника, так и его семью, оставшуюся на месте постоянного проживания или в базовом городе. Она обязана предусматривать не только период пребывания человека в экстремальных условиях, но и учитывать время до отъезда на Север (период профессиональной подготовки, медицинского и психологического отбора, обеспечения семьи социально-бытовыми удобствами на время отсутствия главы семьи) и после окончания срока работы на Севере (обеспечение работой по специальности, жильем повышенной комфортности и так далее). Особенно остро встают социально-бытовые вопросы, когда работник переезжает с семьей в новый базовый город, откуда периодически отправляется «вахтовать». В этой обстановке необходимо опережающее, по сравнению с обжитыми районами, социально-бытовое обустройство трудящихся и их семей в базовом городе с обязательным после возвращения предоставлением жилья на «материке».

Важное место в активизации человеческого фактора на Севере занимает правильное сочетание моральных и материальных стимулов у людей различного возраста, с разным жизненным опытом. Поэтому моральный, патриотический настрой должен воспитываться еще во время подготовки в специальных училищах, имеющих

статус приоритетных, — с красивой формой, своей символикой, чтобы учащийся мог с гордостью сказать: «Я буду не просто строителем, а полярным строителем». Молодые люди едут в новые районы на поиски романтики, на поиски самих себя, для самоутверждения. И такие чувства нужно всячески поддерживать.

Администраторы СЖО должны привлекать квалифицированных специалистов — физиологов, психологов, врачей, социологов, экономистов, архитекторов, географов, экологов, хорошо знакомых с обстановкой в пионерных районах на Севере, для окончательного решения вопроса о длительности пребывания здорового человека на той или иной территории, о характере снятия физических и психологических нагрузок в конкретном трудовом коллективе, о необходимом типе питания, одежды, жилища, о защите от гнуса. Иными словами, СЖО должна базироваться на твердой научной основе, а не на волюнтаристских решениях отдельных хозяйственных руководителей, как это бывает до сих пор.

Для северных районов особенно тщательно должны быть разработаны варианты экспедиционно-вахтового способа работы. Если в пригодных для оседлого заселения районах этот метод применяется только на начальных этапах строительства, то в дисконфортных и особенно экстремальных районах он остается главным реальным способом прокладки коммуникаций, сооружения промышленных объектов и инфраструктуры, добычи полезных ископаемых.

Как осваивать Север дальше?

К сожалению, пока нет возможности рассмотреть все вопросы, связанные с оптимизацией заселения Севера, с активизацией там человеческого фактора. Но надеюсь, основную мысль удалось донести — проблема эта архиважная и архисложная, внимания же ей уделяется мало. Решается она фрагментарно, исходя из узких интересов той или иной отрасли. Передовой опыт развития социально-бытовой инфраструктуры или удачного использования вахтового метода, накопленный в отдельных пионерных районах, пока не становится достоянием всех северян. Ошибки, допущенные при освоении одного района, потом повторяются в другом месте, если там работает иное ведомство. В нашей стране имеется богатейший опыт развития новых районов, но его пока никто не обобщает, не распространяет. Есть замечательные руководители, которых можно назвать персональными носителями опыта освоения Севера. Но, увы, этот опыт уходит вместе с ними. Необходим единый государственный орган, который бы накапливал, обобщал и распространял передовой опыт решения социально-демографических вопросов на Севере, привлекал к их разработке коллективы ученых и контролировал планомерность и обоснованность руководства освоением любого района со стороны местных органов Советской власти и соответствующих ведомств. Возможно, такую функцию могло бы взять на себя одно из подразделений Бюро Совета Министров СССР по социальным проблемам.



Г. Бурков

ВОЗДУШНЫЙ «ПОВОДЫРЬ» АРКТИКИ

От Новоземельских проливов до порта Провидения по Северному морскому пути свыше 2700 миль. Это наша национальная транспортная арктическая магистраль, которой мы заслуженно гордимся.

В недрах Севера разведаны значительные, иногда уникальные, редкостные по своему содержанию месторождения нефти, газа, редких и цветных металлов, ценных минералов, угля. На Севере расположено около половины всех запасов леса СССР, до 80% запасов пресной воды, а также основная часть потенциальных гидроэнергоресурсов многоводных северных рек. Использование сырьевых ресурсов Севера дает возможность решать важнейшие народнохозяйственные проблемы, и прежде всего проблемы энергетические, обеспечения страны металлами, природными алмазами и другими ценными минералами, лесом.

Каждый год миллионы тонн народнохозяйственных грузов перевозятся судами Минморфлота вдоль берегов Ледовитого океана. Суда идут и когда над головой круглые сутки висит яркое солнце, и когда Арктику укрывает полярная ночь, а сильный мороз и ветер делают работу на открытом воздухе почти невозможной.

Эффективность судоходства по Северному морскому пути тесно связана с ледовыми условиями, складывающимися в арктических морях. Это на себе в полной мере испытали еще первооткрыватели Арктики, которые располагали информацией о льдах только в пределах видимости со своего судна, что существенно затрудняло выбор благоприятного пути во льдах, приводило к длительным задержкам судов, к вынужденным зимовкам и даже к гибели судов.

Естественно, что с появлением первых самолетов была высказана мысль об их использовании в сборе информации о льдах.

Царская Россия первой из всех государств применила на практике самолет за полярным кругом. В 1913—1914 годах в составе Северной гидрографической экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» находился самолет «Фарман-16». Но летчику Александру не удалось тогда подняться в воздух, и он, превратив свою машину в аэросани, прошел на ней несколько десятков километров по льдам Арктики.

В 1914 году в России стали проявлять беспокойство по поводу пропавших полярных экспедиций Седова, Русанова, Брусилова. На их поиски были снаряжены спасательные экспедиции. Одна из них на пароходе «Печора» в начале августа пришла в Крестовую губу, расположенную на западном берегу Новой Земли. Части гидросамолета «Морис Фарман» с мотором Рене в 70 лошадиных сил были перевезены на берег, и русский военно-морской летчик Ян Нагурский, собрав самолет, впервые в мире выполнил полеты над льдами Арктики. Всего он совершил пять поисковых полетов. 30 августа 1914 года результаты ледовой разведки были переданы на судно «Андромеда», и капитан Поспелов первым в истории судоходства использовал их в своей практической работе.

Поиски пропавшей экспедиции оказались безрезультатными, но эти полеты позволили сделать вывод, что эксплуатация самолетов в арктических условиях возможна и имеет большое будущее.

В своем рапорте на имя начальника Главного гидрографического управления Нагурский писал: «Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу при рекогносцировке льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карту подводных преград препятствующих судоходству».

Мировая и гражданская войны на целое десятилетие задержали дальнейшее применение отечественной авиации в Арктике. Первые послереволюционные рейсы транспортных судов в Карском море наглядно показали, что без знания ледовой обстановки регулярное плавание сопряжено с многочисленными трудностями.

К осуществлению идеи полетов в Арктике советские авиаторы вновь вернулись лишь в 1924 году. Пионером этих полетов был замечательный военно-морской летчик Борис Григорьевич Чухновский.

В ходе подготовки Северной гидрографической экспедиции он обратился к руководству Главного гидрографического управления с предложением для ускорения проведения гидрографических работ организовать полеты самолета в Арктике. Это предложение приняли, и на пароходе «Юшар» двухмоторный поплавковый металлический «Юнкерс-20» был доставлен в район полярной станции Маточкин Шар, расположенной в 17 километрах от выхода в Карское море. Собрав его на месте, Б. Чухновский выполнил 12 полетов, во время которых сотрудники экспедиции проверяли правильность нанесения береговой черты на существующих картах, находили в море отмели, опасные для судоходства. Наряду с чисто



Полуостров Таймыр

гидрографическими работами выполнялись и полеты с целью выяснения ледовой обстановки в Карском и Баренцевом морях для судов Карской экспедиции. Эти первые полеты Б. Чухновского положили начало регулярной ледовой разведке во льдах Арктики. В 1925 году, когда Чухновский снова принял участие в полетах на Севере, его деятельность уже полностью была направлена на обслуживание судов Карской экспедиции. В этих полетах принимали участие два гидросамолета Ю-20; на второй машине — летчик О. Кальвиц. Самолеты базировались на радиостанции Маточкин Шар, но в этот раз их доставляли сюда не пароходом — они летели сами из Ленинграда через Петрозаводск и Архангельск. Результаты полетов летчиков Чухновского и Кальвица были высоко оценены руководством Карской экспедиции.

По мере накопления опыта ледовая разведка уже с 1925 года стала выполняться не только в арктическом бассейне, но и в Белом море во время зверобойного промысла. Эту интересную и полезную работу выполняли летчики Бабушкин, Томашевский, Михеев, Дедушенко и другие на самолетах с лыжами Ю-15.

В 1926 году начались первые полеты вдоль чукотского побережья Ледовитого океана. Летчик Кальвиц, базируясь на борту парохода «Ставрополь», совершил ряд полетов на поплавковом самолете Ю-13 вокруг острова Врангеля. О. Кальвиц установил возможность базирования гидросамолета непосредственно на палубе корабля. Спуск самолета на воду и прием его с воды совершалась с помощью стрел.

В 1927 году уже два самолета выполняли ледовую разведку в



Б. Миньков (слева) и Б. Чухновский — полярные летчики

Чукотском море: летчик Э. Лухт на самолете лодочного типа З-16 и М. Кошелев на поплавковом самолете Ю-13. Оба они по примеру Чухновского избрали базой полярную станцию на мысе Северном (мыс Шмидта).

Новую веху в развитие авиационной ледовой разведки внесли полеты Б. Чухновского на трехмоторном самолете ЮГ-1 и М. Бабушкина на самолете Ю-13 в районе острова Шпицберген по спасению экипажа дирижабля «Италия» в 1928 году. Во время этих полетов Бабушкин 15 раз садился и взлетал с дрейфующих льдов Баренцева моря. Он сделал то, чего никто и никогда до него не делал.

Значение ледовой разведки с каждым годом возрастало, и начиная с 1929 года в Карском море были организованы регулярные полеты. В том же году летчик О. Кальвиц на самолете W-33 выполнил ряд разведывательных полетов от Берингова пролива до устья Лены и произвел разведку льда для ледореза «Литке», направленного правительством на остров Врангеля для снабжения станции и смены полярников.

Ежегодно увеличиваются объемы выполнения ледовых разведок, на вооружение поступают современные самолеты, более приспособленные для арктических полетов, растет опыт и мастерство летного состава, отрабатывается методика производства полетов. В 1930 году летчик И. Иванов на гидросамолете «Комсевморпуть-2» за время навигации осмотрел площадь льдов в 12 тыс. кв. км, покрыв расстояние 10 600 км, что в 5 раз превысило полеты Б. Чухновского в 1924 году.



Спирин, М. Шевелев, М. Бабушкин, О. Ю. Шмидт, М. Водопьянов,
В. Алексеев, Фрутецкий

Все полеты на ледовую разведку, как правило, производились на гидросамолетах, базировавшихся на борту судов и ледоколов. Для выполнения полета необходимо было найти подходящую укрытую бухту, доставить разобранный самолет на берег, собрать его, дожидаться хорошей погоды, выполнить полет, вновь разобрать и доставить самолет на судно. Или же при наличии одноместного самолета ледокол находил район с чистой водой и при отсутствии волнения спускал гидроплан судовыми стрелами. Во время полета самолета командование ледокола постоянно следило за состоянием полыньи, беспокоясь о том, чтобы она не закрылась под действием течения и ветра. На все эти операции уходило много времени, и очень часто результаты разведки значительно опаздывали.

Несмотря на быстрые темпы развития ледовой авиаразведки, это новое дело не всегда шло гладко и успешно, оно зачастую встречало не только недоброжелателей, но и активных противников.

Многие капитаны очень долгое время относились к результатам ледовой разведки с большим недоверием. Неоднократно бывали случаи, когда результаты ледовой разведки игнорировались, а в неудачах той или иной морской операции обвинялись сведения, полученные на основании полетов самолетов. Действительно, на первых порах были ошибки и в определении характеристик льда, и в привязке тех или иных ледовых условий к навигационным координатам. Эти ошибки, естественно, очень часто дискредитировали данные полетов и тормозили развитие ледовой разведки.

Учитывая все эти сложности, еще в 1925 году летчики Б. Чух-

новский и О. Кальвиц выдвинули предложение о береговом автономном базировании гидросамолетов ледовой разведки. В устьевых участках рек или в закрытых бухтах должны были всю навигацию базироваться самолеты, которые бы регулярно выполняли полеты и сообщали необходимые данные о льдах на проходящие суда. Специального обслуживающего персонала не было, поэтому экипаж принимал участие в заправке самолета, подготовке его к вылету, а в случае необходимости и в ремонте.

Техническую сторону такой работы удалось полностью отработать, но жизнь экипажа в примитивных условиях, неналаженное питание сильно изматывали личный состав, и обеспечить его нормальную работоспособность в течение всей навигации оказалось очень сложно.

Для базирования самолетов необходимо было подобрать закрытые бухты, где имелось бы жилье. В те годы в Карском море таких мест было мало — например, остров Диксон и бухта Варнека на острове Вайгач. Там и началось оборудование первых аэропортов с техническим и рабочим персоналом для обслуживания самолетов.

С каждым годом увеличивались объемы перевозок на трассе Севморпути, роль самолетов в обеспечении успешного плавания возрастала.

В феврале 1933 года решением правительства при ГУСМП было образовано Управление воздушной службы, в дальнейшем преобразованное в Управление полярной авиации. Все большее внимание уделялось развитию судоходства в Арктике. На полярную авиацию, которая занималась выбором оптимальных путей следования караванов, возлагались задачи обеспечения их ледовой разведкой на арктических морях от Новоземельских проливов до Берингова моря. Уже в 30-е годы были построены гидроаэропорты по всему побережью Ледовитого океана и на многих сибирских реках, создан авиаремонтный завод в Красноярске, открыта специальная школа морских летчиков для подготовки кадров полярной авиации.

Потребовались годы для того, чтобы летчики научились понимать и оценивать ледовую обстановку именно так, как это необходимо морякам, а моряки научились правильно понимать и использовать те данные, которые им сообщались на основании выполненных полетов. Такое взаимопонимание летчиков и моряков сразу же могло быть установлено, хотя бы даже из-за того, что одни и те же льды с мостика ледокола и с пролетающего самолета выглядят по-разному.

Сейчас это пройденный этап, взаимопонимание давно установлено. Между моряками и летчиками появилось новое промежуточное звено, которое с годами приобрело большое значение. Это — гидрологи, которые участвуют в ледовой разведке и на борту самолета ведут постоянное наблюдение за льдами, составляют ледовые карты и донесения о результатах разведки. Вся ледовая информация с помощью фототелеграфной аппаратуры немедленно передается на суда и ледоколы.

С 1936 года ледовые разведки стали эпизодически выполняться по всему Северному морскому пути. В конце 30-х годов был осу-

существлен важный переход от системы отдельных консультаций для судов к планомерным наблюдениям за состоянием льдов независимо от запросов судов.

Еще в середине 30-х годов доктор географических наук, ученый с мировым именем, отдавший многие годы своей жизни изучению Арктики, Николай Николаевич Зубов неоднократно вылетал вместе с экипажами самолетов на ледовую разведку и активно участвовал в организации полетов. В 1938 году он выдвинул предложение о включении в экипажи самолетов гидрологов-авиаразведчиков, мотивируя это тем, что пилот и штурман заняты управлением самолета и не могут тщательно наблюдать и фиксировать ледовую обстановку по маршруту полета. «Льды не взять силой, но перед умом им не устоять. Задачи воздушной ледовой разведки — искать трещины, разводья или более молодые и тонкие льды, которые может ломать или раздвигать ледокол, пробивая путь для транспортных судов», — писал Зубов.

Первыми гидрологами-наблюдателями на самолетах ледовой разведки были М. Сомов, А. Смесов, Н. Ульянов, А. Гомутилов. Их первые полеты в 1938 году были не вполне удачными. Неудачи были обусловлены главным образом конструктивными особенностями используемых в то время самолетов «Дорнье-Валь», исключавших в полете непосредственный контакт между пилотом и гидрологом, а также отсутствием опыта в этой работе. С появлением новых машин типа МП-7 и накоплением опыта качество ледовых разведок значительно улучшилось.

В середине 30-х годов началось строительство отечественных мощных ледоколов и ледокольно-транспортных судов. С их вводом в эксплуатацию появилась возможность расширить сроки проводки судов — начинать навигацию до полного разрушения припайных льдов и заканчивать уже во время интенсивного льдообразования.

Однако гидросамолеты могли начинать работу только тогда, когда бухты очищались ото льда, и заканчивать ее с появлением заберегов. Это не устраивало моряков. Появилась крайняя необходимость применения на ледовой разведке сухопутных самолетов.

Переход на колесную технику потребовал перестройки сложившейся системы авиационной ледовой разведки, и в первую очередь создания сети сухопутных аэродромов. Учитывая возможности наших строительных организаций, внедрение грандиозных планов могло бы растянуться на многие годы. Это было недопустимо: жизнь требовала начала выполнения весенних и осенних разведок как можно быстрее.

Идя навстречу потребностям судоходства, уже в конце 30-х годов летчики Г. Крузе в Карском море, М. Каминский и Ф. Фарих на побережье Чукотки, не дожидаясь окончания строительства сухопутных аэродромов, начинают полеты на самолетах Р-5 с галечных и песчаных кос.

Новая эпоха в выполнении ледовых разведок наступила с вводом в строй самолетов Ли-2. Эти самолеты имели по тем временам хороший комплекс навигационно-пилотажных приборов, что обеспечивало возможность полетов в сложных метеорологических



условиях и, естественно, улучшало качество разведок. Большой размер колес и невысокое давление в шинах позволяли использовать для взлетов и посадок галечные косы и грунтовые слабоподготовленные площадки. Невиданные до тех пор комфортабельные условия кабины экипажа и пассажиров, хорошая скорость — 250 км в час — привели к полному вытеснению гидросамолетов с ледовых разведок.

По мере создания сети грунтовых аэродромов ледовая авиаразведка начинает принимать современные формы.

До 1938 года ледовые авиаразведки имели лишь тактический характер. С помощью самолета разыскивались наиболее легкие для судов пути во льдах, и разведка проводилась только в навигационный период. Начиная с 1939 года стали проводиться не только летние, но и зимние разведки в глубь Арктики, с 1941 года — преднавигационные, а с 1942 года — осенние. Если раньше с самолета старались определить лишь кромку льда и чистой воды, а также сплоченность льда, то в начале 40-х годов с самолета уже различали возраст льда, степень разрушенности, торосистость, сжатие и другие его характеристики.

В начале 1941 года на всей трассе шла подготовка к началу арктической навигации. Выполнялась преднавигационная ледовая разведка. Экипажи самолетов полярной авиации и гидрологи готовились принять участие в регулярных полетах над ледовитыми морями Арктики.

Вероломное нападение фашистской Германии нарушило планы мирной жизни. Многие летчики добровольцами ушли на фронт. Большая группа полярных летчиков во главе с Героем Советского Союза М. Водопьяновым обратилась в Государственный комитет

обороны с просьбой направить их в действующую армию — их просьба была удовлетворена. Из них сформировали специальную дивизию, которая работала в любых метеорологических условиях днем и ночью. Летчики этой дивизии уже в первые дни войны вылетали на бомбардировку промышленных центров, расположенных далеко за линией фронта, включая столицу Германии — Берлин.

Все летчики полярной авиации стремились на фронт, но они были нужны и в Арктике. Плавание по трассе Севморпути, несмотря на военные невзгоды, не только не прекратилось, но и приобрело чрезвычайно важное оборонное значение. Для обеспечения нормального судоходства в Арктике полярным летчикам приходилось вести интенсивную ледовую разведку, патрулировать районы движения караванов, вести разведку вражеских кораблей, находящиеся в Баренцевом и Карском морях, оказывать помощь экипажам транспортных кораблей, потопленных подводными лодками противника.

В ходе поисков прорвавшегося в Карское море фашистского крейсера «Шеер» от огня его артиллерии погиб экипаж летчика Черенкова.

После гибели теплохода «Марина Раскова» от торпед гитлеровских подводных лодок многие члены экипажа и полярники оказались на различных спасательных средствах в разбушевавшемся море. Несмотря на штормовую волну, летчик М. Козлов посадил гидросамолет и подобрал 14 человек с полузатопленного кунгаса. Из-за сильного волнения взлететь не удалось, и тогда Матвей Ильич решил рулить к ближайшему берегу — острову Белый. Этот беспрецедентный переход по бушующему морю продолжался свыше двенадцати часов. Люди были спасены.

В середине октября 1943 года, когда приближалась полярная ночь и светлого времени для полета оставалось мало, экипаж И. Черевичного выполнил особое задание Ставки Верховного Главнокомандования, совершив полет вдоль всего арктического побережья.

Так, одновременно воюя, выполняя особые задания командования, летчики полярной авиации в сокращенном составе вели регулярные ледовые разведки и обеспечивали нормальное судоходство на трассе Севморпути.

С окончанием войны полярные летчики вернулись к своей мирной работе — полетам в Арктике.

Современные формы ледовой разведки окончательно сложились, когда наша промышленность приступила к серийному выпуску самолета Ил-14, созданного под руководством генерального конструктора С. В. Ильюшина. В этот самолет, сделанный в варианте ледового разведчика, был вложен весь опыт ледовой разведки. Его оборудовали самыми современными навигационными приборами, позволяющими выполнять многочасовые полеты в сложных метеорологических условиях Арктики.

Увеличение дальности полетов самолетов позволило значительно сократить число машин, работающих в период летней навигации. В середине 40-х годов 9 новых современных машин, занятых на

разведке, выполняли значительно больше работы, чем 20 машин в конце 30-х годов. Вот данные для сравнения:

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944
Количество самолетов	3	6	7	10	9	19	23	24	23	11	9	9
Налет в часах	200	300	600	500	400	1300	1400	2000	1800	2800	2100	2900

Методы авиационной разведки с каждым годом совершенствовались, но капитаны ледоколов продолжали высказывать претензии как к срокам получения ледовой информации, так и к полноте этой информации на наиболее сложных участках следования караванов.

Для того чтобы ликвидировать эти недостатки, в середине 50-х годов на ледоколах в период навигаций начали базироваться вертолеты. Они выполняли оперативную разведку на небольших расстояниях от ледокола. Сначала вертолеты доставляли морякам больше хлопот, чем пользы. Первые вертолеты — Ми-1, Ка-15 — были мало приспособлены для полетов в сложных метеорологических условиях Арктики. Доработки, выполненные в конструкторских бюро М. И. Миля и Н. И. Комова, сделали эти вертолеты довольно надежными. Энтузиастами применения вертолетов в Арктике были летчики Герои Советского Союза В. А. Борисов и В. П. Колошенко. Своей работой на вертолетах они настолько убедительно доказали пользу этих машин при выполнении ближней тактической разведки, что к середине 60-х годов капитаны ледоколов не хотели выходить в рейс, не имея на борту вертолет.

В конце 50-х — начале 60-х годов на трассу Севморпути выходят новые мощные дизельные ледоколы и первый атомный ледокол «Ленин». С вводом в строй ледоколов нового поколения появилась реальная возможность продления сроков навигации, а в перспективных планах пополнения ледокольного флота на ближайшие десятилетия ставились задачи круглогодичной навигации как в западном, так и в восточном районе Арктики. Однако работа флота в зимних условиях требовала нового подхода к выполнению ледовой разведки. Стало абсолютно ясно, что традиционные методы ледовой разведки не могут удовлетворять требованиям мореплавания в условиях полярной ночи. Нужны новые инструментальные средства и новые типы летательных аппаратов.

Первым прототипом инструментальных средств ведения ледовой разведки стал бортовой самолетный локатор. Локаторы на самолетах ледовой разведки начали устанавливаться в 1956 году. Они значительно облегчили работу штурмана. В условиях плохой видимости легче стало выполнять выход на береговые мысы, приметные пункты, а также на суда, находящиеся в море. Однако вести разведку с помощью радиолокатора было невозможно. Малая разрешающая способность не позволяла судить о характере льда.



Ка-32 с подвеской



Ветераны освоения Арктики и Антарктиды

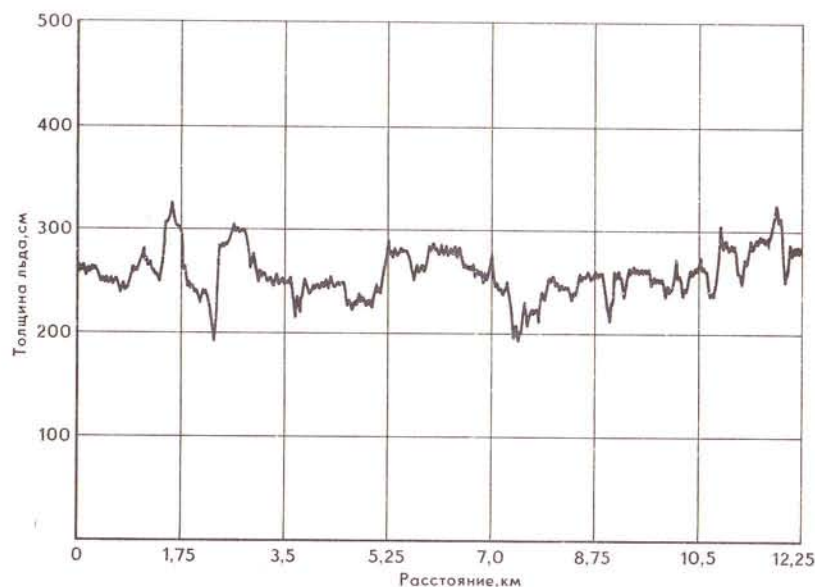
Появилась необходимость приступить к работам по созданию самолетного локатора, позволяющего выполнять разведку в любое время суток и в любых метеорологических условиях.

В начале 60-х годов в одном из институтов Министерства радиопромышленности группой конструкторов был создан радиолокатор бокового обзора, позволяющий получать четкую картину ледовой обстановки с высокой разрешающей способностью. Уже в 1968 году серийные РЛСБО «Торос» были установлены на самолете АН-24 и начали использоваться для выполнения инструментальных ледовых разведок на Северном морском пути. Соприженность системы «Торос» с комплексом специальной навигационной аппаратуры повысила точность самолетовождения и позволила фиксировать на фотопленке координаты самолета, курс и время. Это обеспечило точную привязку ледовой обстановки к географическим координатам.

В конце 70-х годов успешно прошла государственные испытания усовершенствованная система «Нить», состоящая из двух комплектов оборудования — самолетного («Нить-С») и ледокольного («Нить-Л»). В результате испытаний было установлено, что изображение ледовой обстановки, получаемое на самолете с помощью «Нити-С», можно четко и синхронно транслировать на ходовой мостик ледокола, где размещена аппаратура «Нить-Л».

На ледоколах приемная аппаратура позволяет регистрировать на фотопленке и специальных экранах всю ледовую обстановку места, над которым пролетает самолет. Судоводители ледокола одновременно с гидрологами, находящимися на борту самолета, наблюдают льды на значительном удалении от ледокола.

Полученная информация позволяет капитану ледокола проанализировать ледовую обстановку и принять правильное решение по выбору оптимального пути следования каравана. Даже в туман, имея снимки ледовой обстановки, полученные с самолета, и используя судовой локатор, судоводители ледокола могут грамотно и успешно провести караван по заранее выбранному маршруту.



Профиль льда вокруг Северного полюса по кругу радиусом 2 км, снятый аппаратурой «Лед» 17 августа 1977 г. с борта палубного вертолета атомохода «Арктика»

В конце 60-х годов начались работы по созданию радиолокационного измерителя толщины льда, предназначенного в первую очередь для использования при посадке самолетов на дрейфующие льды Северного Ледовитого океана в период проведения воздушных экспедиций «Север». В 1969 году в Рижском институте инженеров гражданской авиации был разработан метод измерения морских льдов с помощью синтезируемого видеоимпульсного сигнала, экспериментально проверенный в 1971 году. Аппаратура, созданная на данном принципе, устанавливалась на винтовых самолетах и вертолетах и с успехом продолжает применяться в настоящее время. Результаты дистанционного измерения толщины льда были успешно использованы при выполнении первых зимних рейсов на полуостров Ямал в 1976 году и во время научно-практического экспериментального рейса атомохода «Арктика» на Северный полюс.

Одновременно с развитием инструментальной разведки велись работы по разработке методов визуальной разведки в условиях полярной ночи. С этой целью на самолетах Ил-14 и вертолетах Ка-32 были установлены мощные прожекторные лампы, которые при полетах на высотах 50—100 метров освещают подстилающую поверхность и дают возможность визуально вести наблюдения и определять те или иные характеристики льда.

Новые вертолеты Ка-32 оборудованы самой современной электронной аппаратурой, позволяющей производить полеты в полярную ночь в сложнейших метеорологических условиях.

В настоящее время капитаны ледоколов практически в любое время суток могут поднять в воздух вертолет, с него определить толщину и распределение льда, места возможного формирования сложных ледовых перемычек и принять оптимальные решения, обеспечивающие безопасную проводку каравана.

Система инструментальной ледовой разведки постоянно совершенствуется, она уже сегодня позволяет морякам во время полета самолета ледовой разведки наносить на карту сиюминутную ледовую обстановку на больших площадях с большой точностью.

Ледовая разведка с каждым годом из разряда романтики переходит в обычную, повседневную, планомерную работу.

Один из опытейших гидрологов, Ю. Бацких, справедливо отмечает: «Если в свое время гидрологи превратили ледовую разведку в искусство, то современная авиация и бортовая электроника сделали ее ремеслом». Но, несмотря на современную технику, эта работа отнюдь не снимает ответственности и большой нагрузки с экипажей самолетов и находящихся на их борту моряков, гидрологов и ученых.

Мысль ледовых разведчиков, авиаторов, инженеров на этом не останавливается. Появляются новые идеи, внедряется новая техника, на трассу Севморпути выходят новые самолеты и вертолеты, запускаются метеорологические спутники. С каждым годом ледовая информация, поступающая с космических спутников, начинает получать все большее признание.

Даже в том виде, в котором она поступает сейчас, спутниковая информация в значительной мере дополняет данные инструментальных и визуальных самолетных ледовых разведок, позволяя в короткие отрезки времени получать достаточно полную информацию о ледовой обстановке на огромных пространствах.

В настоящее время ледовая информация, полученная со спутников, самолетов ледовой разведки, ледоколов и транспортных судов, а также полярных станций, анализируется, обобщается и в обработанном виде по каналам телевидения с использованием искусственных спутников Земли передается потребителям на судовые телеэкраны.

Недалеко то время, когда в ледовой разведке преобладающими станут инструментализация и автоматизация процесса сбора и обработки всей информации о льдах и, как следствие, регулярность, точность, оперативность этих данных независимо от погоды и условий освещенности. У нас появляются инструментальные средства, позволяющие разведывать трещины, разводя или более молодые и тонкие льды, которые может ломать или раздвигать ледокол, пробивая путь для транспортных судов в любое время года, в любых метеорологических условиях.



Н. Вавилов

ПРОБЛЕМА СЕВЕРНОГО ЗЕМЛЕДЕЛИЯ*

Мировое земледелие в нашу эпоху тяготеет к умеренным и субтропическим областям. Из 950 млн га возделываемой земли** во всех странах мира три четверти (700 млн) принадлежит к полосе, расположенной между параллелями Москвы и тропиков (55° и $23^\circ 30'$ северной широты); одна пятая часть всей мировой культурной площади приходится на тропики. На северные области, расположенные выше 55° , приходится около 52 млн га, что соответствует только $1/17$ части всей культурной площади Земли.

Из 186 млн га возделываемой земли в СССР*** почти половина (76 млн га) находится между 55° и 50° северной широты, то есть между параллелями Москвы и Харькова; одна четверть (48 млн га) — между 45° и 50° , то есть между параллелями Харькова и Симферополя; к северу от параллели Москвы расположено 40 млн га, из них 37 млн га — между параллелями Москвы и Ленинграда; выше параллели Ленинграда в европейской и азиатской частях Советского Союза расположено только 3 млн га.

Главные массивы земледелия сосредоточены в степной и лесостепной зонах, отчасти в зоне лиственных лесов.

В своем историческом развитии мировое земледелие движется к северу и в тропики, отнимая все большие и большие пространства у леса. И в том и в другом направлении перед земледельцем открыт необъятный простор неосвоенных, неиспользованных земель.

Для Западной Европы и даже для Америки продвижение к северу не представляет большого значения в силу географических причин. Огромные пространства Северной Норвегии, Швеции,

* Издано впервые отдельной брошюрой: Л., 1931 (Материалы Ленинградской чрезвычайной сессии Академии наук СССР 25—30/XI 1931).

** Включая около 150 млн га ежегодно под паром.

*** Под паром в СССР находится приблизительно 46 млн га.

так же как и Гренландии, Исландии, составляют недоступные культуре горы и скалы, озера и ледники, валуны — результаты ледникового периода. Только $1/100$ территории Норвегии пригодна для земледелия. Совершенно иначе обстоит дело в СССР. В отличие от Скандинавии и Финляндии для советского Севера характерным является сравнительно малое количество озер, скал и валунов. На нашем Севере преобладают мягкие земли, благоприятные для земледелия.

В широком понимании под Севером разумеется вся нечерноземная полоса, характеризующаяся подзолистыми, выщелоченными и болотными почвами. В состав Севера входят суходольная зона тайги, зоны смешанных и лиственных лесов, болотных хвойных лесов, лесотундры и тундры. Общими особенностями этой территории являются короткий вегетационный период, значительное количество летних и зимних осадков, сравнительно малое количество тепла (за весь вегетационный период менее 2200°). Территория советского Севера резко делится на три основные части:

— холодную с очень коротким летом (вегетационный период — менее 100 дней); сюда относятся северные части Карелии с Мурманском, Северного края, Уральской области, Восточно-Сибирского края, Якутии и Тихоокеанского края; это область приполярного земледелия;

— обильно влажную, умеренно теплую и многоснежную западную (вегетационный период — 120—140 дней; здесь особенно хорошо идет лен, озимая рожь, картофель, овес);

— менее увлажненную, иногда засушливую, малоснежную восточную часть с суровым континентальным климатом, очень холодной зимой (вегетационный период — 100—110 дней).

Граница между последними двумя областями проходит приблизительно по Енисею.

Области выше 60° северной широты условно можно отнести к Крайнему Северу. Более южные зоны назовем просто северной или нечерноземной областью.

Продвижение земледелия на север

Борьба за устойчивое земледелие в нашей континентальной стране ставит на очередь продвижение земледельческой культуры в более надежные, более увлажненные северные районы.

Одним из основных государственных мероприятий ближайшего будущего в борьбе с засухой, столь частой в наших степных черноземных районах, является коренное изменение географии земледелия, продвижение его в более северные, достаточно увлажненные зоны.

«Осеверение» земледелия становится одной из первоочередных народнохозяйственных задач.

Речь идет о рациональном использовании всей нечерноземной полосы, о превращении потребляющей зоны в производительную, а также о продвижении земледелия в отдельных направлениях, в отдельных точках к Крайнему Северу, то есть о развитии припо-

лярного земледелия. Обеспечение Крайнего Севера труднопри-
возимыми сельскохозяйственными продуктами, развитие аванпостов
земледелия на Крайнем Севере становятся неотложной необходи-
мостью, продиктованной интересами всего социалистического строи-
тельства в нашей стране. В близком будущем Великий Сибирский
путь должен соединить по кратчайшему направлению Ледовитый,
Атлантический и Тихий океаны, прорезать сибирскую тайгу и вый-
ти к Охотскому морю.

Главные массивы наших лесных богатств сосредоточены на
Крайнем Севере. Из общей площади лесов Советского Союза,
определяемой в 900 млн га, 700 млн га приходятся на сибирские
леса, отодвинутые от Сибирской железной дороги и только частич-
но сплавляемые по Оби и Енисею. Огромные пространства лесов
Сибири и даже европейской части Союза находятся еще вне исполь-
зования, гибнут от лесных пожаров и буреломов. Освоение колос-
сальных лесных и рудных богатств Сибири, развитие рыбных и
охотничьих промыслов на Крайнем Севере, использование водной
энергии, строительство железнодорожных, водных и воздушных
путей сообщения, обеспечение кратчайших путей, долженствующих
объединить континенты, — все это в целом вызывает безотлага-
тельную необходимость значительного расширения и развития
земледелия на Крайнем Севере.

Что же можно и что должно сделать для развития земледе-
лия на Севере?

Пределы земледелия на Севере

Где северный предел земледелия? Как далеко можно продви-
гаться с земледелием к северу?

Отдельные пятна земледельческой культуры как в Старом, так
и в Новом Свете поднимаются до полярного круга и даже выше.
В Норвегии посевы ячменя, овса, яровой пшеницы, озимой ржи
уже целые столетия существуют между 70 и 69° северной широ-
ты. В Швеции ячмень доходит внутри страны до 68°30'. В Кана-
де по р. Маккензи культура хлебов доходит до полярного круга.
В пределах Советского Союза пятна культуры хлебов также до-
ходят до полярного круга. На Печоре полеводством занимаются
от 66°. В Якутии отдельные попытки разведения ячменя, овса
и даже яровой пшеницы доходили до Верхоянска (67° северной
широты).

В последние семь лет Институт растениеводства организовал по
всему Советскому Союзу так называемые географические опыты.
Было взято 40 различных полевых культурных растений, представ-
ленных 185 различными сортами. Часть опытных пунктов была
сосредоточена на Крайнем Севере — на Кольском полуострове,
в Хибинах (67° северной широты), на Печоре, в Усть-Цильме
(65°), в Архангельске (64°). Эти опыты показали совершенно
определенно, что озимая рожь, озимый масличный рыжик и ячмень
на семена в европейской части Советского Союза могут быть
возделываемы даже в Хибинах, на 67° северной широты.

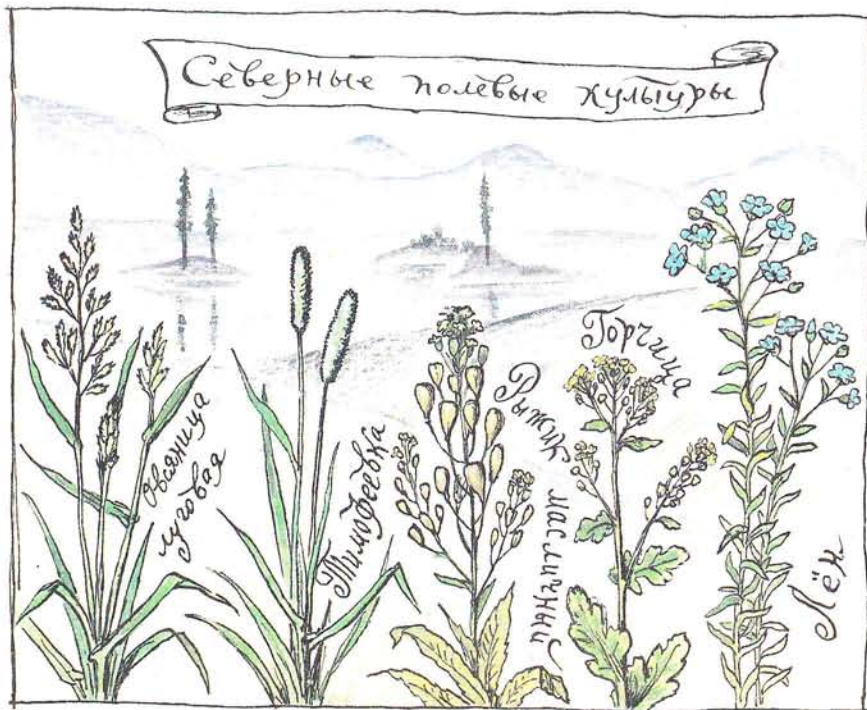


Н. В. Вавилов в рабочем кабинете

Яровая пшеница и яровая рожь доходили до 65° северной ши-
роты. За исключением особо неблагоприятных лет, ранние сор-
та пшеницы вызревают даже на таких северных широтах.

Предельная линия культуры хлебных злаков на Севере зави-
сит от различных условий; она может быть неодинаковой на раз-
ных широтах, в различных направлениях. Предел культуры хлебов
зависит от теплых течений, омывающих берега, обуславливается
суровостью климата, связанной с той или с другой степенью
континентальности; большое значение имеет скороспелость сортов.
В целом предельной границей вызревания современных самых
ранних сортов хлебных злаков можно считать широту полярного
круга (66°30' северной широты).

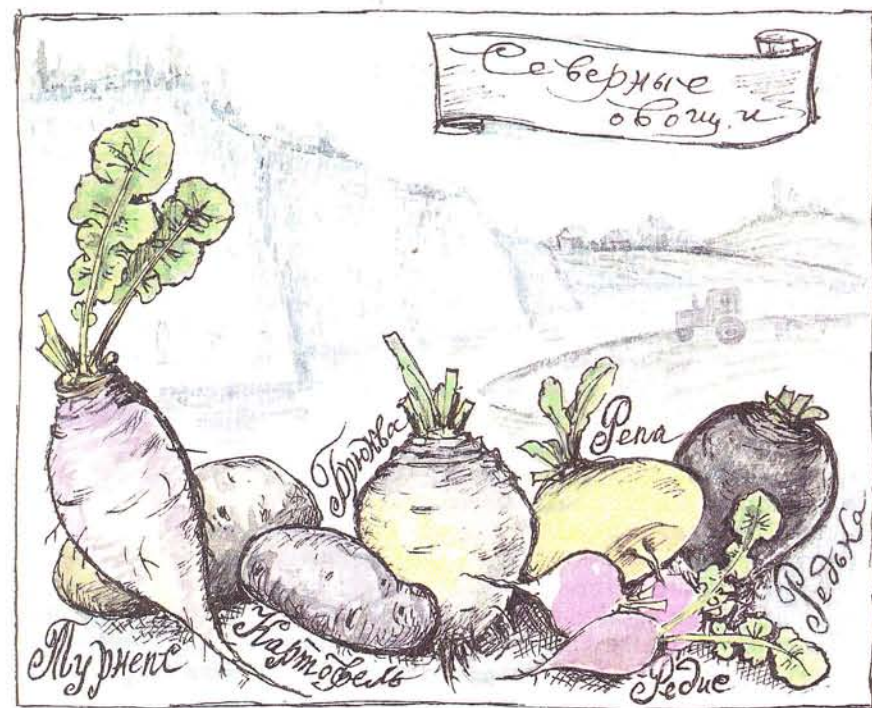
Большинство овощных культур, включая картофель, как пока-
зал наш и весь мировой опыт, практически не знает северных
пределов. Картофель, репа, брюква, морковь, капуста, лук, свек-
ла, редька, редис и многие другие овощи доходят до самого Ле-
довитого океана, до самой северной точки Европейского матери-
ка — Нордкапа (71°18' северной широты). Редис успешно разво-
дится даже на Шпицбергене (78°). В текущем году Институт рас-
тениеводства заложил парниковые культуры овощей на Новой
Земле. Культура овощей вполне удастся под Мурманском, в Хиб-
инах, устье Енисея, Верхоянске, низовьях Колымы, на Камчатке.
Работами Хибинской станции, Архангельского опытного поля и
Печорской станции, в Америке — опытными учреждениями на
Аляске установлена возможность получения больших урожаев и
превосходного качества овощей у полярного круга.



Травосеяние может идти также до Ледовитого океана. Наши географические опыты показали, что к северу повышается продуктивность вегетативной массы: растения становятся выше и более развитыми. У полярного круга вызревают даже семена тимopheевки. Здесь растет безостый костер, овсяница луговая, лисохвост. На зеленый корм прекрасно идут овес, ячмень.

Мерзлота почвы, нередкая на Крайнем Севере, не мешает земледелию. Верхний слой почвы оттаивает летом, и на нем вполне возможна культура. В отношении мерзлоты почвы приходится считать не с глубиной ее промерзания, а с глубиной летнего оттаивания.

Изучение крайних северных пределов земледелия в Америке и Евразии показывает определенно, что материковый климат более благоприятен для северного сельского хозяйства, чем прибрежный морской климат. Хотя последний характеризуется более мягкой зимой, но летом он не имеет достаточного тепла. В то время как на западном берегу Норвегии, на $67^{\circ}30'$ северной широты, средняя температура июня — июля 9° , в континентальной Якутии, в Верхоянске, на той же широте, за эти же месяцы средняя температура определяется в 14° . Известный климатолог А. И. Воейков установил общее положение: чем выше широта, чем суровее климат, тем более материковые климаты по сравнению с морскими имеют преимущество для сельского хозяйства.



Таким образом, практически земледелие не знает пределов. Культура овощей, корнеплодов, клубнеплодов и кормовых трав может идти до самых северных пределов Евразийского материка, может доходить не только до северной границы тайги, но и заходить в лесотундру и даже в тундру.

Ограничивающим фактором развития земледельческой культуры является не холод, а заболоченность, с которой можно бороться дренажем.

Создание устойчивого земледелия («осевечение» земледелия)

Наряду с продвижением земледелия к Крайнему Северу в связи с развитием промышленности и путей сообщения встает еще более грандиозная задача «осевечения» всего советского земледелия, продвижения массивов земледелия к Северу, в более увлажненные районы. Здесь уже отпадает вопрос о коротком вегетационном периоде как препятствующем факторе, ибо даже в существующем наборе сортов пшеницы, ячменя, овса, ржи и других возделываемых растений имеются ассортименты, удовлетворяющие северным условиям.

Самым существенным фактом, определяющим целесообразность продвижения к Северу, является устойчивость здесь уро-

жаев в связи с увлажненностью в северных районах, меньшая зависимость северных урожаев от условий года, отсутствие засух. Если мы обратимся к географии урожайности, то даже в наших обычных условиях, при низкой технике, урожаи северных губерний значительно превосходят южные основные земледельческие районы. Так, урожай озимой ржи в среднем для Поволжья определяется в 6,2 ц/га, для Северного края — в 8,2 ц/га, то есть на 25% выше. Урожай ячменя на Севере почти в 2 раза выше, чем в Поволжье.

Еще более разительные результаты получаются при применении надлежащей агротехники. Так, например, средние урожаи ржи на Московском опытном поле доходят до 27,2 ц/га. В условиях Саратова средние цифры урожая ржи в самых лучших условиях — 18,9 ц/га. Озимая пшеница в условиях Херсона дает 15,6, в Москве — 25,2 ц/га. Наиболее же значительные различия проявляются по яровым хлебам, особенно подверженным действию суховея на Юге. В то время как под Херсоном средний урожай на опытном поле ячменя определяется в 8,7 ц/га, в Вятке он равняется 19,1, в Минске — 18, а в Носовке, на севере Черниговщины, — 31,9 ц/га. Урожаи яровой пшеницы на Севере на 30% выше, чем на Юге. Максимальные урожаи для многих хлебов получают определенно на Севере. Урожаи в Дании в среднем в 4 раза выше, чем в нашей стране. Почвенные же условия Дании несколько не лучше наших. Земледелие Дании сосредоточено между 54 и 58° северной широты. Средние урожаи озимой пшеницы и ячменя в 40 ц/га и выше за много лет являются обычными для лучших хозяйств Дании. Северная Германия с подзолистыми бедными почвами также отличается чрезвычайной устойчивостью и высотой урожая.

Насколько велики возможности в этом направлении, в особенности наглядно показывает опыт Хибинской станции. Благодаря подбору сортов, проведенному на основе огромного мирового ассортимента в условиях нормальной интенсивной культуры по удобрению, станция получила следующие средние урожаи за ряд лет: картофель (за 5 лет) — 303 ц/га; капуста кочанная (за 5 лет) — 345; брюква (за 4 года) — 700; морковь (за 3 года) — 113; репа (за 5 лет) — 358 ц/га.

Устойчивость урожая по годам является характерной чертой для Севера в отличие от засушливого Юга.

Весьма существенно отметить также, что самые благоприятные районы в СССР для прядильного льна, картофеля, кормовых трав и ржи определенно относятся к нечерноземным северным областям. Самый высококачественный лен на всем земном шаре сосредоточен именно в нашей северо-западной и северной нечерноземной полосе, в районах по Сухоне и Вычегде, вокруг Северо-Двинска, то есть на 61° северной широты. Максимальные урожаи картофеля технически самого высокого качества также получают на Севере. Лучшие пивоваренные ячмени определенно тяготеют к северо-западным областям европейской части Советского Союза. Максимальные урожаи корнеплодов, кормовой свеклы, брюквы, турнепса получают в нечерноземной полосе. Влажность воздуха, большое

количество осадков, облачность создают на Севере особо благоприятные условия для возделывания растений, у которых используются главным образом вегетативные органы (картофель, корнеплоды, травы, лен, конопля, овощи). Льняное волокно здесь характеризуется особо высоким качеством. Лесные суглинки дают высокие урожаи пшеницы. Из масличных на Севере хорошо идут горчица, рыжик. Подсолнечник под Ленинградом дает огромную силосную массу.

Широкое распространение культуры сахарной свеклы в Дании и Швеции доказывает возможность ее «осеверения» и у нас. Географические опыты по культуре сахарной свеклы у нас, проведенные в последние годы Сортоводно-семенным управлением Сахаротреста, подтверждают западноевропейские выводы.

До сих пор земледелие шло по линии наименьшего сопротивления, концентрируясь на черноземных и каштановых почвах, не требующих удобрения или мелиорации. Наступает пора, и наступила уже, когда Советская страна должна поставить проблему «осеверения» земледелия в соответствующем ее значимости масштабе.

Земледелие на Севере возможно, в этом нет никаких сомнений, но положительные результаты здесь получаются только с приложением значительного труда, с применением удобрения, с проведением осушительных работ. Дренаж полей на северных почвах при избыточной влажности является необходимым условием полеводства. Как правило, чем выше здесь водопроницаемость почвы, тем выше урожай. Дания, получающая самые высокие урожаи в мире на поливных почвах, имеет почти сплошь дренированные поля, так же как и южная Швеция.

Вопросу дренажа северных почв до сих пор у нас уделялось чрезвычайно мало внимания даже опытными учреждениями, между тем его значение огромно в условиях избыточного увлажнения и для отепления почвы, и для аэрации почвы, и для своевременного посева, и для своевременной уборки. В Западной Европе и отчасти в Северной Америке дренаж считается необходимым в том случае, если годовое количество осадков превышает 500 мм. Расширяя наши посевы на Севере, дренажу придется уделить особое внимание.

Известкование, удобрение почвы и осушка являются основными предпосылками развития земледелия на Севере.

Огромную роль здесь в связи с развитием животноводства должно играть в дальнейшем навозное удобрение. Мы постоянно недооцениваем роль навозного удобрения. В то же время даже в таких технически передовых странах, как Дания, главное количество азота и калия вносится через навоз. Несмотря на очень сильное повышение импорта искусственного удобрения, все же еще в 1930 году в Дании навоз предоставлял почве приблизительно $\frac{3}{4}$ всего азота и калия и приблизительно $\frac{1}{3}$ всей фосфорной кислоты.

Развитие промышленности удобрительных туков в ближайшие годы даст возможность применения минеральных удобрений не только для таких интенсивных культур, как лен, хлопчатник, свекла, но также и под зерновые культуры на подзолистых северных почвах. Высокие урожаи зерновых культур в соседних западных

странах обуславливаются прежде всего широким применением минерального и навозного удобрения на подзолистых почвах. Очень существенно учесть повышение качества навозного удобрения в связи с широким применением для кормления животных жмыхов. Удобрительная роль навоза за последнее десятилетие, как это выяснили шведские и датские опытные учреждения, возросла вдвое по сравнению с прошлым в связи с широким применением в кормлении жмыхов.

Мелиорация, известкование и удобрения открывают широкие возможности по использованию болот и неудобных песчаных земель. В этом отношении поучителен опыт соседних стран. Четверть всех культурных земель Финляндии, целых 500 тыс. га, представляют введенные в культуру болота; четверть всех возделываемых земель Дании, получающей самые высокие урожаи, еще 30 лет тому назад были неудобными землями, верещатниками, болотами, пространством, покрытым морем.

В борьбе с засухой наряду с крупными ирригационными сооружениями для использования бассейнов Волги, Аму-Дарьи, Днепра встает еще более грандиозная задача «осеверения» земледелия.

Сокращение лесных площадей на Севере в результате развития земледелия явится только положительным фактором; избыточное облесение является отрицательным фактором, в особенности у нас на Севере, где самая трудная задача — борьба с пространством. Высказываемое иногда соображение о том, что северные леса защищают от холодных ветров и поэтому вырубка их вредно отразится на Юге СССР, не имеет серьезных оснований. Защитное действие леса если и сказывается, то на малом расстоянии.

Предоставленное в прошлом самому себе, крестьянское хозяйство не могло справиться с задачами освоения Севера, требующими крупных капиталовложений; помещичье же хозяйство не было заинтересовано в освоении Севера. Выполнить огромную задачу «осеверения» земледелия в государственном масштабе, создать устойчивое земледелие, независимое от стихий и погоды, может только Советская страна. Открытие колоссальных залежей калийных и фосфорнокислых минеральных туков в Хибинах, Соликамске, постройка азотных заводов в ближайшие годы должны решить проблемы обеспечения Севера минеральным удобрением.

Задания агрономической науки

Таковы основные государственные мероприятия по развитию земледелия на Севере — как на Крайнем Севере, так и во всей нечерноземной полосе. Огромные задачи встают перед научными работниками при осуществлении этих грандиозных сдвигов к северу.

Что может и что должна сделать агрономическая наука для освоения Севера?

Чтобы освоить огромные пространства, нужны большие и конкретные знания, нужны точные почвенные и геоботанические карты, нужно знание потребностей почв в тех или других удобре-

ниях, нужно разработать наиболее рациональные приемы использования болот, которые, как мы знаем уже по предварительным данным, богаты азотом и при применении дренажа и необходимых минеральных удобрений являются особенно пригодными для пастбищ и лугов.

Основным объектом воздействия агрономии на Севере являются оподзоленные, выщелоченные, а потому малоплодородные почвы, особенно легко поддающиеся улучшению, воздействию физических и химических факторов. На Юге земледелие зависит от влаги, от атмосферных осадков. Поэтому амплитуда агрономических возможностей на Севере значительно больше, и этим обуславливаются высокие урожаи, которые можно получать там.

Почвенные вопросы в условиях Севера приобретают для сельского хозяйства исключительное значение, учитывая, конечно, что это повышение урожаев достигается не одним приемом, а целой системой мероприятий.

Проблемы структуры почвы, улучшение ее воздушно-теплового режима, коренные улучшения почвы, борьба с избыточным увлажнением, выработка систем отвода поверхностных вод, аэрация почвы, применение открытого и скрытого дренажа, культура люпина взамен навозного удобрения, применение навозного удобрения, минеральных удобрений во всевозможных вариантах — все эти вопросы должны быть поставлены незамедлительно исследователями в географическом разрезе, порайонно, учитывая разнообразие почвы, малую изученность Севера.

Физиологам надлежит выяснить на Севере влияние длинного светового дня на ход ассимиляции, на накопление сахаров, крахмала, белков, масел в растении. Огромные различия в растениях и сортах по содержанию витаминов, открытые недавно, заставляют уделить этому вопросу первостепенное внимание.

Немедленно должен быть организован большой коллектив исследователей, который по единой строгой системе в кратчайшее время разработал бы конкретные основы земледельческого освоения Севера.

Большие задачи встают перед селекцией. Дикая флора Крайнего Севера бедна числом видов растений. Если на Юге, на Кавказе, в Туркестане, насчитываются многие тысячи видов, то до Крайнего Севера доходят только несколько сот видов. Сортосостав культурной флоры Севера беден. В составе этих северных растений можно искать ценные холодостойкие кормовые травы, но в целом приходится использовать прежде всего южные виды для продвижения их к северу.

Основные требования к селекции — подбор сортов, могущих максимально использовать короткий период вегетации, малое количество тепла, большое количество света. Надо направить подбор на выделение холодостойких форм, выделение сортов, устойчивых к почвам, пресыщенным влагой.

Опыт последних десятилетий показывает, что в этом отношении можно идти далеко. Профессору В. Е. Писареву удалось путем скрещивания вывести сорт пшеницы Новинка, который идет хорошо

до 62° северной широты и дает превосходное зерно.

В пределах мирового ассортимента имеется большая амплитуда сортовых отличий по вегетационному периоду. Многие из современных европейских растений берут начало в горных и высокогорных субтропических районах. Среди них имеются формы чрезвычайной скороспелости. Так, например, во время нашей экспедиции в Абиссинию на высоте 3000 м над ур. моря удалось собрать сорта ячменя, которые хорошо идут под Ленинградом, превосходя по скороспелости наши обыкновенные сорта и в то же время характеризуясь очень ценной неполегающей соломой. Ряд абиссинских сортов гороха не имеет конкурентов по скороспелости.

Даже для Крайнего Севера, для строящегося Хибиногорска, И. Г. Эйхфельду удалось подобрать из мирового ассортимента чрезвычайно продуктивные, высокого качества сорта овощей.

Плодоношение картофеля (образование семян) особенно хорошо идет на Севере, под Ленинградом и выше (до Хибин), — факт, имеющий большое значение для селекции, так как многие сорта на Юге и даже под Москвой не дают семян.

Работа только началась. В этом отношении надо использовать опыт Норвегии, Швеции, США (Аляски) и развернуть свою оригинальную селекционную работу.

Северный край исключительно богат дикими ягодами: черникой, голубикой, поленикой, брусникой, клюквой. Ежегодно только в Ленинградской области и Карелии собирается до 22 тыс. т диких ягод; это количество может быть увеличено в несколько раз. Ягодные культуры идут превосходно на Севере, не уступая Югу. Земляника, под прикрытием на зиму, доходит до полярного круга. Урожаи земляники в Ленинградской области в лучших хозяйствах доходят до 10 т/га, малины — до 8, смородины и крыжовника — до 10—12 т/га. Продуктивность ягодных культур исключительно велика. Так, в одной из последних экспедиций на Крайний Север удавалось собирать до 2 л морошки с 1 м².

Незамедлительно должна быть организована селекция на качество плодов, зимостойкость, транспортабельность, надо приступить к скрещиванию диких зимостойких форм нашего Севера с крупноплодными заграничными сортами. Необходимо отобрать из диких форм наиболее ценные для введения в культуру.

Даже в отношении плодоводства возможности нашего Севера далеко не исчерпаны. Культура яблони и вишни доходит до Петрозаводска. В Восточной Сибири и на Дальнем Востоке в лесных областях встречается в большом количестве дикая мелкоплодная яблоня, выносящая морозы до —40°. Эта яблоня дает гибриды с нашей обыкновенной яблоней и должна быть широко использована для скрещивания.

Новейшие исследования в Швеции и Дании показывают, что при применении минерального удобрения расширяются значительно селекционные возможности, ибо имеются сорта, чрезвычайно отзывчивые на удобрение.

Сокращение вегетационного периода

По мере приближения к полярному кругу летний день удлиняется. У полярного круга, как известно, солнце не заходит летом в течение многих недель. Можно было уже заранее предполагать, что этот непрерывный свет в течение нескольких месяцев не может не повлиять на растения. Ныне мы хорошо знаем, что действительно имеются многие растения, которые при продвижении их к Северу ускоряют свой рост, вегетируют значительно скорее на Севере, чем на Юге, несмотря на то что температурные условия меняются в обратном направлении. Так, например, одни и те же сорта ржи, пшеницы, ячменя, овса колосятся на Севере на две-три недели раньше, чем на Юге. Иногда разница доходит до целого месяца. Ряд сортов ячменя вызревает на Севере в течение 60—70 дней от посева.

В последние годы физиология выяснила еще более важные факты. Агроному Т. Д. Лысенко удалось найти способы управления вегетационным периодом. Он показал, что, вызывая прорастание в семенах до посева при определенных условиях и приостанавливая в то же время рост семян, можно вызвать такие процессы, которые намного сокращают вегетацию при высева зерна. Таким образом удалось озимые сорта сделать яровыми, поздние — ранними. Исследователь начинает управлять вегетационным периодом.

Будущее северного земледелия

Земледелие Севера связано неразрывно с развитием промышленности. На Крайнем Севере оно должно снабжать промышленное население овощами, молочными продуктами, лесные промыслы — конной силой.

Сельское хозяйство на Крайнем Севере представляется нам в будущем в самых культурных интенсивных формах с широким применением удобрения, дренажа, механизации и электрической энергии. Это будут огромные площади осушенных и удобренных лугов и пастбищ на прежних болотах и пустырях. Рядом с городами возникнут обширные застекленные площади теплиц и парников, пользующихся не только солнечным светом и навозом как источником тепла, но также электричеством как для отопления, так и для удлинения периода вегетации. Должны быть использованы отходы фабрик, заводов: горячие воды, пар. Расширится площадь под садами, ягодными культурами. Культура льна в нечерноземной полосе и связанное с ним травосеяние займут должное место.

Основное направление в сельском хозяйстве Севера должно быть животноводческим с широким развитием овощной культуры. Но одновременно продвинутся и зерновые культуры в районы более устойчивого, надежного земледелия. Изменится вся современная география культур.

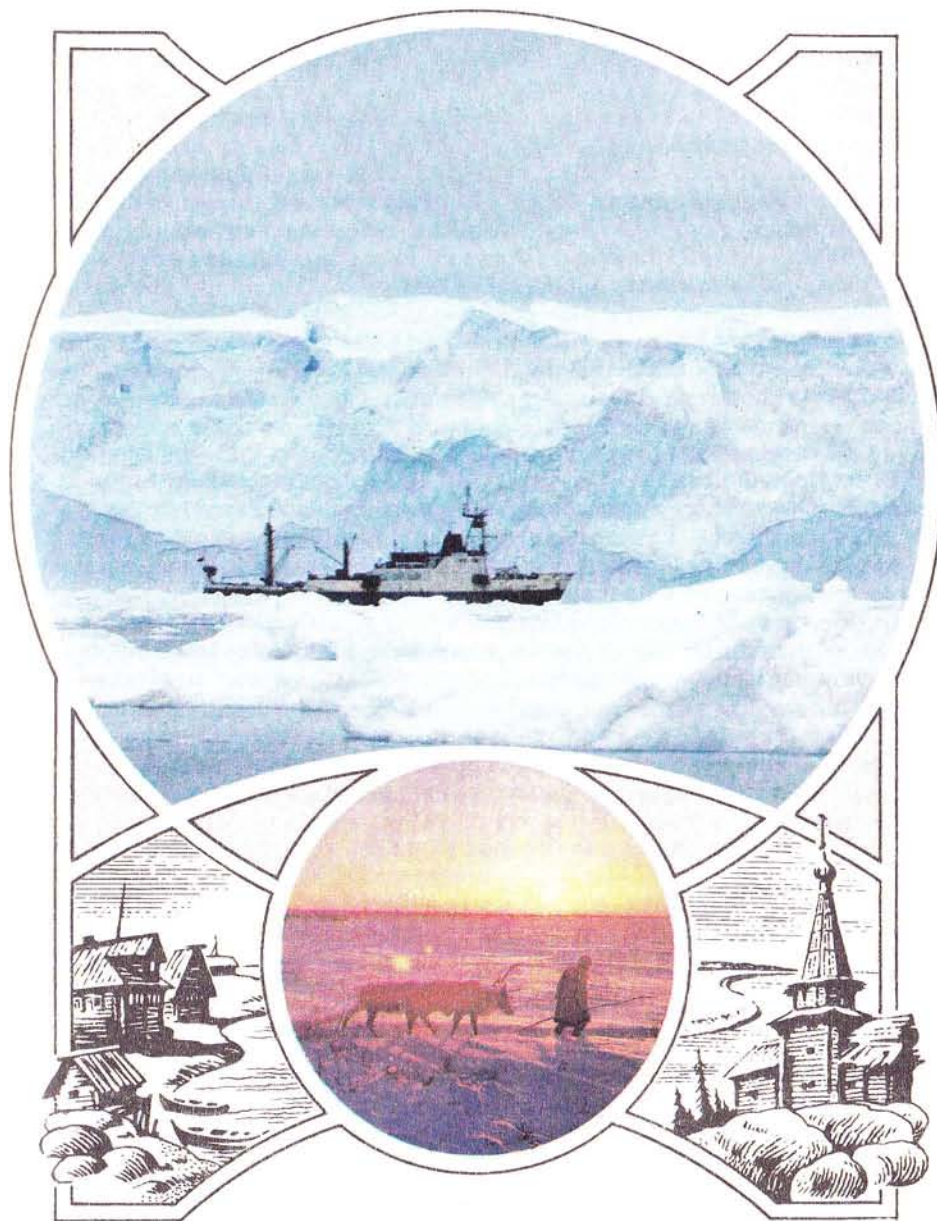
Великий исследователь северных стран Фритьоф Нансен назвал наш Север «страной будущего». В прошлом Север был безлюдным,

бездорожным; за столетия в Архангельском краю под земледельческую культуру пошло менее 1% всей территории. За целые века царская Россия освоила из 58 млн га болот в нечерноземной полосе немногим более 1 млн га (1 250 000). Огромный простор нетронутых северных земель с беспредельными возможностями ждет государственного социалистического вмешательства. Встает задача завоевания целого материка. Кончилась эпоха стихийной колонизации Севера. Разрозненный индивидуальный опыт не дал серьезных результатов. Наступает новая эра, когда организованное на принципах коллективизации и совхозного строительства пролетарское государство со всей мощью современной науки и техники подходит заново к Северу. Вместо стихийного начала должны быть внесены воля и разум сильного социалистического государства. В масштабах, соответствующих грандиозности проблемы, оно приступает к «осеверению» земледелия. Этого повелительно требуют интересы нашего развивающегося народного хозяйства. Овладение Севером увеличит экономическую, политическую и обороноспособную мощь Советского Союза.

Ленинград имеет ряд всесоюзных агрономических учреждений, Академия наук — в своем составе огромный коллектив ботаников, Докучаевский почвенный институт. Самый крупный центр промышленности удобрительных туков в Хибинах примыкает к Ленинградской области.

Ленинградский пролетариат стоит у самого порога советского Севера, ему первому надлежит начать великое организованное наступление на северном фронте земледелия.

ШАГИ В НЕВЕДОМОЕ





Владилен Троицкий

ПАМЯТНЫЕ МЕСТА ВЕЛИКОЙ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА ТАЙМЫРЕ

Величие подвига участников Великой Северной экспедиции В. В. Прончищева, Х. П. Лаптева, С. И. Челюскина, Ф. А. Минина, Д. В. Стерлегова, матросов и солдат их отрядов, которые на утлых суденышках, на собачьих упряжках обошли и нанесли на карту дотоле неведомый самый северный полуостров Азии, благодарные потомки никогда не забудут.

Места побережья Таймыра, на которые высаживались его первые описатели, ставили маяки или где с ними происходили примечательные события, всегда будут привлекать наше особое внимание.

Побывать в тех местах или только увидеть издали — это в какой-то мере заглянуть в историю географических открытий, испытать волнующую сопричастность эпохе Великой Северной экспедиции.

На современной географической карте сегодня трудно точно определить, где находятся эти примечательные места, а следовательно, трудно и отыскать их на побережье Таймыра. Произошло так потому, что до недавнего времени не анализировалась точность широт и долгот открытых или посещенных пунктов побережья, которые записаны в судовых или в съемочных журналах Великой Северной экспедиции (ВСЭ).

Путем навигационной прокладки маршрутов судов и санных походов по записям в журналах на современной карте Таймыра выясняется, что ошибки в широтах и долготах (вследствие несовершенства приборов и методов тогдашних астрономических определений в полярных районах) допускались обычно до 10—20, а в отдельных случаях — и до 40 минут. Этим и объясняются различия в толковании разными авторами достижений и открытий ВСЭ на Таймыре.

Перечислим памятные места ВСЭ на побережье Таймыра, выявленные по записям в шканечных журналах судов и в дневниках первооткрывателей, применительно к объектам современных карт Таймыра.

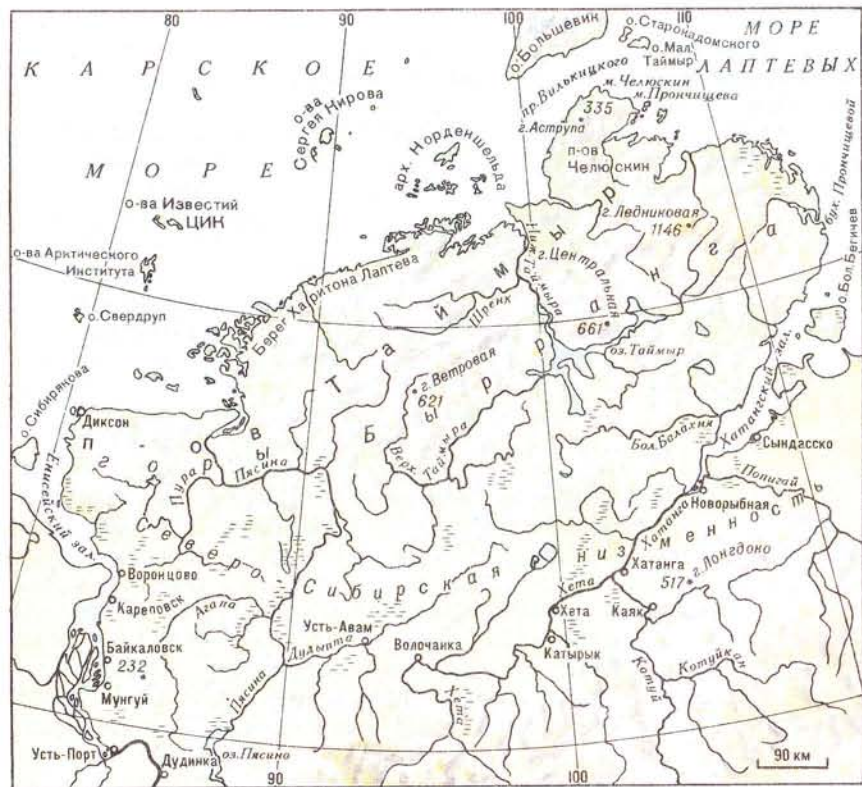
Съемки ВСЭ на Таймыре начались во время плавания в 1736 году дубель-шлюпки «Якуцк» под командованием лейтенанта В. В. Прончищева. От открытого мореплавателями острова Преображения (это название присвоил острову в 1739 году Х. П. Лаптев) «Якуцк» плыл на север вдоль восточного берега Таймыра. Штурман Семен Челюскин пеленговал мысы, горы, бухты. Можно только представить, как безучастно блуждал по пустынным чужим землям взор жены командира Татьяны Прончищевой, тревожившейся за больного мужа. Вряд ли ее утешила бы мысль, что два столетия спустя одна из запеленгованных Челюскиным бухт будет названа в честь нее. На пределе свободного плавания «Якуцка», находившегося в проливе Вилькицкого, Челюскин записал: «Матерый берег остался на SW в 5 милях»*. Это был едва видный нынешний мыс Прончищева, удачно названный так Р. Амундсеном в 1919 году. Именно этот мыс видел Прончищев, перед тем как вскоре отдал приказ возвращаться «из препятствия льдов» на базу в устье Оленёка. По возвращении туда он скончался, вслед за ним умерла и первая русская полярная путешественница. Их могила сохранилась и поныне.

Только в 1739 году «Якуцк» вновь отправился в обход выявленного Прончищевым огромного полуострова. Новый командир Х. П. Лаптев старался поточнее зафиксировать на карте открытый его предшественником берег. Там, где он круто поворачивал к западу, Лаптев решил определиться астрономическим путем по солнцу. Для этого нужно было высадиться на сушу. К ближайшему низкому берегу дубель-шлюпка подошла на веслах вплотную. Это был нынешний остров Кошка, именованный Лаптевым «Северный Песок, лежащий полукружием». На нем Лаптев и Челюскин наблюдали в квадрант — старинный угломерный прибор — полуденную высоту солнца для определения широты места.

От Северного Песка (о. Кошка) мореплаватели плыли на запад прибрежными разводьями до скалистого мыса, окруженного льдом. «Пришли к мысу Святого Игнатия. Сделали маяк для признания берега». Прокладка пути «Якуцка» на современной карте убеждает, что маяк ставился не на нынешнем мысе Игнатия, входном мысе залива Фаддея, а на мысе Крестовом, лежащем восточнее. Название Крестовый присвоили этому мысу в 1913 году моряки гидрографического судна «Вайгач» потому, что, как записано в дневнике одного из них, «увидели на берегу знак, состоящий из груды камней с крестом».

На мысе Крестовом, несколько западнее его оконечности, хорошо заметна среди плоской тундры одинокая скала-останец.

* Выдержки из судовых журналов «Якуцка» и «Оби почталиона» приводятся по их копиям, хранящимся в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота.



Полуостров Таймыр

Только ее могли здесь посчитать за «грудю камней» моряки «Вайгача». Значит, Лаптев приказал построить маяк-крест на этой скале, чтобы уверенно узнать этот участок берега на обратном пути.

Маяк-крест Лаптева на мысе Крестовом простоял на одинокой скале до весны 1934 года. Известный промысловик С. П. Журавлев, один из четверки первых исследователей Северной Земли, проезжал мимо мыса Крестового из бухты Прончищевой к каравану судов, зимовавших у островов Комсомольской Правды. Рассказывая о своей поездке морякам этих судов, Журавлев сообщал, что «на полпути видел старинный крест в камнях». Как вспоминала впоследствии Е. И. Урванцева, ездившая с Журавлевым в бухту Прончищевой и обратно, еще на пути к судам он (Журавлев) убил медведя, часть туши к чему-то подвесил на корм собакам, а на обратном пути долго искал это мясо и не нашел. А поскольку на восточном побережье Таймыра в то время еще не было никаких искусственных сооружений, очевидно, Журавлев подвешивал мясо на перекладину маяка Лаптева, а затем не нашел потому, что медведи в его отсутствие крест сломали, утащив мясо.

Не нашли здесь креста Лаптева и гидрографы, пришедшие сюда в 1941 году. На скале они укрепили бревно с перекладной (отмечающей съемочную точку) и надписью: «ГУ 41 г.», которое стоит там и поныне. У подножия скалы среди тундрового дерна виднеются увязнувшие в глинистом грунте замшелые деревянные обломки. Поскольку плавник волнами к скале не доносится, можно предполагать, что это обломки креста-маяка Лаптева, быть может имеющие даже какую-то надпись.

В плавание 1739 года Лаптеву удалось провести во льдах «Якуцк» только до мыса Фаддея. Несколько дней ожидали улучшения ледовой обстановки, но лед прочно блокировал побережье. На берег съехала партия матросов, руководимая С. И. Челюскиным, чтобы закрепить маяком морскую опись. «На сем мысу сделан от нас маяк из камня плитного вышиною в полторы сажени», — записал в журнале Лаптев. Этот маяк — единственное навигационное сооружение ВСЭ, сохранившееся, хотя и в полуразрушенном виде, до нашего времени. Весной 1919 года на него набрели участники норвежской экспедиции Р. Амундсена, написавшие в своем отчете: «...разбили лагерь у следующего мыса, где когда-то был построен знак, теперь развалившийся. Поднялись к нему и поискали в куче камней, но не нашли никаких следов документов. Несомненно, этот знак построен очень давно: камни совсем заросли мхом, а внутри каменной кладки множество старых птичьих гнезд». При осмотре в 1972 году мыса Фаддея полуразрушенный гурий Челюскина был найден. Он имеет вид кругового бруствера высотой до одного, диаметром около двух метров. Его легко восстановить до первоначальной высоты — три метра. Находится он в полусотне метров к северу от оконечности мыса Фаддея, на краю крутого берегового склона.

Перезимовав на реке Хатанге, где близ устья речки Блудной моряки «Якуцка» выстроили из плавника целый поселок, летом 1740 года Лаптев повторил попытку пройти морем в Енисей. Почти месяц ожидали исследователи у мыса Корга ухода льда от устья Хатанги. На береговом пляже моряки собирали крупные камни-валуны, загружая балластом днище трюма для увеличения остойчивости дубель-шлюпки. На вершине мыса Корга Лаптев приказал соорудить маяк, «которой склади шатром из десяти бревен». Когда наконец «Якуцк» начал плавание от Хатанги на север, маяк на Корге пеленговался с дубель-шлюпки много раз, пока не скрылся из виду. Этот первый в Хатангском заливе навигационный знак не сохранился, а стоял он, вероятно, там же, где ныне построен электромаяк Большая Корга Морская.

Плавание «Якуцка» в 1740 году закончилось трагически: севернее бухты Прончищевой, когда ближайший берег был запеленгован с судна на румбе SW в 15 милях, льды «помяли дубель-шлюпку, и учинилась великая течь. Того ради, поставя три помпы, стали выливать, токмо воды не убывало». Это произошло близко к кромке невзломанного ледового припая, тянувшегося к самому берегу. По нему потерпевшие кораблекрушение целые сутки шли к берегу, буксируя несколько саней со спасенным продовольствием.



Остатки гурия

Из анализа судового журнала видно, что катастрофа «Якуцка» произошла милях в 13 на северо-восток от наиболее возвышенного участка побережья, на котором ныне стоит электромаяк Прончищев, — в 10 километрах к северу от входа в бухту Прончищевой. В 4 километрах южнее маяка, на берегу нынешней лагуны Медвежьей, на котором много плавника, потерпевшие кораблекрушение устраивали две юрты-землянки. В них жили до заморозков, ожидая замерзания входной части бухты Прончищевой. Вблизи юрт похоронили канонира Федора Еремова, умершего от жестокой простуды. После ухода моряков дубель-шлюпка затонула.

Затопление «Якуцка» произошло вследствие переполнения корпуса водой. Учитывая, что судно имело много балласта, погружение его происходило равномерно килем вниз, на который оно и село на дне. А так как донные осадки при температуре морской воды, близкой к нулевой, в этой части моря образуются очень медленно, есть все основания предполагать, что корпус «Якуцка» с четырьмя пушками-фальконетами достаточно хорошо сохранился под водой. Он стоит на ровном киле на глубине 30—40 метров на мягкой иловой подушке толщиной около метра, покрывающей твердый многолетнемерзлый грунт. Используя современные подводные поисковые средства — гидролокаторы и сонары, не представляет особого труда обнаружить и двадцатиметровый корпус «Якуцка». Хочется верить, что недалеко то время, когда такие поиски будут проведены, а затем дубель-шлюпка будет поднята на поверхность, реставрирована и, подобно шведскому паруснику «Ваза», пролежавшему под водой два столетия, помещена под стеклянный колпак, став вечным памятником героизма моряков Великой Северной экспедиции.

На месте базы отряда Лаптева, в низовьях Хатанги, установлен единственный в стране памятник отважным полярным морепла-

вателям. Он представляет собой красный металлический конусообразный буй высотой 5 метров с надписью: «Памяти первых гидрографов — открывателей полуострова Таймыр Харитона Лаптева, Семена Челюскина и 45 их товарищей, зимовавших в 1739—1742 годах в 200 м отсюда к югу, поставлен этот знак Хатангской гидробазой к 50-летию Таймырского автономного округа 15 августа 1980 г.».

Недалеко от буя-памятника, стоящего на двадцатиметровом береговом яру, угадываются контуры могил с остатками срубленных в давние времена крестов. Здесь были похоронены умершие участники плавания «Якуцка»: солдаты Борис Панаев, Яков Богачанов, Гаврила Баранов, конопатчик Василий Михайлов, писарь Матвей Прудников. Памятник хорошо виден с фарватера Хатанги. По решению Хатангского райисполкома проходящие мимо памятника суда должны в течение четверти минуты салютовать звуковыми средствами, чувствуя первых исследователей Таймыра.

Потеря судна не остановила съемок берегов неизвестного полуострова, которые Лаптев решил объехать на собаках. Базой санных съемок стало промысловое зимовье «новокрещеного якута» Никифора Фомина в Таймырской губе. Из него Лаптев выезжал весной 1741 года на запад навстречу Челюскину, ехавшему со съемкой от устья Пясины. В это же зимовье прибыл Челюскин весной 1742 года, завершив съемку северной оконечности Азии.

Используя записи Лаптева магнитных пеленгов, которые были взяты от зимовья Фомина на соседние мысы, в 1972 году удалось найти место, где оно стояло на северном берегу Таймырской губы в 3,2 километра севернее мыса Шатер. Городище зимовья покрыто тундровым дерном, в сильные нагоны воды подвергается действию волн. В волноприбойной нише были видны вымываемые волнами обломки нарт, деревянные диски поплавок. Пока не поздно, следовало бы закрепить место исчезающего зимовья Н. Фомина памятным знаком.

Выехав из зимовья Фомина на запад, Лаптев обогнул протянувшиеся к северу острова нынешнего архипелага Норденшельда, которые принимал (еще с разведки, выполненной здесь весной 1740 года геодезистом Н. Чекиным) за единый длинный мыс, названный им Северо-Западным. Достигнув 25 мая 1741 года северной оконечности острова Русский, Лаптев записал в журнале: «...приехали на мыс, именованный от нас Северной Западной мыс, поставлен маяк с подписанием года, числа и широты места».

Этот маяк Лаптева, представлявший собой, вероятно, поставленное вертикально бревно с надписью, так никогда и не был найден. Может быть, потому, что его никто не искал. Тщательный осмотр мыса Маячного — северной оконечности острова Русский, — возможно, выявит эту реликвию.

Отъехав 20 верст вдоль западного берега острова Русский к югу, Лаптев записал: «...приехали к маяку, который в 1740 году поставлен от геодезиста Чекина, где и от нас подписано число». По-видимому, этот маяк-бревно, от которого Чекин возвратился обратно, стоял на северо-западном мысе острова, в 16 километ-

Памятник Х. Лаптеву
на Таймыре



рах севернее его южной оконечности. Возможно, и теперь еще это упавшее бревно с надписями Лаптева и Чекина лежит где-нибудь на этом мысе.

Объезжая с запада кромку островов архипелага Норденшельда, Лаптев ночевал 26 мая 1741 года на островке Ленин (вторично открыт в 1937 году экспедицией на ледоколе «Ленин»), о чем записал в журнале: «Приехав на малой остров каменной, стали ночевать. Будучи здесь, убили белого медведя». На следующий день Лаптев заночевал на западном мысе нынешнего острова Макарова, который им охарактеризован так: «Остров высокой каменной, прирой... сыскали плавнику гнилого в 10 сажнях перпендикулярно от ватерлинии». Плавник на высоту около 20 метров над уровнем моря вряд ли мог быть заброшен даже сильнейшим штормом. Скорее он может свидетельствовать о факте геологического поднятия острова. Кстати, в пользу этого предположения говорит и такой факт: как показывает навигационная прокладка маршрута Лаптева на современной крупномасштабной карте, нынешний полуостров Де-Колонга, соединенный ныне с берегом узким перешейком высо-

той около 6 метров, Лаптев объехал с юга, считая островом. Так как Лаптев был очень осторожен в признании островов (так, почти все острова архипелага Норденшельда он отнес к мысу Северо-Западному), есть веские основания полагать, что нынешнего перешейка высотой 6 метров, связующего полуостров Де-Колонга с берегом, в то время еще не было. Геологам следовало бы обратить внимание на это примечательное явление.

1 июня 1741 года произошла встреча на мысе Лемана (южный вход в залив Миддендорфа) двух выдающихся полярных путешественников, ехавших один от устья Пясины, другой — от устья Таймыры навстречу друг другу. В журнале Лаптева записано: «На сей корге плавнику весьма много, здесь сыскали старые огнища. С полудни приехал к нам навстречу штурман Челюскин, у которого пришедшие с ним собаки весьма худы и корму малое число с ним пришло». Место встречи Лаптева и Челюскина на мысе Лемана примечательно и тем, что здесь обнаружилось «старые огнища» — следы давних костров, а в шестидесятых годах нашего века был найден обломок давнего человеческого черепа — несомненные признаки того, что задолго до Лаптева там побывали люди, очевидно землепроходцы XVII века, которые, как известно, предпринимали попытки пройти морем из Енисея к востоку.

Во время совместного путешествия к устью Пясины Лаптев и Челюскин увидели, что на южном входном мысе нынешней бухты Рыбной «поставлен маяк штурмана Минина в 1740 году», как записано в их журнале, к которому мы еще вернемся. Совместную съемку исследователи закончили в устье Пясины, где остановились «на острове, на котором коренное зимовье промышленника Федота Тобольского». С 1930-х годов на картах этот небольшой островок носит название остров Чаек. Еще недавно на нем были заметны развалины двух некогда крепких поместительных домов. В одном из них около месяца жил Лаптев, ожидая вскрытия Пясины, чтобы подняться в лодке до ее верховьев и перебраться на Енисей. В зимовье Тобольского на острове Чаек останавливались и другие участники ВСЭ: подштурман Д. Стерлегов, боцман «Якуцка» В. Медведев. Дважды здесь побывал С. Челюскин, который по заданию Лаптева выехал отсюда со съемкой берега к устью Енисея.

Едва Челюскин успел проехать «заворот земли» и большой остров (нынешний Диксон), как его захватила распутица: «Приехали в Стрелово и едва до оного зимовья доехали, понеже по морю вода стала сверх льда, а собаки обезножили, чего ради за поздним временем в оном зимовье стали весновать». Зимовье Стрелово находилось в устье нынешней речки Лемберова, где и теперь видны его развалины. В нем Челюскин прожил с 20 июня по 15 июля 1741 года, ожидая с Енисея оленей и лодок. На них он продолжил съемку до устья Енисея, где встретился с Лаптевым, приехавшим туда с Пясины.

Весной 1742 года Челюскин, хорошо подготовившись к дальнейшему походу в базовом зимовье отряда на Хатанге, выехал на трех нартах с солдатами Антоном Фофановым и Андреем Праховым на съемку оставшегося необследованного северного побережья.

Съемку они начали от маяка на мысе Фаддея. 5 мая путешественники приехали на нынешний мыс Прончищева: «...от сего места земля заворотилась к W, проехав 2 версты, увидели медвежий след, стали лагерем на корге». В погоне за медведями Челюскин на одной нарте ездил в море 18 верст, в шести верстах от берега «видел перелом шириною с четверть версты, а от оногo залому торо-сов есть, а за ними паки лед гладкой». Два дня стоял лагерем Челюскин на небольшом пляже между мысами Прончищева и Амундсена, подкармливая медвежатиной отошавших собак, готовясь к решительному броску вокруг видневшегося на северо-западе высокого скалистого мыса (нынешний мыс Чекина). Здесь он определил квадрантом единственный за весь поход широтный астрономический пункт, получив $77^{\circ}27'$ северной широты (в действительности — $77^{\circ}33'$).

На пути к последнему (как он думал) к северу мысу Челюскину пришлось из-за пурги еще раз стать лагерем в западной вершине теперешней бухты Мод. Наконец 8 мая (старый стиль) погода позволила продолжить съемку; направление берега было точно на север. Челюскин везет с собой толстое бревно, взятое на последней стоянке, чтобы укрепить его на заветном мысу. Приехав на северную оконечность мыса Чекина, Челюскин записал: «Мыс каменной, прирой именован мною Восточной Северной мыс, здесь поставлен маяк — одно бревно, которое вез с последнего берегу». Эта запись Челюскина доказывает вздорность утверждений некоторых современных авторов, что якобы бревно для маяка он вез от... Хатангского залива.

Хотя после установки маяка-бревна повернул к югу, Челюскин вскоре понял, что это всего лишь бухта (ныне Восточная), так как через 5 верст румбы в журнале опять северные. Ровно в полночь с 8 на 9 мая (с 19-го на 20-е по новому стилю) румбы окончательно сменились на южные. В журнале Челюскин этот момент отметил так: «Берег лежит небольшим выгибом... гораздо низок и песчаной». Так он характеризовал самый северный мыс Азии, носящий ныне его имя. Счислимая широта «выгиба», если ее вычислить по записанным в журнале Челюскина румбам и расстояниям, окажется самой северной — $77^{\circ}33'$ — и почти на одну милю севернее мыса Северо-Восточного. Несомненно, что Челюскин хорошо представлял: его мыс «Северной Восточной» не является самой северной точкой, каким в действительности был «выгиб». Не выделил же он ничем эту более северную точку местности только потому, что она неприметна, тогда как маяк поставлен им на самом высоком и приметном месте северного побережья.

Закончил Челюскин свой самый северный дневной перегон на нынешнем мысе Лена, проехав за день около 65 километров (по его записям — 52 версты). Отсюда он за четыре дня доехал до зимовья Н. Фомина в устье Нижней Таймыры. На этом съемки отряда Лаптева на Таймыре закончились.

Еще до прибытия на Таймыр отряда Лаптева попытки пройти морем из Енисея на восток делал другой отряд ВСЭ — Обь-Енисейский, которым с 1738 года руководил штурман Ф. А. Минин.

По инструкции ему поручалось двигаться с морской съемкой навстречу отряду Лаптева. В августе 1738 года бот «Оби почталион» под командованием Минина был остановлен льдами в островах Северо-Восточных, открытых моряками близ «заворота земли», как тогда называли резкий поворот берега от Енисейского к Пясиному заливу. Оставаясь в «защитении благонадежном» (так Минин называл нынешнюю бухту Диксон), он послал своего помощника подштурмана Д. Стерлегова на ялботе с 8 гребцами на разведку льда за «заворотом». Спустя три дня Стерлегов возвратился. Его донесение сохранилось в судовом журнале: «...шел на ялботе подле правого берегу верст с 40 между льдами, 23 августа с великою трудностью мог пройти до мыса последнего к северу. И на том мысе сделан маяк из бревен обрубков треугольной на высоком месте. А оный мыс именован Енисея Северовосточной».

В 1922 году во время шлюпочного похода экспедиции Н. Н. Урванцева от Пясины к Диксону участвовавший в ней известный следопыт Таймыра Н. А. Бегичев на одной из стоянок нашел развалины деревянного знака и доску с надписью: «1738 году августа 23 дня мимо сего мыса, именуемого Енисея Северовосточного, на боту Оби почталионе от флота штурман Федор Минин прошел к осту оной в ширине $73^{\circ}14'$ ». Ныне эта доска хранится в Ленинградском Эрмитаже.

На каком именно мысе (по современной карте) стоял маяк Минина, в литературе высказываются разноречивые толкования. Навигационная прокладка съемок Д. Стерлегова позволяет уверенно заключить: на нынешнем мысе Полынья. При плавании вдоль берега на восток от Диксона высокий скалистый мыс Полынья смотрится как наиболее выдающийся от берега к северу. Это подтверждается и записью в дневнике Н. А. Бегичева от 12 августа 1922 года: «В 5 вечера прошли мыс Полынья и стали в бухте на ночевку. На самом мысе нашел доску с надписью штурмана Минина 1738 года».

Надпись на доске противоречит записям в журнале бота «Оби почталион», простоявшего с 21 по 30 августа 1738 года в «защитении благонадежном», который, следовательно, не мог пройти на восток от мыса Полынья. Это объясняется, по-видимому, тем, что Минин, посылая Стерлегова на разведку, еще надеялся на улучшение ледовой обстановки и на плавание в том году на восток, но это не удалось.

Следующая попытка Минина пройти от Енисея на восток состоялась в 1740 году. Весной Минин послал своего помощника Д. Стерлегова на собаках разведать предстоящий путь вдоль неизвестного побережья и попутно заняться сухопутной съемкой береговой черты. Считается, что в этот поход Стерлегов доехал до мыса, названного позже его именем, на берегу Харитона Лаптева. Однако прокладка санного маршрута Стерлегова на современной карте показывает, что он доехал только до нынешнего мыса Приметного, находящегося на 12 миль южнее мыса Стерлегова.

На конечной точке маршрута, то есть на мысе Приметном, Стерлегов записал в журнале: «...поставлен маяк с приметою каменной

высокой». На обратном пути, находясь в одном дневном переходе от Приметного, на западном берегу полуострова Михайлова, Стерлегов помечает в журнале: «...поставлен маяк дерево с крестом и при оном письмо».

Этих маяков Стерлегова никто никогда не находил, да и не искал. И если на мысе Михайлова, который в штормы заливается водой и заваливается плавником, креста с письмом Стерлегова, конечно, уже не найти, то его каменный маяк-гурий на мысе Приметном, возможно, сохранился доныне. Еще первые советские гидрографы, посетившие мыс Приметный, установившие на 16-метровой высоте его вершины деревянный геодезический знак, обратили внимание на имеющиеся на мысе каменные кекуры. Возможно, один из них не природного происхождения, а сложен из камней Д. Стерлеговым в 1740 году.

Летом того же года, используя схематическую карту Стерлегова, Минин повел бот «Оби почталион» в плавание на восток от Енисея. Пройдя проливами между многочисленными островами, названными уже в начале нашего века шхерами Минина, «Оби почталион» был остановлен льдами на широте нынешнего полуострова Михайлова, даже не доходя до маяков, поставленных весной Стерлеговым. Во время этого плавания, теряя ориентировку среди неизвестных островов в тумане, Минин не раз направлял бот к «натуральному берегу», то есть к матерiku. В один из таких подходов моряки обнаружили неизвестный залив (ныне бухта Рыбная), в котором «Оби почталион» стоял на якоре. На берег был «...послан на ялботе матрос Петр Киселев с семью человеками на правую сторону залива, которым велено делать сбор в костры дров плавнику и для постановления маяку. Чрез восемь часов оные вернулись и репортовали, что маяк поставлен».

Анализ судового журнала показывает, что маяк посланцы Минина ставили на мысе Западном — южном входном мысе бухты Рыбной. Этот маяк в следующем году видели Лаптев и Челюскин, отметившие в своем журнале: «Поставлен маяк штурманом Мининым в 1740 году». Эта запись свидетельствует о наличии на маяке доски с надписью, очевидно аналогичной доске с надписью, найденной на мысе Полюнья и хранящейся ныне в Эрмитаже.

В начале 1930-х годов берега бухты Рыбной были засняты топографической съемкой. На месте маяка Минина топографы обнаружили развалившееся зимовье, помещавшееся на первых советских картах шхер Минина с пояснительной надписью: «Зимовье 1740 года». Это доказывает, что рядом с зимовьем либо еще стоял маяк Минина с датой «1740 год», либо доска с него была прибита к сруб зимовья промысловиками, построившими зимовье некоторое время спустя после плавания Минина. К сожалению, в отчетных материалах топосъемки 30-х годов никаких пояснений, почему топографы датировали обнаруженное развалившееся зимовье 1740 годом, не содержится.

Эти маяки и памятные места Великой Северной экспедиции заслуживают того, чтобы быть восстановленными и отмеченными памятными знаками.



Александр Пика

ЯМАЛЬСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ 1920-х ГОДОВ

Полуостров Ямал. Часть суши, окруженная с трех сторон льдом и водой; на востоке это пресные воды Обской губы, на западе — соленые воды Карского моря, на севере и северо-западе — их «смесь».

Где-то близ пересечения параллели и меридиана с одинаковой отметкой 70° находится географический центр Ямала. Конечно, сейчас такими координатами никого не удивишь. Современный деловой путешественник с портфелем, набитым бумагами геологических управлений, или вахтовый рабочий с потертым чемоданчиком, или даже романтически настроенный сотрудник какого-нибудь НИИ — все они могут вылететь из Салехарда в Харасавэй — «столицу» Карской нефтегазоразведочной экспедиции — почти в любой день недели.

В иллюминатор Ан-24 виден заснеженный Полярный Урал и уходящий на запад далекий хребет Пай-Хой, внизу — ослепительная голубизна Байдарацкой губы и ее сверкающие льды, потом бурая, бугристая тундра с хорошо заметными грязно-рваными «язвами» вокруг буровых вышек и газовых распределителей. Самолет делает круг перед заходом на посадку, мелькает плотно укатанная грунтовая полоса аэродрома, и вот уже под ботинками похрустывает ямальский песок.

Если поехать дальше на север на мощном КраЗе или гусеничном тягаче-вездеходе, то где-то за рекой Тиутей появятся олени и пастухи — цветные малицы, летние чумы, обтянутые брезентом, маленькие строгие оленегонные собачки — и на пустынном берегу старинный жертвенник — куча покрытых плесенью черепов белых медведей.

А если в вибрирующем салоне вертолета Ми-8 полететь на остров Белый, там можно увидеть серые стайки диких оленей, побывать на «полярке» — метеостанции, пообщаться с единственным

на острове штатным охотником, добывающим здесь за сезон сотни песцов. А потом, сделав все свои дела, взглянув с высоты полета на поселки восточного берега и голубую жемчужину озера Ямбу, еще успеть вернуться домой, не опоздав к запланированной в выходные дни встрече с друзьями где-нибудь в Москве, Ленинграде, Казани, Баку...

Это сейчас так. Но раньше было не так, и, уверенно обращаясь сегодня с пространством и временем в Арктике, мы должны помнить о тех, кто когда-то впервые прошел эти холодные версты и мили пешком, с оленьей упряжкой или в лодке.

В XVI—XVII веках русские поморы и мангазейские купцы пересекали Ямал поперек. В 1734 году геодезист Селифонтов с отрядом казаков прошел «сухим путем» вдоль всего западного берега, чтобы у входа в пролив зажечь сигнальные огни судам лейтенантов флота Малыгина и Скуратова. В 1827—1828 годах капитан корпуса флотских штурманов И. Н. Иванов и его помощник Н. М. Рагозин с большими трудностями прошли и составили опись всей береговой линии Ямала, захватив и часть острова Белого. В разные годы Норденшельд на «Веге», Нансен на «Фраме», Амундсен, проходя на шхуне «Мод», ступали на землю Ямала. И наконец, в 1908 году по полуострову прошла первая научная географическая экспедиция под началом Б. М. Житкова.

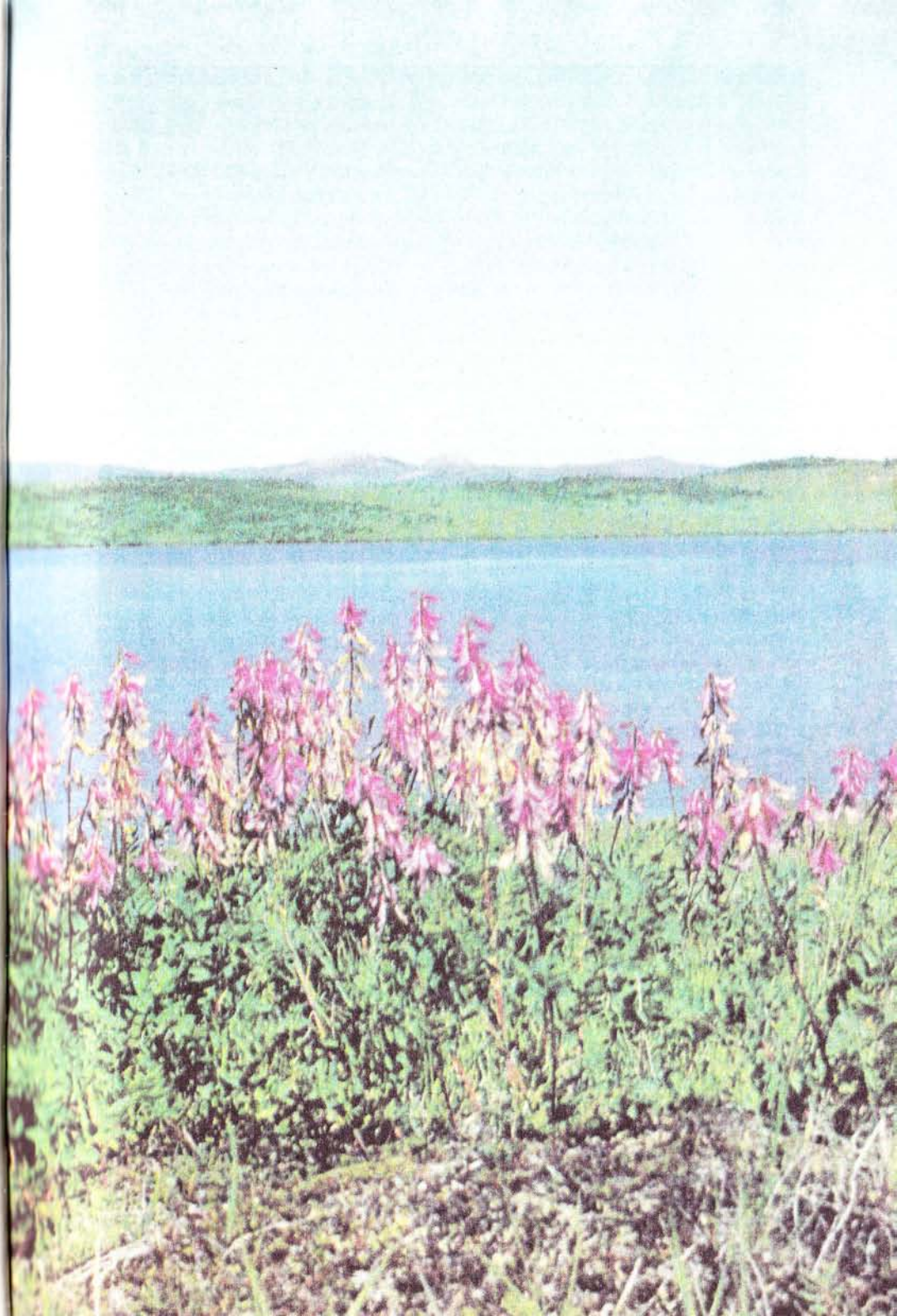
О первых исследователях советского Ямала известно пока немного. Основываясь на малоизвестных, ранее не публиковавшихся материалах — путевых и научных отчетах, полевых дневниках, деловой переписке, попробуем представить, как это было.

Путешествие к Белому острову

17 марта 1928 года из Обдорска (ныне Салехард) — «центра» западносибирских тундр — выступил на север необычный санный поезд — «аргиш» — несколько десятков тяжелогруженных нарт, запряженных четверками оленей. Невдалеке двигалось сменное стадо в полторы сотни голов.

По праву проводника экспедиции «нарьяна луце» («красных русских») на передовой упряжке сидел ненец Хэму Хороля, за ним следовали другие участники экспедиции, семьи пастухов. Дорога за Обь была трудной. Олени, исхудавшие от малокормицы на вытоптаных ягельниках окрестностей Обдорска, тянули груз, выбиваясь из сил. Полусгнившая упряжь часто рвалась, ломались нарты. То и дело приходилось останавливаться, перепрягать оленей, ремонтировать нарты, подвязывать и крепить поклажу.

Пять дней спустя, в ночь на 22 марта, близ фактории на реке Щучьей экспедиционный обоз догнали еще две легкие упряжки. У одной из них сломанные копылья нарты были умело перевязаны веревкой и чудом держались. Ее седок — известный в тундре «олений доктор», сотрудник Обдорского ветеринарно-бактериологиче-



Цветы Ямала ▷



Полуостров Ямал

ского института Д. В. Калмыков — выглядел так, что даже с близкого расстояния его можно было принять за ненца.

Седок на другой карте также был одет во все ненецкое, только из-под капюшона малицы поблескивали стекла очков. Начальнику Ямальской экспедиции Уральского областного земельного управления и Уралкома Севера Владимиру Петровичу Евладову было

тогда неполных 35 лет. Член партии большевиков с сентября 1917 года, участник февральских революционных событий в Петрограде, делегат IV Чрезвычайного съезда Советов, Евладов закончил гражданскую войну в составе частей Красной Армии, сражавшихся с белогвардейскими отрядами барона Унгерна. Возвратившись в 1921 году из Монголии на родной Урал, он работал в партийных и хозяйственных организациях Уфы, Челябинска, Свердловска. Но видно, его призванием была не кабинетная работа. В 1926 году он отправляется на Ямал в составе полевого лечебно-обследовательского отряда, проводившего работы по организации медицинской помощи населению тундр. И вот новая экспедиция...

В ноябре 1927 года Уральский облисполком принял постановление, в котором указывалось: «Для всестороннего изучения политико-экономического состояния, жизни, быта, обычного права ямальных кочевников, флоры, фауны, оленеводства, пушного и рыбного промыслов, товарно-меновых отношений, производства и потребления, работы торгово-заготовительных организаций направить комплексную экспедицию на Ямальский полуостров сроком на полтора года в составе начальника экспедиции В. П. Евладова, охотоведа Н. Н. Спицина, зоотехника П. П. Королева, товароведа И. В. Каргопольцева». В состав экспедиции вошли также переводчик М. Ф. Ядопчев, практикант В. И. Терентьев, пастухи Филиппов, Хатанзеев, Тибици с семьями.

Вместе с Ямальской экспедицией должен был проводить летние полевые работы и отряд Обдорского ветеринарно-бактериологического института: начальник ветврач Д. В. Калмыков, ветфельдшер И. Тихонов, переводчик А. Абросимов, пастухи Артеев (с семьей) и Рочев.

Маршрут и план работы экспедиции были обсуждены и одобрены в Свердловске и Москве. В обсуждении участвовали крупные советские ученые — специалисты по проблемам Севера: этнограф профессор В. Г. Тан-Богораз, зоолог профессор А. А. Бялыницкий-Бируля, член бюро Комитета Севера профессор С. А. Бутурлин, геоботаник (тогда еще не профессор) Б. Н. Городков, известный исследователь Ямала и Русского Севера профессор Б. М. Житков, специалист по северному оленеводству С. В. Керцелли и другие. Тщательно готовилось снаряжение. Экипировка, меховые палатки заказывались в Ленинграде и Обдорске.

Не обошлось без скептиков и маловеров. Нашлись у экспедиции и недоброжелатели. Заведующий Обдорским зоотехническим пунктом в письмах в Свердловск и Москву писал о ненужности каких-либо экспедиций «из центра», просил об отмене экспедиции. По-видимому, не без его участия в газете «Уральский рабочий» (№ 67 от 20 марта 1928 г.) был даже опубликован злой фельетон под заглавием «Наша марка!», в котором автор, скрывшийся под псевдонимом Чилим (хищный водяной жучок. — А. П.), высмеивал идею организации экспедиции. Потом были тощие олени, гнилая упряжь, отказ в помощи и кредите экспедиции в Обдорске. И все же, несмотря ни на что, выступили в путь, и к концу апреля отряд уже затерялся в снегах южного Ямала.



Ямал. 1926—1928 гг.

От фактории Шучья повернули прямо на север и стали на обычный весенний путь кочевых ненецких хозяйств. Основная масса ямальских оленеводов уже ушла вперед на 100—150 километров. Нужно было убегать от наступающей весны, опасаясь внезапного потепления, вскрытия и разлива рек, которые могли остановить движение экспедиции.

Как ни спешили, но праздник 1 Мая решено было отметить торжественно, конечно насколько позволяла походная обстановка. Все собрались в чуме пастухов на общий обед. За праздничной едой Евладов и Спицин вспоминали прежние «маевки», рассказывали пастухам о том, как празднуют 1 Мая рабочие в больших городах. Калмыков переводил рассказ на зырянский язык.

5 мая перешли реку Танлова — приток Шучьей. 7 мая опять остановка, уже по инициативе пастухов: 22 апреля (по старому стилю) — Егорьев день — праздник пастухов. К тому же начался отёл. С того дня до реки Юрибей экспедицию вел новый проводник Хот Езынги. Призрак нежеланной весны все время маячил за спиной, снег заметно таял, идти становилось все труднее, усиливалось беспокойство за выполнение маршрута. «Теперь стало ясно, — пишет Евладов в отчете, — что попасть на Белый остров так быстро, как я рассчитывал, не удастся. Необходимо обеспечить экспедицию хорошей летней стоянкой, для чего следовало спешить во что бы то ни стало, даже ценой жизни оленей». Планы перестраивались на ходу. Решено было закончить весеннюю кочевку по достижении реки Тиутей (Моржовая).

В. П. Евладов по возвращении
с Ямала в 1928 г.



9 мая Ямал «попотчевал» экспедицию мокрым снегом с дождем, а с 10 мая стали двигаться только по ночам — снег тверже. Но и этого было недостаточно; опасность застрять надолго на южном Ямале из-за весенней распутицы угнетала людей. В эти дни в лагерь экспедиции приехали ненцы Яунгад Хадампи и Олю Окатэтта. Они сказали, что за плату продуктами готовы доставить часть груза экспедиции в район Тиутей-Яхи. Ранее они отказывались от этого выгодного для них предложения, откровенно говоря, что у них могут быть неприятности. Ведь они бедняки, а богатые оленеводы могут спросить у них: «Зачем привели сюда русских?» Теперь же они согласились. Значит, можно уже предположить, что в отношениях экспедиции с местными жителями «лед тронулся». Хотя было ясно, что недоверие еще полностью не преодолено.

Освободившись от более чем полутонны груза, отряд стал двигаться быстрее, перешли реку Иоркуту. Быстрыми переходами на верстах упущенное, догнали оленеводов. Вокруг стало попадаться больше чумов, дыхание весны уже не так сильно чувствовалось — ее обогнали.

27 мая пересекли реку Юрибей. За Юрибеем ушел на свою «вотчину» Хот Езынги. Нужен был новый проводник, но никто из ненцев не хотел оставлять свое стадо даже ради хорошей платы за работу проводником экспедиции — ведь в это время отёл уже был в разгаре. Но вот в гости, прослышав о запасах чая, сахара, масла и о гостеприимстве начальника экспедиции, ехали все.

Сделали несколько переходов без проводника, а затем пошли вместе с кочевым хозяйством братьев Пуйко — Парыси и Нумеда. Нумеда Пуйко оказался бывалым морским охотником. Он «своим

способом» пересадил мушку и прицел на ружье Евладова — ружье стало бить точнее, много рассказал о промыслах в Карском море.

К 6 июня отряд достиг озера Ней-То. Здесь расстались с братьями Пуйко. Их сменил бедняк-оленовод Хасовоку Окатэтта. Знаменитое озеро Ней-То, лежащее на историческом пути русских мореходов через Ямал в Сибирь, обходили на следующий день. Обоз медленно и осторожно двигался вдоль северного берега озера по глубокому и тесному ущелью, над которым нависли наметы снега, грозя оборваться и мощной лавиной засыпать людей и оленей. Тут еще стояла суровая зима, воды Ней-То были крепко скованы льдом.

Отряд находился вблизи «географического центра» полуострова Ямал, координаты — 70° северной широты и столько же восточной долготы. Отсюда на легкой нарте, без груза, уже можно достичь Белого острова за несколько «долгих» касланий. Но такое краткое путешествие ничем бы не отличалось от поездки на Белый в 1908 году Б. М. Житкова. Евладову же хотелось попасть на остров летом, когда никто, кроме ненцев, там еще не бывал. Поэтому ближайшая цель весеннего маршрута оставалась прежней — река Тиутей.

Ушел проводник Хасовоку. Далее экспедицию сопровождал богатый оленевод Мыйти Окатэтта. На Ямале ему было прозвище Чугунная Голова. В 1908 году Б. М. Житков, удивленный необычной внешностью Мыйти — высоким ростом, мощным телосложением, чертами лица «более чукотского, чем самоедского, типа», а также удачливостью в «оленных делах», вручил ему бронзовую медаль Императорского общества акклиматизации животных и растений. Теперь вот, через 20 лет, Мыйти встретился с новой экспедицией.

С Мыйти сделали несколько трудных кочевков. Евладов пишет: «Днем все время светило яркое солнце, свет сделался невыносимым. Мы шли на север по ночам, а впереди нас перед глазами стояло полуполночное солнце». Ушел на свою «вотчину» Мыйти, дальше отряд сопровождали поочередно Ензеда и Тилянг Окатэтта — состоятельные ямальские оленеводы. 22 июня измученные люди и олени стояли на водоразделе полуострова Ямал (хребет Ямал-Хой), у истока реки Тиутей. Отсюда повернули на запад и после нескольких переходов 9 июля стали лагерем на летовку.

Итак, ценой большого физического напряжения, во многом лишь благодаря помощи ненцев весенний маршрут был выполнен. За 70 суток сделали 42 перехода. Нужно было дать отдых людям и животным.

Побережье Карского моря теперь было почти рядом — в двух суточных переходах от лагеря экспедиции. Весенние морские промыслы ненцев уже начались. Решено было послать на побережье товароведа Каргопольцева. Эта поездка, однако, не удалась. Ненцы противодействовали движению Каргопольцева к морю, и вскоре по выезде из лагеря он оказался от моря совсем далеко, в бассейне реки Венуй-Едо. Он вынужден был вернуться в лагерь, привезя с собой самые нелепые слухи об экспедиции. Говорили, что «началась война, пришли два красных отряда отбирать оленей, надо от

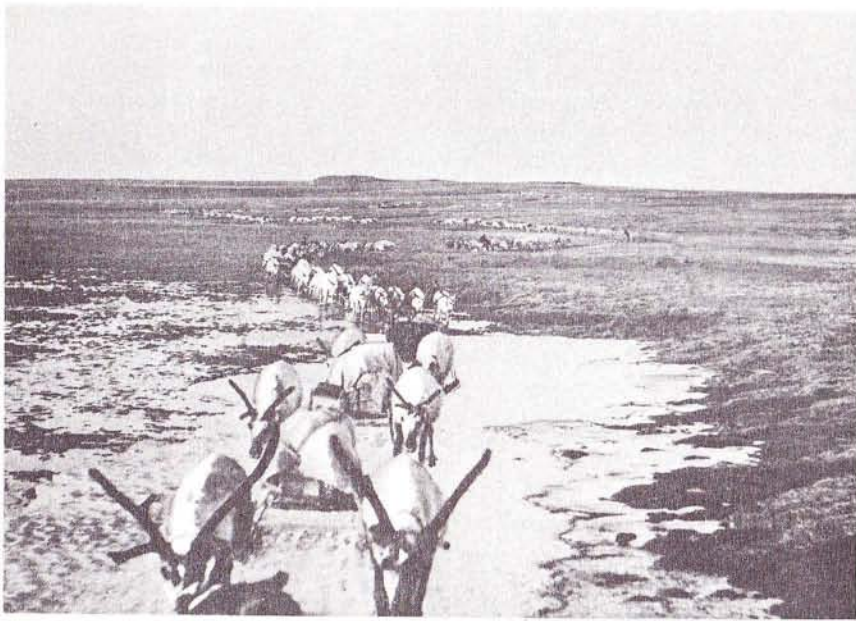


Яранги на Ямале

них скрываться и не пускать их туда, куда они хотят». Снова нужно было заняться опровержением вредных слухов, которые мешали работе. Поэтому главной задачей короткой летовки на реке Тиутей стало установление самых лучших, дружеских отношений с местным населением. Опять начались обоюдные поездки в гости, знакомства, расспросы, рассказы, угощение — сахар, масло, баранки и чай, чай, чай...

По плану работ на лето экспедиционный отряд разделился на две группы. Отряд из Обдорска и свердловчане Каргопольцев с Королевым составили «южную группу». Район их работ — юго-западная часть Ямала до мыса Марре-Сале.

Экспедиционное стадо оленей под наблюдением пастухов оставалось на летовку в районе между реками Тиутей и Харасовой. «Северная группа» — Евладов, Спицин, Ядопчев, пастух Хатанзеев — готовилась в плавание на лодке вдоль берегов Ямала к острову Белому. Встреча обеих групп была назначена на 1 октября в условленном месте у озера Ней-То, куда заблаговременно долж-



Спешное ксание обозов на север Ямала, убегая от весны

ны были доставить «зимние» нарты экспедиции и подогнать оленей.

Лагерь экспедиции стоял на «вотчине» Хаулы Окатэтта — опытного морского зверобоя и хорошего оленевода, пользовавшегося большим авторитетом у всего населения Ямала. В 1908 году он, так же как и некоторые другие ненцы Ямала, получил от Б. М. Житкова медаль Общества акклиматизации и вот уже 20 лет (!!!) терпеливо ждал от него якобы обещанную «бумагу», дающую ему право на «управление всеми самоедами». Хаулы был небогатый, но серьезный человек, о «бумаге» он напомнил и Евладову.

Северный берег Тиутей-Яхи «принадлежал» Сэу Яптику, о котором поговаривали, что он шаман. 13 июля начались «встречи в верхах» и переговоры о лодке. Евладов пишет: «Много интересных моментов имели эти и последующие переговоры с Хаулы и Сэу Яптиком, прежде чем я получил в свое распоряжение лодку тридцатилетнего возраста. Еще более того потребовалось «дипломатических подходов», чтобы получить и опытных спутников. Сначала выбор «хозяев края» остановился на лодке Хаулы, но она оказалась так стара, что ее начали разбирать. Потом перешли на лодку Сэу Яптика и долго на нее ориентировались, но потом хитрый старик заменил ее лодкой Едайко Яптика».

Проводниками пожелали быть сами Хаулы и Сэу. Само собой, должен был собираться в путь и хозяин лодки. Хотя наиболее опытный шкипер Хаулы Окатэтта и имел «крепкий зарок» не выходить никогда в море, после того как его бурей однажды унесло

на Новую Землю, все же и его удалось убедить, настаивая на том, что сопровождение русских избавляет его от клятвы. Сэу же, по словам Евладова, заявил, что «даже опытные промышленники гибнут в море и что они не могут поручить судьбу русских молодым проводникам».

26 июля лодка спустилась в устье Тиутей, еще двое суток не выходили в море, ожидая попутного ветра. Это позволило Евладову предпринять несколько экскурсий по мысу Тиутей-Сале, осмотреть жертвенники и землянки «сииртя» — древних морских зверобоев Ямала. Перед выходом в море каждый бросил в воду монетку в дар местному богу моржей. Отказался выполнить обряд лишь охотовед Спицин, чем сразу нажил себе недоброжелателя в лице старика Сэу, который время от времени с серьезным видом подходил к начальнику и шепотом делился опасениями, что, по его, Сэу, мнению, охотовед Миколаиц не человек вовсе, а... черт. Старика успокаивали.

Вышли в море. Дул порывистый юго-западный ветер, ледяные поля свободно плавали в нескольких милях от берега. Лодка несколько раз подходила ко льдам, чтобы запастись пресной водой и в надежде подстрелить зверя — моржа или тюленя. Впереди до Белого острова лежало 500 километров пути.

Плавание длилось 13 суток. 10 августа у устья реки Ептармы их догнала весть о том, что в чуме Едайко Яптика болезнь. Лодку отпустили и перешли на сушу. Остановились в чуме старейшего жителя ямалских тундр по имени Тар Ямал. Как оказалось, старик лично встречался и помнил предводителя ненецкого восстания 1836—1837 годов Ваули Пиеттомина и экспедицию 1880 года на Полярный Урал Финша и Брэма. Затем на оленях перекочевали в чум зажиточного оленевода Някучи Вэенга.

К этому времени отношение жителей Ямала к экспедиции изменилось к лучшему. Добрая весть о «красных русских» шла впереди отряда. Везде их встречали дружелюбно. Евладов пишет: «Самоеды Ямала (имеется в виду самая северная оконечность полуострова. — А. П.) давно знали о нашем прибытии, оказывали всяческое содействие, проявляли предупредительность и внимание. Ни тени недовольства приездом незваных гостей, ни тени страха перед «начальством» не наблюдалось. Дети и те ожидали нас. В одном месте навстречу нам выехал восьмилетний мальчик. Отец его объяснил, что мальчик никогда еще не видел русских и боялся, как бы они не проехали мимо. Он выехал звать нас к себе в гости в чум».

Все складывалось благополучно, но успокаиваться было рано. 15 августа группа Евладова выехала к проливу Малыгина. В хорошую, ясную погоду с этого места остров Белый виден на горизонте, но в тот день видны были лишь пустынные серо-стальные воды Карского моря под пасмурным небом. Горизонт и остров были закрыты туманом. Здесь, у чума Нгедруй Ядне, путешественники наткнулись на настоящую «белоостровскую заставу». Ненцы не желали, чтобы пришельцы ступили на их «священную землю». Нужно было преодолеть это сопротивление, но не грубым напо-



Памятник-знак

ром, а дружелюбием, разъяснением целей экспедиции. Переговоры Евладова с Ядне — это, пожалуй, один из самых драматических моментов в судьбе экспедиции. Рассказ Евладова об этих переговорах приведем полностью: «На мое заявление о поездке на остров Белый Нгедруй Ядне сказал, что лодок нет и нам ехать нельзя. Я почувствовал в его объяснениях то же нежелание пустить нас на остров, которое помешало Б. М. Житкову в 1908 году углубиться на территорию острова и создало ряд препятствий штурману Иванову в 1828 году исследовать внутренность острова.

Я считал своей обязанностью использовать все средства, имевшиеся в моем распоряжении, чтобы попасть на остров на такое время, какое нам потребуется для его исследования. В случае необходимости я решил не останавливаться перед некоторым нажимом и угрозой вызова противодействующих чумов в Обдорский РИК зимою для объяснений. Практика первого прибрежного чума предreshала отношение к нашему плану и всех остальных, поэтому здесь нужно было исчерпать все разговоры до конца. Тактику дипломатии и обходных путей я решил оставить сразу и сказал:

— Послушай, старик (вэйсако), что я тебе скажу.

Надпись, вырезанная на знаке, оставленная экспедицией на острове Белом



— Скажи, послушаю, чего плохого?

— До нас здесь были два русских человека, одного ты не помнишь, а другого знаешь*. Обоим этим людям самоеды не давали проехать на Белый остров. Теперь ты мне говоришь, что нет лодок, и я ехать тоже не могу. Большой выборный начальник, который послал нас сюда, велел поехать на Белый остров, и я должен там быть. Будешь ли ты мне помогать или нет — все равно я там буду.

— Как терпишь**, если лодок нет?

— Вон у тебя три калданки я видел на нартах. Наверное, ты их не пожалеешь, а я свяжу их плотом, поставлю парус и подожду ветра...

— Так не терпишь, вода большая, другого берега не видно.

— Ну, если мы погибнем, тогда нас спрашивать ни о чем не будут. Так мне легче, чем не поехать на Белый. А куда девались три лодки Яптиков и Ямалов?

* Имеются в виду штурман И. Н. Иванов и Б. М. Житков.

** Ненцы употребляют выражение «терпит» в значении «не может», «не способен», «не нравится» и прочее.

— Они три дня назад ушли на остров промыслять оленя.
— Почему же не дождались меня, ведь я писал бумагу?
— Бумага прошла «хребтом», ко мне не попала, и я не знал, получили ли они.

— Вэйсако, хитрить со мной не надо. Ты знаешь, песец хитрит, а в слопец попадает. Хочешь, я скажу, почему вы не пускаете нас, русских, на Белый остров?

— Ну, скажи.

— Там, на Белом острове, есть у вас главный бог Сэру Ирику («белый дедушка»). Там есть много других идолов, и вы боитесь, что мы тронем, разорим, а святую землю оскверним своими ногами.

— Как ты знаешь? Этого даже не всякий самоедин знает!

— Я еще много другого знаю: я знаю, как солнце по небу ходит, знаю, почему длинная ночь бывает у вас, знаю, почему ночью свет бывает и многое другое. Ты со мной не хитри, я знаю, что ты думаешь.

«Я-вой, я-вой», — удивленно сказал он, и суеверный страх мелькнул в его глазах. Он спокойно сидел за чаем, по плечам свисали волосы, свалившиеся в колтун, остальные волосы торчали вокруг головы. Четыре промышленника-сына сидели напротив и хранили молчание, пока отец разговаривал. Женщины суетились у чая, наш охотовед с интересом наблюдал эту своеобразную борьбу.

— Вэйсако! Скажи всем самоедам, что мы приехали сюда не для богов, а для людей. Богов ваших мы не только трогать, даже смотреть на них не будем, если по дороге попадутся. На острове нам нужно посмотреть, много ли диких оленей осталось, долго ли они вас кормить будут.

Много еще было разговоров у нас, пока старик наконец сказал:

— Однако, тебе надо помогать.

— Как будешь помогать, раз лодок нет?

— Одна-то лодка есть, вчера пришла.

— Ну вот, я вижу, что ты настоящий друг, так и скажу большому выборному начальнику.

— Я тебе дам сына, пусть едет с вами. Он все знает на острове, он стреляет хорошо, вот он сидит...»

Итак, лодка была получена, а с нею и надежные проводники. Дорога на остров Белый была открыта!

А ведь попасть на Белый легко никому еще не удавалось. Б. М. Житков пишет: «Дело было не очень простое — не с точки зрения каких-либо трудностей пути, но с точки зрения религиозной». В 1908 году он пробыл на покрытом льдом и снегом острове всего несколько часов, так и не увидев ничего примечательного. «Верст пятнадцать мы проехали, — пишет он, — увидев только нескольких снегирей».

Ранней весной 1827 года штурман Иванов (или «турман», как называли его ненцы) с помощником Рагозиным не смогли провести полную опись берегов Белого острова из-за сопротивления ненцев.

В тот же день выехали к устью реки Яхады. Евладов поставил на руле лодки массивную сургучную печать и вдавил серебряный рубль. Это означало, что лодка не может двигаться с места, пока печать не снята. Рубль означал, что с этого момента за лодку хозяину будут платить деньги.

18 августа Евладов посетил гидрографическое судно Убеко Сибири* «Прибой». Незадолго до этого его группа встретилась с картографической партией, проводившей съемку береговой линии, под руководством топографа А. А. Деева. Визит на клипер «Прибой» разочаровал. Корреспонденции из Обдорска для участников экспедиции моряки просто не захватили. Хлеб и другие продукты (за исключением масла и сахара) выдать отказались. Евладову выдали квитанцию, по которой он мог получить два мешка муки на базе Тамбей — в 250 километрах от корабля. С судовой радиостанции были переданы телеграммы Евладова в Свердловск и в Москву, в Комитет Севера.

На следующий день морская лодка была снаряжена. После некоторых церемоний всех отплывающих в последний раз окурили оленьим жиром, и рано утром 20 августа двинулись в путь. Пролит Малыгина пересекли под парусом за 12 часов, и к 5 часам вечера якорь был брошен на отмели у южного берега острова. Самое трудное препятствие было преодолено. Понятны радость и волнение путешественников. «Мы были в отличном настроении, — пишет Евладов, — нам казалось, что даже при отсутствии каких-либо иных результатов достижение необитаемого и неисследованного острова Белого, накладка его ситуации на карту, уже оправдывает расходы, хоть и не отвечает вполне существу задания экспедиции. Эта победа над трудностями пути, которых было так много, начиная с самого Обдорска, победа над скептиками, которые не верили в возможность достижения Белого острова, укрепляла волю к дальнейшим исследованиям».

Здесь ненадолго оставим Евладова и его спутников, потому что пришла пора начать рассказ о другой экспедиции.

По следам древних арктических охотников

Североямальная экспедиция была снаряжена научно-исследовательской секцией Комитета Севера при Президиуме ВЦИК для изучения этнографии и археологии Ямала. Исследовательские работы предполагалось вести у пролива Малыгина и на острове Белом. В составе экспедиции — начальник этнограф Наталья Александровна Котовщикова, археолог-этнограф Валерий Николаевич Чернецов, зоолог Константин Ратнер — все студенты географического факультета Ленинградского университета.

Гидрографическое судно «Полярный» с участниками экспедиции на борту вышло из порта Архангельск 8 августа 1928 года. Это был низкий, с закругленным форштевнем китобоец (водоиз-

* Убеко Сибири — Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Карском море и в устьях сибирских рек.



Ямал, 1926—1928 гг. Жертвенник на высоком мысе у Карского моря

мещение — 575 тонн), построенный в Норвегии в 1910 году для промысла. Китов ему не хватило, и в 1915 году он был приобретен русским морским ведомством для поисков «Св. Анны» и экспедиции Брусилова.

12 августа «Полярный» прошел Индигскую губу и уже к 23 августа подошел к мысу Марре-Сале на Ямале. Предполагалось, что Североямальная экспедиция высадится у пролива Малыгина, но по каким-то причинам судно изменило курс. Решено было сойти на берег у Марре-Сале. Из-за шторма этого сделать сразу не удалось, судно ушло на двое суток «штормоваться» в море, и лишь 25 августа Котовщикова, Чернецов и Ратнер ступили на землю Ямала.

Ненцев со стадами в это время здесь поблизости не было. Имея большое количество продуктов и снаряжения при полном отсутствии транспорта, экспедиция долго не могла не только сдвинуться с места, но даже перебросить грузы поближе к радиостанции Марре-Сале. 13 сентября в лагерь Котовщиковой приехали гости из «южной группы» экспедиции Евладова. Узнав, что молодые исследователи намереваются вести работы на самом Севере, у пролива Малыгина, они (скорее всего Каргопольцев) посоветовали нанять «самоедскую ладью». Стали ждать «ладью». 16 сентября пришла на Марре-Сале лодка ненцев Пуйко, но хозяева ехать на Север отказались.

Кто-то из ненцев рода Хороля все же помог вывезти грузы поближе к радиостанции, и лишь через месяц после высадки, 26 сен-

тября, можно было уйти с побережья в глубь ямальских тундр. Часть пути шли вместе с Каргопольцевым, который начал продвигаться к условленному месту встречи у озера Ней-То. Чернецов и Ратнер продвигались от чума к чуму, пользуясь неписаными правилами северного гостеприимства или беря нарты и оленей у ненцев за плату. В пути их отношения с оленеводами складывались то лучше, то хуже в зависимости от характера просьб, настойчивости, такта и настроения гостей и хозяев.

1 октября не одна, а две экспедиции встретились у озера Ней-То. Вот как пишет о первых минутах встречи Евладов: «Не было еще полудня, когда мы, вскочив на пригорок, воткнулись в наш стан. Собаки кинулись кучей с громким внезапным лаем, и из-за чума и палатки Ветеринарно-бактериологического института (наша не была поставлена) выскочили люди, столпились и изумленно смотрели на 11 нарт, влетающих полным махом в стан. Я поднял руку и приветственно махнул. Вася бросился к нам и закричал: «Наши, наши!» В толпе я увидел Наталью Котовщикову — значит, дождалась. Трогательная горячая встреча, радушие, смех, общая радость по поводу благополучного свидания. Первые разговоры ото всех сразу и всем сразу:

- Были ли на Белом острове?
- Десять дней прожили.
- Как олени?
- Ничего, была чесотка, теперь почти ликвидирована.
- Где Иван Васильевич (Каргопольцев. — А. П.)?
- Он ждет на зимних нартах, туда одно касание.
- Как вы здесь, Наталья Александровна?
- Пароход не дошел до Белого, высадил нас на рации Марре-Сале.

— Вот несчастье!»

«Южная» и «северная» группы отчитались о пройденном маршруте, о результатах работ. «Южный» отряд покинул лагерь на Тиутей-Яхе 21 июля. Он ушел к реке Харасовой и далее на юг через Наду-Яху к реке Морды. На лодках спускались к устью Морды, потом на наемных оленях передвигались по побережью Карского моря. Каргопольцев работал в паре с ветфельдшером Тихоновым. Собирали сведения об оленеводстве, о морских промыслах, о возможности торговли с ненцами. Ветеринарно-бактериологический отряд проводил работы по своей программе — в ненецких стадах и на не посещаемых оленеводами безлюдных территориях, где в прошлые годы свирепствовала сибирская язва.

К концу сентября они вышли к установленному месту встречи у озера Ней-То.

Евладов рассказал о плавании к проливу Малыгина и посещении острова Белого. «Северной» группой были собраны сведения о ямальской популяции дикого северного оленя, о ненецких промыслах «дикаря» на острове. Собранные материалы к карте северной части Ямала и острова Белого, записана ненецкая топонимика внутренней части Белого острова. Случайно Евладову удалось побывать у жертвенников на западном побережье острова, а затем



Просторы Ямала

ненцы позволили осмотреть главную святыню — жертвенник хозяина острова, покровителя диких оленей Сэру Ирику. Возможно, Евладов и Спицин были первые европейцы, лично познакомившиеся с «белым дедушкой».

Из-за нехватки хлеба путешественники были вынуждены отказаться от попытки пересечь остров пешком с юга на север — 70—80 километров по болотистой тундре. О северном берегу ничего не могли сообщить им и ненцы, которые вообще туда не ходили. Перед отъездом с острова на высоком мысе Вангутта-Сале был сооружен памятный знак экспедиции. Единственный раз за всю экспедицию было предложено дать новое географическое название — мыс Сидя-Хаген-Сале («два святых мыса») назвать мысом Житкова, так как это та точка острова, куда он выехал на оленях весной 1908 года.

30 августа возвратились на материк. Были продолжены похозяйственные описания и бюджетные опросы оленеводов, собирались сведения об охоте на дикого оленя и морских промыслах в про-

ливе Малыгина. Осматривались ягельники на предмет возможности выпаса крупных оленьих стад в арктической тундре и зимой. Евладову удалось побывать и сфотографировать главный жертвенник Яумал-Хэ.

Евладов, зная о готовящейся экспедиции молодых ученых-ленинградцев, беспокоился, не застав их в августе у пролива Малыгина, а еще больше был обеспокоен, встретив их в октябре и узнав сложившуюся ситуацию и их планы.

5 октября экспедиции расстались. Котовщикова, Чернецов, Ратнер и Вася Терентьев возвратились к своей базе на Марре-Сале, а Евладов и его товарищи остались в лагере на Ней-То, ожидая хорошего снежного пути для кочевки на юг. Обратный путь экспедиции Евладова проходил вдоль восточного берега озера Ямбу. Здесь был осмотрен древний русский волок из Ямбу в Ней-То. Промеры перешейка и пробы грунта брались с практической целью — думали о возможности восстановления «малого судоходства» по древнему пути.

Последний месяц кочевков был особенно труден из-за отсутствия продовольствия. Питались одним мясом, на десерт — чай с заплесневелыми сушками.

В конце декабря отряд возвратился в Обдорск. Там в эти дни проходил районный съезд Советов. Евладов принял участие в заседаниях сначала в качестве гостя, а затем делегата с решающим голосом. В начале февраля, закончив сборы, Евладов и Королев выехали к зимним стойбищам ямальских ненцев на реке Ерудей, а охотовед Спицин — в Березовское лесничество на Казым, Полуй, Куноват. Здесь они встретились со своими старыми знакомыми с Ямала.

У Евладова со многими оленеводами сложились самые теплые, дружеские отношения. Ему не раз приходилось слышать: «Ты, однако, самоедин — говоришь, как мы, ешь сырое мясо с нами вместе, нашу одежду носишь. Наш ты, однако. Другие сырое мясо и кровь пить не терпят». От ненцев он получил прозвище Ямал Харютти (ямальский житель), иногда его дружески величали Гайво Хориче (лысая голова). Авторитет начальника экспедиции у коренных жителей тундры был велик. К нему издалека ехали с просьбами о помощи, приходили за советом, приглашали на семейные праздники. Отношения экспедиции с жителями Ямала можно считать образцом дружбы советских людей разных национальностей.

В июне 1929 года все участники экспедиции возвратились в Свердловск*. А в это время экспедиция Котовщиковой продолжала работать в Ямальской тундре.

Новый 1929 год они встретили не у реки Харасовой, как предполагал Евладов, а на крайнем северо-востоке полуострова, у мыса Поелово. «Гостевали» в чуме Някоче Вэненга. В эти дни самым главным для молодых исследователей было приспособиться к суровой

* О путешествии к Белому острову Евладов рассказал в небольшой книге, изданной в 1930 году в Свердловске. Книгу Евладова «В тундрах Ямала» сейчас можно найти лишь в самых крупных научных библиотеках страны, она стала библиографической редкостью.

обстановке кочевой жизни, овладеть в достаточной степени ненецким языком, чтобы собирать этнографический материал...

В феврале сплошную полярную ночь прорезали первые лучи солнца. Чернецов стал ездить с ненцами на ледовый припай охотиться на тюленей, часто выезжали на берег и Котовщикова с Ратнером. Интересы Чернецова все больше сосредоточивались на тех сторонах хозяйства и жизненного уклада ямальных ненцев, которые были связаны с их временной оседлостью на побережьях и морской охотой. Постоянные поездки на берег и обратно в глубь тундры, иногда за десятки километров, не нравились Чернецову. Он предложил своим товарищам пожить некоторое время отдельно от ненцев. Настоящего эскимосского иглу у них не получилось, но все же они втроем прожили на мысе Поелово несколько дней в построенной ими снежной норе.

Отношения с Някоче Вэннга, уже начинавшим тяготиться гостеприимством, стали постепенно портиться. Нередко вспыхивали ссоры, произносились обидные слова. Действительно, содержать в чуме троих гостей было нелегко. Пришлось разъехаться и гостить поодиночке в разных чумах, иногда совсем недалеко друг от друга. В середине февраля у одного из гостеприимных хозяев за одну ночь волки зарезали 26 оленей. «Вину» за это он возложил на Котовщикову, объясняя потраву тем, что, когда русскую женщину возили на его оленях к священному месту на Яумал-Хэ, она (возможно!) переступила через череп или зуб белого медведя, который мог (!) находиться под снегом. Она этим прогневила духов, которые стали мстить его оленям. Разубедить суеверных оленеводов было невозможно.

В марте кочевали вдоль рек Хабей и Пясадай. Котовщикова стала уже хорошо понимать ненецкую речь, много записывала. Чернецов охотился, часто неудачно и с риском для жизни, собирая сведения о промыслах морского зверя. Ратнер помогал им во всем и, видимо готовясь к летним зоологическим работам, штудировал книги по экологии птиц и ластоногих. Вася Терентьев работал отдельно. Он продолжил бюджетные похозяйственные обследования, начатые Евладовым.

Без привычки к суровому климату, достаточного знания языка, не всегда в дружелюбном окружении, часто в одиночку и в отрыве друг от друга, жилось им зимой 1929 года конечно же нелегко. Но они перенесли все с мужеством и твердостью духа.

Однако были и приятные моменты. С весной прибыла долгожданная почта. Дошли письма от Евладова, а профессор Тан-Богораз порадовал своих учеников письмом и посылкой с гостинцами. Приближалось лето, солнце грело все жарче, чумов и интересных людей вокруг стало больше. Снег сползал с вершин холмов, и теплые островки земли спешили занять хлопотливые гусиные семьи. Жить становилось лучше, веселее.

По-видимому, только весной 1929 года у Чернецова сложился план, не предусмотренный первоначальной программой летних работ. Возможно, от Евладова, а может быть, и зимой от разговорчивого Някочи Вэннга Чернецов узнал о древних землянках на мы-

се Тиутей-Сале. Он предложил начальнику экспедиции Котовщиковой провести археологические разведки не только у пролива Малыгина, но и на Тиутей-Сале. Так как основная трудность заключалась теперь в том, как добраться за сотни километров к югу, к реке Тиутей, то он взял это трудное дело на себя, предоставив своим товарищам работать в уже знакомых им местах на побережье пролива Малыгина. Была, правда, и другая идея — провести летом археологическую разведку на Белом, но... все решил случай. Кто-то из ненцев ехал на юг «по хребту» и мог подбросить попутчика к верховьям Тиутей-Яхи. Сборы были недолги, и через несколько дней Чернецов уже был в гостях у «хозяина» реки Тиутей Сэу Яптика. Несколько дней прожил он у Сэу. По-видимому, ни гость, ни хозяин не пришли друг другу по душе. Сэу везти Чернецова отказался, и трудно было бы ему добраться к побережью Карского моря через взбухшие снега и вскрывшиеся реки, если бы не добрый «ангел-хранитель» ямальных экспедиций Хаулы Окатэтта. Это на «его земле» стоит сейчас знаменитый поселок Харасавэй, и, вероятно, ямальским геологам следует знать это имя.

Чернецов встретился с Хаулы 24 мая и в тот же день записал в дневнике: «...он умилил своим критическим исследовательским подходом к некоторым вопросам. Он, например, спросил меня, как я буду жить на устье (реки Тиутей. — А. П.) без мяса, не умру ли я там от одной хлебной пищи. Я ответил, что русские от хлеба не умирают, а от одного мяса чувствуют себя очень плохо. Собеседник мой так и просиял — летом ходившие русские (Евладов. — А. П.) так и говорили — с хлеба, говорят, мы не умрем, а на одном мясе плохо...» Смысл разговора, по-видимому, такой: Хаулы беспокоился, не умрет ли русский от голода или цинги. И, лишь удостоверившись, что он уверен в себе, взялся отвезти на безлюдный Тиутей-Сале. В день 1 июня 1929 года Хаулы Окатэтта вывез Чернецова к землянкам «сииртя» — древних морских зверобоев.

Чернецов прожил на мысе Тиутей более полутора месяцев. В одиночку он конечно же не мог произвести значительные раскопки. Он делал зарисовки, чертил планы, собирал подъемный материал — керамику, металлические предметы, поделки из дерева и оленьего рога. Жил один в палатке, охотился...

В середине июля ему пришлось прекратить работы на Тиутей-Сале. Случилось то, чего опасался Евладов. Трагически погибла начальница Североямальской экспедиции Наталья Александровна Котовщикова. Кто принес эту весть на пустынный мыс Тиутей-Сале — неизвестно. Но несомненно, Чернецов узнал о случившемся раньше других. В полевых дневниках он пишет, что уже 17 июля был на реке Тамбей и «под присягой», с приложением личной тамги, собрал сведения об обстоятельствах гибели начальника экспедиции. Котовщикова скончалась в полном одиночестве от холода и цинги на побережье пролива Малыгина, всего в нескольких километрах от ближайших ненецких чумов и стоянки Ратнера, который не знал о ее местонахождении.

С рации Марре-Сале была дана радиограмма в Обдорск:

«Марре-Сале сообщило АВ тчк Между 17—19 июля берегу про-

лива Малыгина скончалась Наталья Александровна Котовщикова тчк Причина смерти неизвестна зпт тело найдено холодным зпт остальные просят помощи тчк РИК указал Убеко «Прибой» ожидающих мысу Хаен-Сале снять установить причину зпт собранные материалы тело доставить Обдорск тчк ПредРИКа Чусовитин».

«Прибой» выполнил приказ — подошел к мысу Хаен-Сале, встретился с Чернецовым и Ратнером. С борта судна в Обдорск передал: «Сообщение «Прибоя» Участники экспедиции Чернецов Ратнер здоровы снабжены продуктами зпт продолжают работы мысе Шайтан тчк Экспедиция будет доставлена Обдорск обратным походом Убеко тчк Игнатов».

А. К. Омельчук в книге «Рыцари Севера» пишет о том, что Котовщикова была похоронена Чернецовым и Ратнером на месте гибели. О могиле Котовщиковой у геодезического знака на мысе Хаен-Сале упоминает М. И. Белов. Значит ли это, что «Прибой» не выполнил распоряжение РИКа о доставке в Обдорск тела прибывшей из далекого Ленинграда и погибшей на севере Ямала при невыясненных обстоятельствах начальника экспедиции Комитета Севера? Пока трудно ответить на этот вопрос.

Чернецов и Ратнер продолжали вести археологические работы у пролива Малыгина до сентября. Обрато в Обдорск они, как это и предполагалось, были доставлены Убеко Сибири. Далее до Тобольска плыли по Оби на судах речного каравана Карской экспедиции.

5 февраля 1930 года отчет Чернецова о работе Североямальной экспедиции был заслушан в Москве.

Молчанием почтили память Н. А. Котовщиковой. Научные результаты экспедиции были признаны — открыта новая археологическая культура морских охотников, вписана еще одна страница в историю человека в Арктике.

Имя незаурядного человека, путешественника, исследователя Ямала профессора Б. М. Житкова было нанесено на карту острова Белого по инициативе Евладова. В. Н. Чернецов — крупный советский ученый-северовед, археолог, этнограф — оставил о себе память своими научными трудами. Его имя связано с раскопками на мысе Тиутей. Трагическая гибель Н. А. Котовщиковой оставила след на Хаен-Сале. Лишь имя Владимира Петровича Евладова — организатора и начальника самой крупной в истории изучения Ямала экспедиции — и сейчас мало кому известно. Детальный отчет о путешествии и интереснейшие полевые дневники (теперь уже шестидесятилетней давности!) неизвестны даже специалистам. Нет на карте Ямала имени исследователя, который стал первым в истории арктических путешествий европейцем, ступившим на землю Белого острова, и увидел его реки, озера, растительный и животный мир, охотничьи промыслы и священные места ненцев. Ведь у его предшественников под ногами был лишь снег, а вокруг однообразная белая пустыня, почти неотличимая от скованных льдом вод пролива Малыгина...



Олег Овсянников

ЛЮДЕЙ УШЕДШИХ ИМЕНА...

«На пристойном месте, которое у моря блиско и на высоте издалека видно, склать из камней высокой маяк и на нем утвердить великой деревянной крест... и прежде отъездку вырезать при оном кресте литерами на доске или лучше начертать и смолоу вычернить на камне имена судов и командиров, год, месяц и число, когда сие место российскими мореплавателями искано...» — так писал Михаил Васильевич Ломоносов в 1763 году в Примерной инструкции морским командующим офицерам, отправляющимся к отысканию пути на восток Северным океаном

Русский Север всегда стоял лицом к морю, и русский помор не мыслил себе жизнь без моря. Море накладывало зримый и незримый отпечаток на хозяйственный и бытовой уклад значительной части населения всего региона.

На одной из могил на далеком Шпицбергене над останками неизвестного мореплавателя стоял крест с вырезанной надписью. Вот часть перевода этого текста: «...тот, кто бороздит море, вступает в союз со счастьем, ему принадлежит мир, и он жнет не сея, ибо море есть поле надежды». Надежда и удача — вот две сестры, на счастливое сочетание которых всегда уповал мореплаватель, всякий раз надеясь на хороший попутный ветер, удачный промысел и на возвращение домой на берег. Недаром одна из старинных поморских пословиц утверждала: «Море — наше поле».

Издавна скудость почв понуждала северного крестьянина обратить свои взоры на другое «поле» — море — и заняться опасными и нелегкими морскими звериными и рыбными промыс-

лами. И труден и нелегко, а порой и совсем горек был «хлеб» этого голубого поля. А неизведанность пространств арктических морей, начинавшихся нередко прямо у порога родного дома, неудержимо влекла и манила. Но восхищение красотами и силами стихий шло рука об руку с многовековым накоплением практических сведений об этом районе и выработкой наиболее рациональных правил поведения человека в специфических условиях Севера. Сами поморы закрепили свои практические знания, накопленные веками освоения Арктики, во многих документах — знаменитых поморских лоциях, старинном морском уставе новоземельских промышленников, других документах.

Один из таких документов — описание морских промыслов населения Севера, составленное в конце XVIII столетия. Ценность этого исторического источника поистине трудно переоценить — перед нами своеобразная поморская энциклопедия, запечатлевшая на своих страницах уровень хозяйственного освоения одного из труднодоступных районов Восточной Европы.

«Однако главнейшие упражняются в звериных промыслах, в которых равномерно участвуют и все вышеименованных мест жители (то есть «жители городов Архангельска, Холмогор, Онеги, Кеми и Колы, отчасти Архангельской, Холмогорской и Кольской округ крестьяне») с тою разницею, что мезенцы промыслы производят единственно на Новой Земле и на мысу, Каниным Носом называемом, а архангельские, онежские, и кемские, и кольские жители хотя и промышляют на Новой Земле, но более на островах Шпицберген и в Гренландии, которые у простого народа вообще известны под именем Большого и Малого Груманта» — так документ фиксирует традиционные, сложившиеся за века основные районы арктических морских промыслов. А сложение этих районов — Беломорского, Баренцевого, Новоземельского, — естественно, произошло не сразу, и не одно поколение поморов приложило к этому свои знания, упорство, а нередко им приходилось и голову сложить!

Безусловно, с тех пор немало уткло воды, беспощадное время, а порой и беспощадная деятельность людей уничтожили многие следы промысловой деятельности человека в Арктике. И как на заповедные места смотрим мы с надеждой на отдаленные и мало освоенные в настоящее время микрорегионы Арктики — вдруг там-то и сохранился пока еще мало известный пласт поморской промысловой культуры!

А сохранились ли материальные остатки ранней промысловой деятельности поморов на кромке материкового берега и что вообще могло сохраниться, например, в районе, который был освоен первым, — речь идет о побережье Белого моря от Соловецких островов до Канина полуострова?

Начиная с 1982 года экспедиция Ленинградского отделения Института археологии Академии наук СССР провела обследование части побережья Кольского полуострова (на Терском берегу и в «горле» Белого моря), на Зимнем берегу, на острове Моржовце и Канином полуострове.

Недалеко от устья, на левом берегу реки Варзуги, удалось обнаружить и исследовать несколько могил XII—XIII веков, оставленных местным лопарским населением. Самое важное было то, что материальная культура племен терской лопи сложилась, судя по находкам, благодаря устойчивым контактам между местным населением и русскими жителями Нижнего Подвинья. Могильник находился в районе, который известен в русских письменных источниках с 60-х годов XIII столетия как «Тре», «Тир», «Тер».

Со временем Терская сторона, очень четко ограниченная еще в средние века контактная зона местного и нижнедвинского русского населения, постепенно превратилась в Варзужскую волость. Западная граница этой волости с XV века фиксируется у реки Умбы, а восточная — по реке Пялице, где в то время и проходил «лопский рубеж»: одной половиной реки владели двиняне, а другой — терские лопари — «то им и межа». Не случайно в первой половине XVI века жители Подвинья платили оброк — особый «морской оброк с Терской стороны» — за пользование здесь морскими угодьями! Однако с середины XVI века начинается усиление русского влияния и за прежней границей владений — «лопским рубежом». Причем на первых порах владельцами морских участков-тонь выступают двинские крестьяне, а уже в XVII столетии земли на Пулонгском и Сосновском берегах переходят монастырям.

Интенсивная промысловая деятельность поморов в этих местах продолжается с XV века до настоящего времени. Но осталась некая традиция — традиционные места рыбной ловли — тони, остался старинный обычай оставлять и такие следы своего пребывания, как кресты. Обетные и памятные кресты — своеобразный памятник народной поморской, а по существу крестьянской культуры.

Своеобразие обетных и памятных крестов — в их «комплексности»: являясь по своей форме культовыми сооружениями, они оказались самым тесным образом связанными с хозяйственным освоением побережья арктических островов и всего Арктического бассейна. Так поморские кресты стали историческими памятниками поморского мореплавания и ценнейшими историческими «документами», ибо на обетных крестах фиксировалась не только дата его сооружения, но часто и имена тех, кто их соорудил. Эти памятники как бы стоят между нами и давно прошедшими временами и связывают нас; это мост, благодаря которому эти люди становятся нам ближе, они предстают перед нами реальными персонажами событий минувших лет.

Естественно, что до наших дней сохранились (да и то зачастую фрагментарно!) обетные кресты довольно позднего времени — главным образом конца XIX—XX века. Однако и эти памятники находятся уже на грани исчезновения, мы рискуем потерять последнее зримое звено традиции ушедших времен.

Одной из задач нашей экспедиции было не просто зафиксировать остатки крестов. Важно то, что удалось большинство

памятников связать в топографическом отношении с местами старинных становищ и тонь, известных по письменным документам.

Итак, река Пялица — старинный «лопский рубеж»: с левого берега реки начинался наш почти двухсоткилометровый маршрут к далекому Поною вдоль беспокойного и стремительного «горла» Белого моря. Пока идут песчаные берега, сменяющиеся то кочковатой тундрой, выходящей на край берега, то неожиданными выходами холодного серого камня.

Вот Бабя губа. В поморской лоции XVIII века она описана так: «Бабя губа признать: на задней земли бор с седлом, нижней конец пониже, а ни нижней земли о море, с руску сторону, кряж высокой с сопкой, на нем гурь, внизу на наволоки избы...» Ситуация, описанная в лоции, полностью «легла» на местность: в районе устья реки Бабьей есть две губы — Малая (южная) и Большая (северная), между ними высокий полуостров-кряж. Северная губа, несомненно, представляет собой наиболее благоприятную гавань для захода и отстоя поморских судов: на протяжении почти 700 метров это вытянутый, почти прямоугольной формы залив с ровными обрывистыми берегами. Вот у наших ног плещутся волны гавани — такой большой, что несколько судов могут свободно разместиться в ее акватории. Но вода убывает, а через несколько часов гавань совершенно «обсохла», и мы свободно переходим с наволока на другой берег губы по плотному песчаному грунту с небольшим набросом мелкой гальки вдоль русла впадающего в губу пресноводного ручья. Все это давало возможность мореходам спокойно входить в гавань, а когда суда «обсыхали» и стояли на дне губы, подпертые вертикальными стойками, производить ремонт, если он требовался. Поэтому не случайно именно на северном берегу Большой губы, у самого входа в нее, были зафиксированы остатки нескольких крестов, обозначавших вход в губу с моря. Удалось зафиксировать остатки только трех крестов, возможно, первоначально их было больше. Но и те, что сохранились, являли собой печальное зрелище — отдельные части, на которых с трудом читались отдельные буквы аббревиатур: ЛМ — лобное место, РБ — раб божий и другие. Особенно заинтересовала нас нижняя часть креста № 1 — здесь можно было разобрать несколько сохранившихся букв от надписи: «... шли на М...» Что это? «Шли на Мурман...»? Вполне возможно, что здесь отставалось промышленное судно, направлявшееся на мурманские рыбные промыслы.

На наволоке, у подножия кряжа, были обмерены остатки двух зимовий. Нет, это не старинный памятник, хотя время задолго с ветрами и непогодами сделало ветхими некогда мощные венцы срубных построек. Зимовья относятся к концу прошлого и началу нынешнего столетия, но поскольку они входят в комплекс «гавань — кресты — зимовье», то, конечно, тоже заслуживают внимания. Лоция XVIII века отмечала на наволоке промысловые избы, но край террасы, на которой они стояли, постоянно разрушается, и даже место тех стародавних построек сей-

час вряд ли сохранилось. Но по традиции вновь и вновь ставили промышленники свое зимовье на наволоке.

Вот как выглядят остатки одного из комплексов зимовья: сооружение состоит из двух частей — избы и небольших сеней. Изба в плане почти квадратная: 3,3×3,6 м, срублена из толстых бревен, диаметр которых около 30 см. Внутри помещения все стенки сильно подтесаны — «гладкие», плотно примыкают друг к другу, паз выбран в нижней части ствола. Высокая трава шелестит под ветром у старых бревен. Кажется, что изба сопротивляется разрушению: еще почти на 2 метра сохраняются северная и южная стенки сруба, на южной стене можно определить очертания оконного проема — окно было довольно большим, двери нет, но сохранился порог и дверной проем. Видно, что дверь открывалась наружу. Сени примыкали к избе с восточной стороны, они не только предохраняли вход в избу и берегли избыное тепло, но и могли служить небольшим складским помещением. О покрытии всего комплекса — избы и сеней — можно судить по сохранившимся конструктивным деталям в верхней части избы. Покрытие было прочным и плотным, его бревна выдерживали крышу с плотной засыпкой грунта.

Да, не спешат исчезнуть с лица Земли сооружения, построенные прочно, воздвигнутые с учетом всех особенностей своего географического местоположения. Не потому ли так прочны еще углы избы, срубленные «в лапу», посаженные на мощные, крепкие щипы-нагеля. Да разве изба — это не корабль на суше, а корабль — не дом на море?!

На многих тонях, на которых не одну сотню лет промышляли поморы, остались следы их обетных крестов — ручей Глубокий, Качалово (в лоции XVIII века: «Качалово. Заходить в полводы, в устье есть середьш, ходят по обе стороны, токмо о нижней наволоке лучше, стоят против крестов»), ручьи Гурьеватый, Золотой, река Снежница. На остатках креста в устье ручья Золотого — дата: «1881 год».

Помню, как в сплошной, беспросветный ливень пришли мы на тоню Красные Щелки. Рыбаки, сидящие на тоне, устроили нас на ночь, помогли чем могли. Красные Щелки — так называется современная рыбацья тonya. Вероятно, данный пункт можно отождествить с урочищем Красные Лудки, хорошо известным по лоции XVIII века: «Красные Лудки признать: с русской стороны крутой кряж, а на верхней земли мох рябой, на верхнем наволоке большой гурей... стоят прям крестов». Ручей впадает в море, образуя далеко вдающуюся в море губу длиной почти 300 метров, шириной около 100 метров. Берега губы красновато-розоватого оттенка, какой-то особенный, теплый свет они излучали вечером, при неярких лучах заходящего солнца.

Кресты стоят на верхней, «русской» стороне губы. На самом мысу стоит высокий, почти в четыре метра, крепкий крест довольно хорошей сохранности, сооруженный из аккуратно вытесанных брусев. Внизу, у основания креста, — наброс камней. Буквы вырезаны неглубоко, но хорошо читаются. Конечно, особый

интерес представляет так называемая летопись — надпись, вырезанная в нижней части креста: «Федор Иванович 1915 года Апр. 29 д. работали съ Зимнаго Бер. д. Ручьи Я СГ СФ Ушаков ГВГ». Известно, что жители поселений противоположного берега беломорского «горла» — так называемого Зимнего Берега — часто ходили сюда на промысел. Полностью ответить на все вопросы, связанные с крестом Ушаковых, мы понимали, можно было, только побывав на самом Зимнем Берегу, в деревне Ручьи, но это можно было сделать только позднее.

Метрах в 400 от креста Ушаковых находились еще два креста — один из них, довольно хорошей сохранности, имел высоту более трех метров. Нижняя часть креста — мощный необтесанный комль, основание которого укреплено камнями. Такое впечатление, что крест недавно «реставрировали» — прибита вновь малая верхняя крестовина, но поместили ее неправильно — в тот паз, где должна находиться несохранившаяся большая крестовина. Нам повезло — на нижней части креста, где обычно располагается «летопись», была обнаружена вырезанная дата: «1870 года».

По мере нашего продвижения к реке Поной все каменистее и живописнее становился морской берег. В устье ручья Виловатого была зафиксирована целая группа крестов. Поморская лодка XVIII века это место описала так: «Виловата от Лудок 10 верст, здали признать: от Лудок о море перва черневь, а в ней в середине белого мху немного — то губа Пустая, от ней вниз другая черневь — то Виловата, на верхней земле бор невысокой долгой...» Высокие каменистые берега длинной, почти 400 метровой губы могли служить надежной защитой для судов во время непогоды. Два из пяти зафиксированных крестов стояли на «верхнем» берегу губы. Сохранность их различна, на отдельных деталях видны лишь отдельные буквы аббревиатуры. Группа из трех крестов находилась на «нижнем» берегу губы, в ее средней части. Большой интерес представляет текст, вырезанный в нижней части одного из крестов: «1893 июня 9 дня Василий Иванов... Федот Андреев Семенов». Комплекс крестов в губе Виловатой свидетельствует о том, что это место в XIX веке часто посещали поморы-промышленники.

На следующий год, в полевой сезон 1982 года, маршрут Сосновка — Поной мы проделали дважды: до Поноя на рыбацкой лодке, а обратно — своим ходом с детальным обследованием тех пунктов, на которых не удалось побывать в предыдущие годы. Необычайно сильное впечатление оставила Понойская губа, когда наша лодка вошла в мощный каменный коридор — понойский каньон. Здесь уже во всю силу чувствуется северная «дикая» природа — скалы, камень...

Поселок Поной заброшен не так давно, но брошен людьми наскоро, жители улетали из родного гнезда на небольших рейсовых самолетах, взяв только самое необходимое. Поэтому в домах осталась мебель, перины, громоздкая посуда, книги, даже письма... Люди здесь иногда бывают, вот кто-то сделал своеоб-

разную «экспозицию» из нескольких десятков самоваров. Почти два десятка оставленных жилых домов, старая церковь, остатки машинного двора и трактор у его ворот — таким предстает поселок. Именно около этого двора находился знаменитый понойский каменный «лабиринт» — одно из знаменитейших древних сооружений подобного рода, — воздвигнутый более тысячи лет назад, зафиксированный еще в конце прошлого столетия и вот погибший под гусеницами трактора, который стоит тут же, забытый и брошенный, как и все вокруг него...

Середина июля, на солнышке тепло, а на теневых сторонах домов — сугробы. Снег лежит в распадах сопок, на наиболее отвесных участках обрывистого берега, в западинах каньона. Несколько неприступны эти участки, мы поняли уже через несколько дней, когда стали карабкаться по склонам берега, направляясь в обратный путь. В устье Поноя пришлось ждать отлива, чтобы перебраться на остров, на котором, как нам говорили еще в поселке Сосновка, есть «крест капитана». Вот стоит крест, но надпись не на нем, а на каменной плите: «Под сим камнем погребено тело раба божьего Александра Никонорова Кочина 18 лет Кольжмской волости, утопшего противу Поною на шняке, застигнутою сильною бурею с 7 на 8 октября ночи 1880 г. ...»

А от устья Поноя наш маршрут вытянулся уже в «ниточку» по тоням — Толстый нос, Красный мыс, Рвы, Кислоха, Кузьмино, Тяпчиха, Пялка и далее к Сосновке.

Вполне понятно, что на следующий же полевой сезон одним из первых пунктов нашего обследования была деревня на Зимнем Берегу Белого моря — Ручьи. На деревенском кладбище удалось разыскать скромные деревянные надгробия Ушаковых. Оказывается, Федор Иванович Ушаков родился в 1862 году, а умер в 1941-м. Второй Ушаков, упомянутый на кресте в Красных Щелках СФ, — это его сын — Степан Федорович. Он родился в 1882 году и, пережив отца всего на три года, умер в 1944 году. В деревне Ручьи и сейчас живут родственники Федора Ушакова. Нам повезло, что его внук Юрий Степанович был дома, а не в отъезде (он как раз собирался с женой лететь в Архангельск) и немного рассказал о своем деде.

Отец Федора Ивановича погиб на промыслах на кошках около острова Моржева, и его воспитывал дед Роман. Матери у него тогда уже не было. Тяжелое детство не ожесточило Федора Ивановича. А жизнь была нелегкая — работа на Кольском полуострове, на знаменитых промыслах в Кедах (недалеко от острова Моржевец). Юрий Степанович дает нам коробку для шильев, сработанную его дедом, о чем свидетельствуют вырезанные на стенках ящика надписи: «1890 год месяца февраля 24 числа» — на одной стороне — и «Федора Ивановича Ушакова» — на другой.

Дальнейшие поиски памятников, связанных с крестьянскими полярными мореходами, несомненно, выявят целые поморские «династии», на протяжении длительного времени связанные с поморскими промыслами. Нет сомнения, что надо спешить и не от-

кладывать эти поиски в долгий ящик, ибо время не ждет.

Между прочим, это хорошо понимали те, кто бороздил моря. Поэтому, не промедлив, ставили поморы для себя и своих сотоварищей да сродственников приметные знаки, облегчавшие путь на промысел. Недаром один из крестьян — владельцев лоции записал на ее страницах истинно святые слова: «И опосля нас помор на промысел пойдет, как же о себе след для него не оставить».

В 1983—1984 годах экспедиции удалось побывать на знаменитом становище Кеды, осмотреть кресты в устье реки Кековки, на острове Моржовец. Но пожалуй, больше всего нас взволновали кресты в поморском селе Койда. Это большое село, на его территории стоит несколько крестов. Однако нельзя не сказать о двух крестах, стоявших на окраине села, на берегу губы. К сожалению, даже старшее поколение уже начинает забывать людей, которые упомянуты в этих надписях.

Необходимо энергичнее проводить работу по фиксации памятников поморского мореплавания. Сегодня мы еще можем увидеть в Зимней Золотице на тоне Ручей крест с надписью: «1827 г. 7 сент... роботал Авраам Ф. Голуби...»; на острове Моржовец: «1878 года месяца... дня поставлен сей крест... и 21 человеком»; на западном берегу полуострова Канин зафиксировано 13 крестов, но большая часть их уже погибла, только на двух еще можно разобрать даты — «1 сентября 1912» (в устье реки Кии), «1912» (на мысе Тарханов); на острове Вайгач: «Крест сей сооружен в славу Божию усердием крестьян Пустозерской волости... 1900 г.». Сегодня мы еще можем увидеть эти стоящие, лежащие, реже полностью сохранившиеся памятники крестьянской культуры. Да, крестьянской, ибо основная масса промышленников — это потомственные крестьяне или крестьяне, в первом своем поколении записавшиеся в посад. Они — носители традиций.

Академик Д. С. Лихачев очень правильно подметил эту сторону народной культуры: «Культура — это память... Все хорошее не забывалось, а передавалось из поколения в поколение, снова и снова проверялось опытом и становилось традицией. Так во всем, будь то земледельческие знания, народная медицина или художественное ремесло».

«Море — наше поле», — гласит старинная поморская поговорка.



Григорий Чесмочаков,
Владимир Ярославцев (фото)

И ЗАЛОЖИЛИ ПОРТ НА БЕРЕГУ

С весны 1929 года в Красноярск начали прибывать люди неведомых прежде городу профессий: специалисты по лесозэкспорту — бракеры, форманы, стивидоры, рамщики, пилоставы; зверобой-стрелки, гарпунеры, разделщики. Прибывали также работники морского и речного флота — баржестроители, такелажники, штурманы, механики, дизелисты, радисты. И конечно, строители — плотники, столяры, кровельщики, печники, каменщики, пильщики — в большинстве со своим инструментом. Приезжали землекопы.

Ехали отовсюду — из Архангельска, Мурманска, Вологды, Вятки, Тюмени, с Тамбовщины... Ехали, заключив договор с акционерным обществом транспорта и промышленности «Комсеверопуть» Наркомата внешней торговли. Летом 1928 года в Красноярске открылось отделение «Комсеверопути», на которое была возложена работа по пионерному освоению Енисейского Севера, а также строительство морского порта и лесозаводов на берегу Игарской протоки Енисея.

Еще в 1924 году начались на Енисее лесозэкспортные операции. Первая партия досок из знаменитой ангарской сосны — 3,5 тыс. кубометров, напильных на лесозаводе «Абакан» (ныне Красноярский лесодеревообрабатывающий комбинат) и сплавленных на баржах, — была погружена в Усть-Енисейском порту на пароход «Леонид Красин», который и доставил их в Англию. Усть-Енисейский порт несколько лет служил базой лесозэкспортных операций, но неудобная для погрузо-разгрузочных работ, открытая штурмам акватория заставила искать ему замену.

В 1927 году команда обстановочного парохода «Тобол» во главе с капитаном П. Ф. Очеретько, делавшая промеры глубин в нижнем фарватере Енисея, обратила внимание на глубоководную Игарскую протоку. Следующим летом большая комиссия «Комсеверо-



Игарка. Здание управления Главсевморпути. Июль 1938 г.

пути», в составе которой были специалисты морского и речного флота, гидрографы, гидрологи, геодезисты, строители, выехала на «Тоболе» в низовья Енисея для выбора места строительства нового порта. Обширная акватория, слабое течение, большие глубины, незатопляемый паводком высокий берег, защищающий к тому же протоку от ветров, наконец, относительная близость огромных лесных массивов Ангара и Подкаменной Тунгуски — сырьевых баз будущего лесопильно-перевалочного комбината — все говорило в пользу Игарской протоки Енисея. Вскоре пришло правительственное постановление: порт, лесозавод и город строить именно здесь.

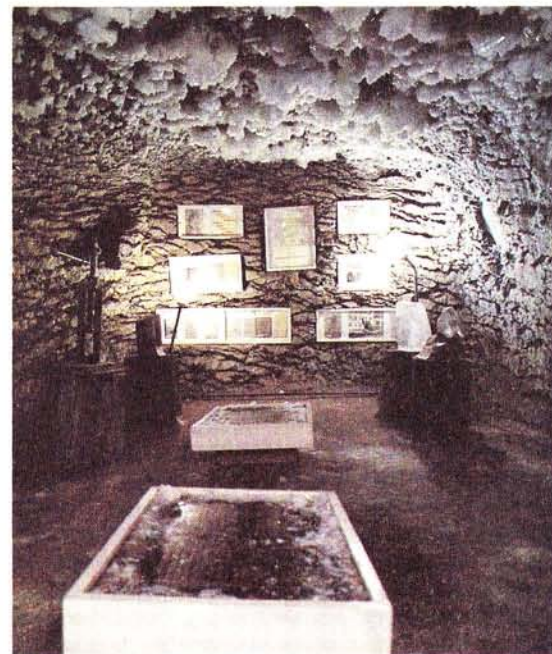
Первые три иностранных парохода — «Гугнер», «Гронтхейм» и «Сант-Жозеф» — пришли за сибирским лесом в Игарскую протоку уже летом 1928 года, когда на ее берегу еще ничего не было. Они увезли сплавленные на баржах 9,4 тыс. кубометров бруса. Эти первые рейсы показали, что место для строительства нового морского порта — сибирского «окна в Европу» — выбрано удачно.

Большой двухэтажный деревянный дом, где размещалась контора Красноярского отделения «Комсеверопути», двор и прилегающая часть улицы напоминали многолюдный и шумный табор. Над крышей конторы и стоящего во дворе амбара поднялись мачты первой в Красноярске радиостанции.

И вот наступил день отправки первого отряда строителей. С утра к дебаркадеру пристани поставили тентовую баржу и два лихтера. Началась суматошная погрузка. В полдень пароход «Полярный», взяв на буксир три груженных судна с разместившимися на них 250 рабочими, отправился в низовья. В пути, ниже Казачинского порога, прихватил еще одну тентовку с лошадьми, телегами-таратайками и сеном.



Новые микрорайоны Игарки



В одной из комнат-камер Музея вечной мерзлоты в подземной лаборатории Игарской научно-исследовательской станции СО АН СССР



Пассажирская пристань Игарского речного порта

Навстречу каравану, зашедшему в пустынную протоку, выпало на берег все население станка Игарка. С молчаливым удивлением наблюдали они за маневрами парохода. А было их всего, вместе со стариками и детьми, 43 человека: семь семей русских и пять эвенкийских. «Игоркино зимовье» упоминали в своих путевых дневниках и отчетах еще участники Великой Северной экспедиции лейтенант Харитон Лаптев и штурман Федор Минин, исследовавшие в 1735—1738 годах Енисей и его берега в нижнем течении. В числе прочих мест, удобных для зимовки судов, они упоминали и о приглубой протоке, на правом берегу которой стояло это зимовье...

Вот на этот топкий берег, поросший мелколесьем и серебристым тальником, первыми сошли плотники с топорами. Пока они



Игарский узел связи

Самолет Ан-2 — воздушный слепопыт Севера, установленный на вечную стоянку на одной из улиц Игарки

Экспериментальный кирпичный дом-коттедж на поверхностном фундаменте в Игарке

вырубали кустарники, другие сгружали плахи и делали из них настил. Затем началась выгрузка под брезенты мешков с мукой, крупой, сахаром и другим продовольствием. Пониже выгружали разное оборудование для лесозавода. Одна плотницкая артель с ходу принялась за постройку первого барака — общежития, землекопы — за устройство времянок-землянок. Работали все дружно, в полную силу, понимая, что за короткое полярное лето надо построить все необходимое, в готовности встретить суровую зиму.

Через несколько дней пароход «Лесник» привел большой плот

из ангарской сосны. 21 июня пришел второй караван судов, ведомый пароходом «Спартак». С ним прибыли рабочие лесозавода, в основном семейные.

Пустынный берег, превратившийся в огромную строительную площадку, напоминал встревоженный муравейник. Сновали во все стороны телеги-таратайки с песком, гравием, глиной и лесом, увязая по ступицы в раскисшей болотистой почве; пели на разные лады пилы, стучали топоры, звенели цепи лошадиных упряжек, вытягивавших из воды на берег тяжелые намокшие бревна.

Поднялись коробки первых двухквартирных брусчатых домов, заселили первое общежитие, начали работать пекарня, столовая, наметились очертания первых кварталов на набережной (позднее — улица Шмидта). А с верховьев подавали плоты и баржи, груженные пиломатериалами, выработанными на лесозаводах Енисейска и Маклакова.

Торжественно встретили первые игарчане первый морской пароход, вошедший в протоку. На нем было доставлено разное оборудование для лесозаводов, в том числе локомобиль в 75 л. с. Вслед за первым «моряком» начали подходить другие. В Карской экспедиции 1929 года участвовало 28 торговых транспортов, в основном английские и норвежские. Но были среди них пароходы и под советским флагом — «Рабочий», «Микоян», «Партизан Щетинкин», «Леонид Красин». Проводку судов сквозь льды Карского моря осуществлял самый мощный в те годы ледокол «Красин». А ледовую авиаразведку для караванов впервые в Карском море вел гидросамолет «Комсеверопуть-1» системы «Дорнье-Валь», пилотировал который известный полярный летчик Б. Г. Чухновский.

Зашумела Игарка, стало тесно не только на берегу, но и в протоке! В общую трудовую симфонию вступили разнообразнейшие судовые гудки и ритмичный стук локомобиля, работающего на бревнотаске. Хозяевами на морских судах стали форманы-стивидоры, командовавшие артелями грузчиков, которые укладывали в бездонные трюмы душистые, первосортные сибирские пиломатериалы.

В ту навигацию морские суда, доставившие в Игарку различное оборудование, увезли в своих трюмах 30,4 тыс. кубометров пиломатериалов.

За первыми, самыми необходимыми постройками стали расти другие: конно-хозяйственный двор, силовая электростанция, метеостанция. Пришла пора подумать о детском саде, о школе и клубе. Быстро росли цеха лесозавода. В сентябре, когда явственно обозначились признаки наступающей полярной зимы, работали при свете фонарей «летучая мышь».

Рано утром 7 ноября, в двенадцатую годовщину Октябрьской революции, продолжительный гудок лесозавода № 1 нарушил морозную тишину. Он звал игарчан на торжественный митинг, на праздник пуска в эксплуатацию лесозавода.

Новый 1930 год встретили уже более двух тысяч жителей.

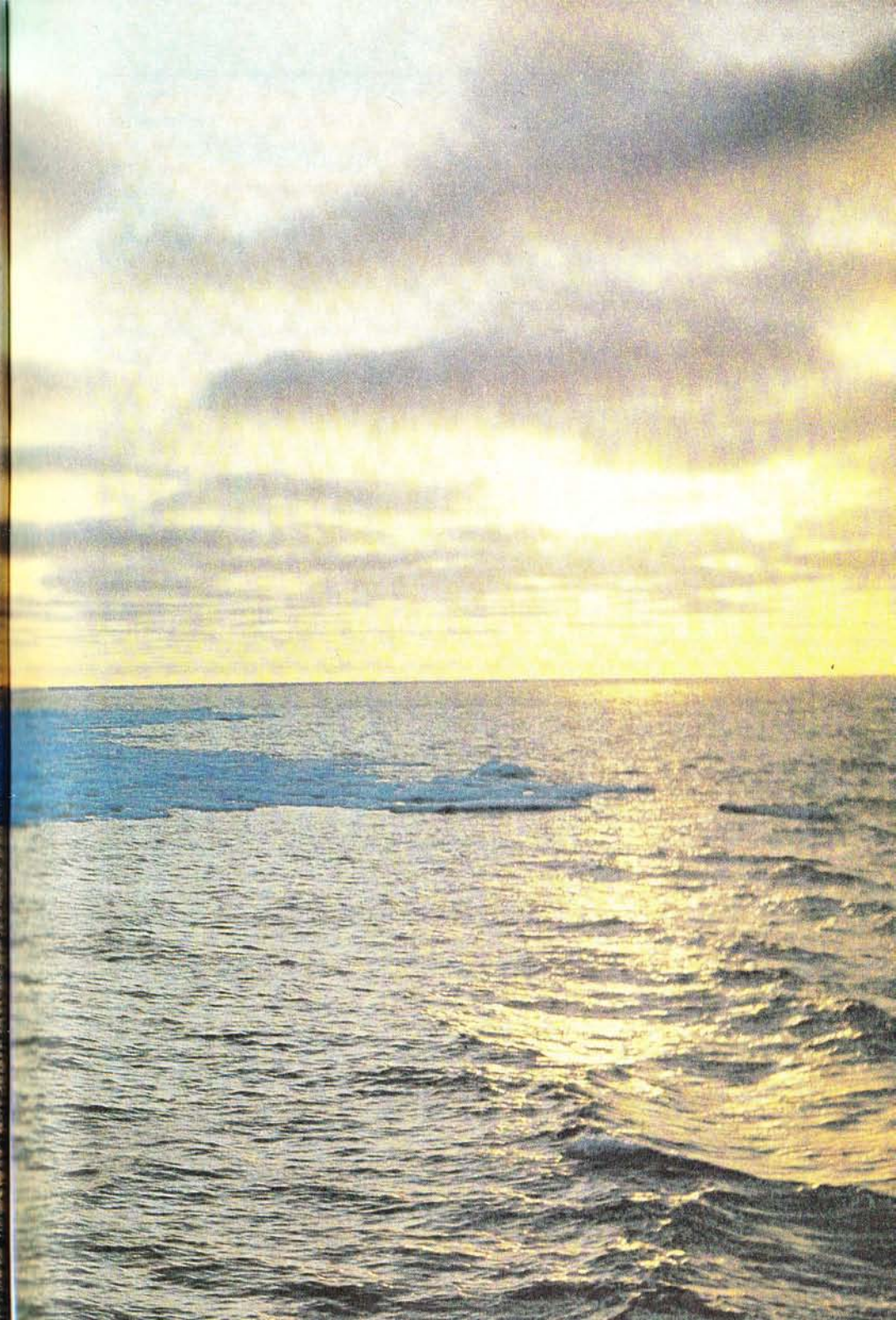
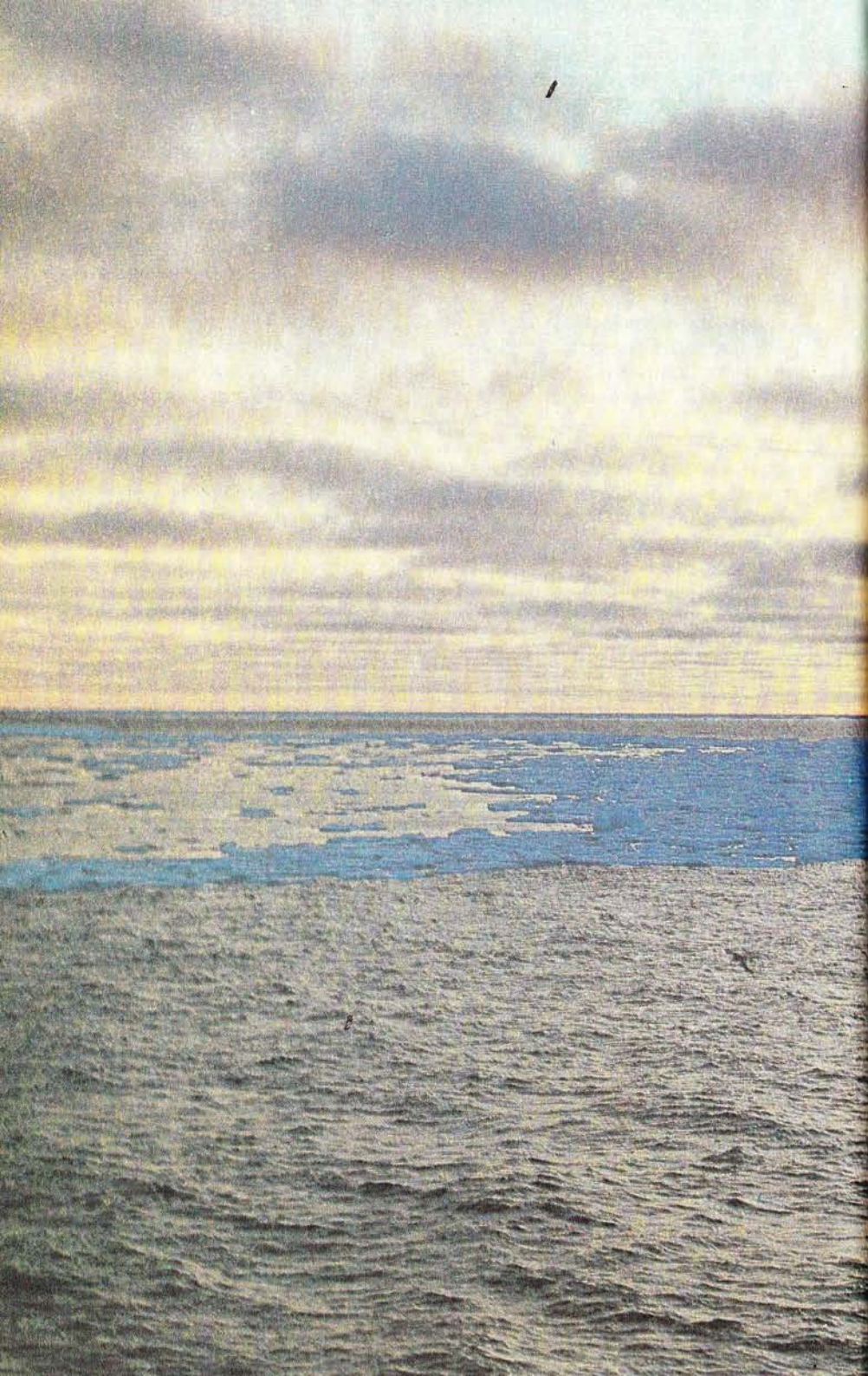


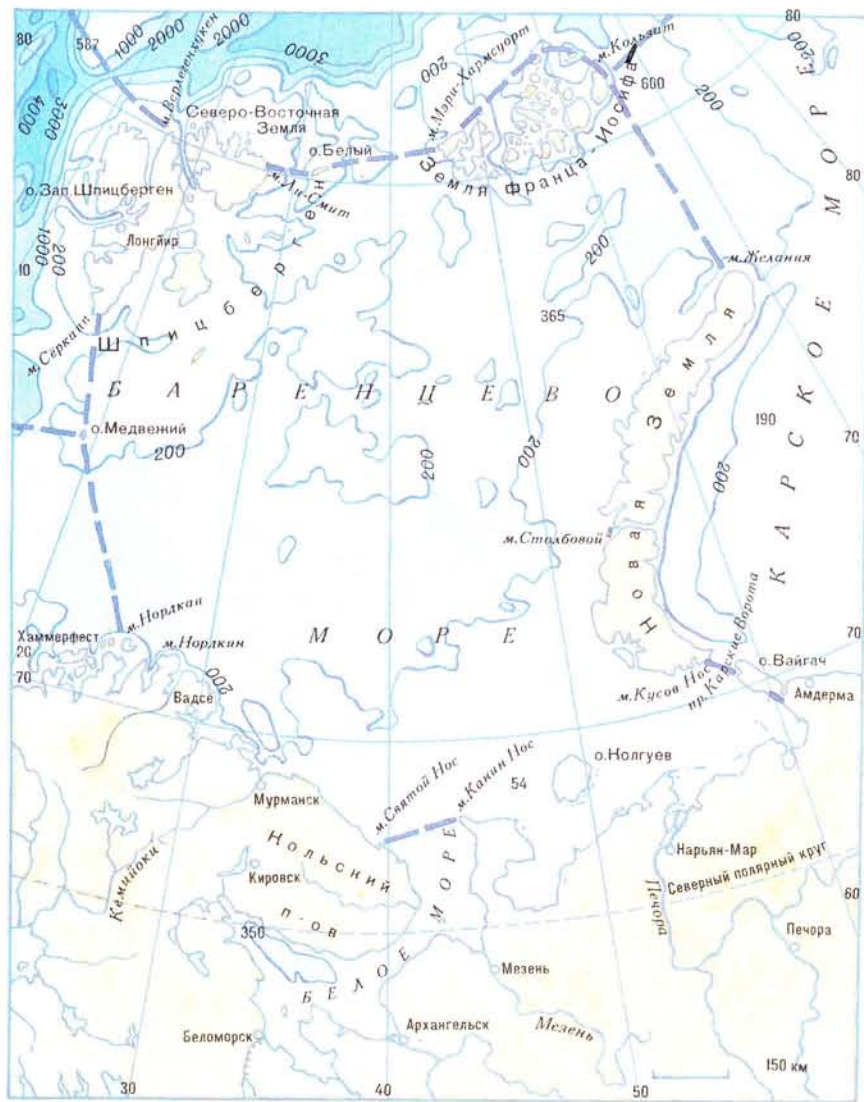
Георгий Михайловский
ЗДОРОВЬЕ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

Мы молча смотрели друг на друга — я и море.

Море северное и потому не синее, а голубовато-стальное широко раскинулось до самого горизонта и здесь, у берега, распахивало глазницы набегающих волн, отороченные седыми бровями пены. Море было огромным, и потому волны эти, накатывающиеся одна за другой на скалистый берег, и даже жестокие штормы, вздымающиеся где-то там, за горизонтом, настоящие водяные горы, для него не более чем едва заметная дрожь, пробегающая по коже. А кроме этой кожи — тонкой поверхностной пленки, называемой ней-сталью, — которую только и может обычно наблюдать человек, будь то с берега или с борта судна, тянется вниз могучая толща воды, сначала пронизанная солнечными лучами, затем все более сумрачная и, наконец, беспросветно-темная, тянущаяся так еще сотни метров до нижней «кожи» — бентали, отделяющей море от дна, на котором в спрессованных слоях скелетов погибших организмов «записана» вся его история.

И толща эта живет! Помимо сложной системы «кровообращения» в виде поверхностных и глубинных течений, а также подъемов и опусканий вод, в которой для Баренцева моря роль главной «аорты» играет Гольфстрим, несущий в Арктику свои теплые воды через весь Атлантический океан, морская вода от поверхности до дна кишит живыми существами, от гигантских китообразных, ставших столь редкими в наши дни, вплоть до мельчайших бактерий и водорослей, которых в любой, наугад взятой капле десятки и сотни тысяч. И вся эта разнообразная жизнь складывается в единую систему, где существование каждого вида зависит как от других видов, так и от состояния воды, ее температуры, солености и растворенных в ней химических веществ. Вот она-то, гигантская





Баренцево море

система эта, называемая экосистемой, живая и воспроизводящая самое себя, и есть море. То море, которое смотрело сейчас на меня своими бездонными глазами, в чьей таинственной глубине угадывались и косяки рыб, и беспорядочные на первый взгляд скачки небольших (всего несколько миллиметров) веслоногих рачков калянусов, относящихся к зоопланктону, и безудержное по весне размножение одноклеточных водорослей (фитопланктона), так называемое цветение.

Но если море смотрело совершенно безразлично, не осознавая моего присутствия, то для меня присутствие моря было вполне зримым, но трудно было осознать другое — его огромность и вместе с тем целостность, как трудно бактерии воспринять человека целиком, а не как несколько клеточек эпителия, с которыми она непосредственно взаимодействует.

А осознать было надо! Мне же хотелось понять, больное оно или здоровое, а чтобы ответить на этот вопрос, нужно прежде всего суметь увидеть своего «пациента». Ведь любой врач начинает с осмотра больного и лишь потом принимается перебирать листочки анализов, смотреть на просвет рентгеновские снимки или вглядываться в судорожные росчерки электрокардиограмм. Но врач может увидеть пациента, мне же мешала разница в масштабах. Подобно бактерии, я видел лишь крошечный участок «кожи». И, пытаясь разглядеть за этим даже не деревом, а ничтожной травинкой огромный лес, я все смотрел и смотрел в глазницы набегающих волн.

Микроскоп наоборот

Как же увидеть невидимое?

Если это невидимое мало, как, например, организмы зоо- и фитопланктона, населяющие морскую толщу, то обычно используют микроскоп. А как быть, если невидимое слишком велико?

Тут есть два пути.

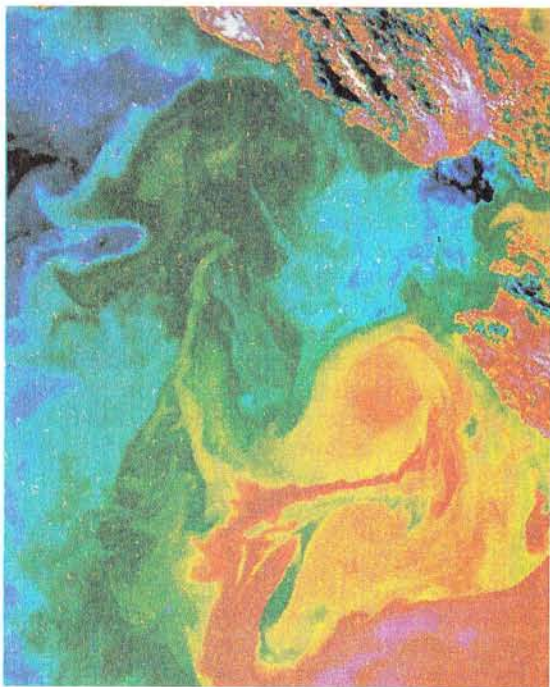
Первый, наиболее очевидный, — это удалиться на достаточно большое расстояние и посмотреть на море с борта самолета или, еще лучше, с космического корабля. Целостность восприятия при этом резко возрастает, но столь же, и даже еще более резко, падает качественная разнородность получаемой информации.

Все, что мы можем узнать из космических или аэрофотоснимков, относится лишь к тонкой поверхностной пленке, да и о ней мы узнаем не так уж много. Главным образом это поверхностная температура воды, измеряемая по излучению в инфракрасной части спектра, и цвет воды в видимом диапазоне, по которому можно косвенно судить о концентрации фитопланктона в поверхностных слоях. Если вода зеленоватая — фитопланктона много, и мы имеем дело с цветением, если вода голубая — фитопланктона мало (что характерно для тропических районов океана).

Правда, эти недостатки аэрокосмических данных отчасти окупаются их количеством: никакие другие методы не позволяют получить одномоментную съемку огромных по земным понятиям акваторий с разрешением до полумили и выше. Но реализовать эти достоинства можно лишь после длительной и кропотливой калибровки аэрокосмической информации по данным обычных, десятилетиями отработанных методов.

Такие не дистанционные, а контактные методы позволяют в настоящее время в любой точке океана получить данные о состоянии практически всех основных компонентов морской экосистемы в момент взятия проб. Но дальше опять встают те же вопросы.

Вид из космоса
на Баренцево море



Как за этими одномоментными наблюдениями в отдельных точках разглядеть целостную картину? Как увидеть море целиком не из космоса, а с поверхности Земли, и не только поверхностную пленку, но и всю его толщу во взаимосвязи процессов, определяющих жизнь морской экосистемы?

Решение этих вопросов мы находим на втором, принципиально отличном от первого пути.

Вместо того чтобы получать крайне ограниченную информацию обо всем море сразу, можно попробовать научиться так статистически обрабатывать значительно более полные данные, получаемые в отдельных его точках, чтобы в результате математически создать целостный образ морской экосистемы. Здесь роль микроскопа, наоборот, играют уже не самолеты или космические аппараты, а достаточно мощные современные компьютеры.

Но при чем же тут математика, вправе спросить читатель. Она же помогает сосчитать, а не увидеть. Нам же надо именно увидеть структуру экосистемы моря. Но дело в том, что, когда сложная система изучается наблюдателем, соизмеримым с ее отдельными элементами, слово «увидеть» зачастую заменяется словом «сосчитать».

Представим себе, что мы с вами изучаем свойства газа, будучи сами размером с молекулу. При этом даже такая, казалось бы, элементарная вещь, как измерение его температуры, превращается в серьезную проблему. Ведь изготовление термометра было бы для нас невозможным. Даже сама его идея нам никогда не смог-

ла бы прийти в голову. И единственным способом измерения температуры было бы для нас измерение скорости пролетающих мимо других молекул, затем усреднение этих скоростей (то есть статистическая обработка) и, наконец, вычисление средней кинетической энергии, которая и равна — с точностью до постоянного множителя — температуре.

Примерно таким же образом приходится поступать при определении интегральных характеристик сообществ и экосистем. При этом для получения удовлетворительных результатов приходится статистически обрабатывать колоссальное количество первичных данных, так что без компьютеров здесь никак не обойтись. И только потом, пропустив через вычислительную технику всю эту первичную информацию, мы можем визуализировать конечный результат, то есть получить тот самый зримый образ, который так необходим для того, чтобы представить себе состояние исследуемого сообщества либо экосистемы.

Вооружась таким «микроскопом наоборот», мы и подошли к обследованию нашего «пациента», роль которого в данном случае играло Баренцево море. Но для начала следовало бы познакомиться с ним и узнать, что оно собой представляет.

Кое-что о «пациенте»

Баренцево море получило свое название по имени знаменитого голландского мореплавателя, первым из западноевропейцев пересекшего это одно из самых бурных морей мира.

6 июня 1594 года эскадра из четырех кораблей под командованием Корнелиса Рийпа, выйдя из Текселя, взяла курс на север. Это была первая в истории попытка открыть морской путь из Европы в Китай мимо северных берегов Азии. Душой и фактическим руководителем всего предприятия был капитан одного из судов Вильгельм Баренц. 10 июля его судно достигло берегов Новой Земли и исследовало затем ее западное побережье на протяжении примерно шести градусов широты.

Тем временем два других корабля экспедиции вышли через Вайгачский пролив в Карское море и, убедившись, что берег материка неуклонно отклоняется все дальше к юго-востоку, повернули назад в полной уверенности, что торговый путь в Китай можно считать открытым.

На следующий год Баренц организует новую экспедицию, уже под своим началом. Но на этот раз Вайгачский пролив оказался забитым льдами, и Баренцу пришлось вернуться ни с чем. В 1596 году им предпринимается новая попытка. На этот раз он выходит в море раньше, уже 16 мая, и вновь устремляется на север.

Вначале удача сопутствует ему: экспедиции удастся проникнуть до 80° северной широты и открыть остров Медвежий и архипелаг Шпицберген. Затем, несмотря на то что сопровождавшие его Геймскерк и Корнелис решили возвратиться в Голландию, Баренц берет курс на северную оконечность Новой Земли и успешно огибает ее. Но тут же его судно затирает льдами, и он вынуж-

ден провести на Новой Земле почти год, пережидая зиму.

Это была первая зимовка западноевропейцев на Крайнем Севере. Почти триста лет спустя норвежцы Йоганнсен и Карльсен, исследуя северо-восточный берег Новой Земли, нашли там в сентябре 1871 года место зимовки Баренца — избу из плавника со всей утварью, инструментами и книгами. Среди прочего там был и дневник, написанный Геррита де Версом, одним из спутников Баренца. Из него мы знаем, какие ужасы и страдания довелось пережить маленькой горстке людей, отрезанных от окружающего мира тысячами километров Белого Безмолвия.

Особенно тяжким испытанием оказалась полярная ночь, с которой голландцы еще никогда не сталкивались. Через несколько месяцев полной темноты люди стали терять надежду, что солнце появится вновь. И только в феврале, когда в полдень горизонт на юге начал все явственнее светлеть, зимовщики стали обретать веру в спасение. Но тут навалилась новая беда — цинга! Выпадали зубы, таяла воля к жизни. И лишь благодаря своему негибкому характеру и неистощимому жизнелюбию Баренцу удалось предотвратить бессмысленные бунты и поддерживать в своих спутниках веру в благополучный исход. Но главное испытание было впереди! Наступившее лето не оправдало их надежд — корабль был по-прежнему зажат льдами. И вот 14 июня 1597 года они покинули его и на двух утлых беспалубных лодках отправились в обратный путь. Как это ни кажется фантастичным, но этим двум шлюпкам с горсткой изможденных людей на борту удалось пересечь Баренцево море в обратном направлении и добраться до русского поморского селения Колы, где встретивший их Корнелис помог им добраться до родной Голландии.

Но пять человек не выдержали напряжения обратного пути. И среди них сам Баренц. Он умер 20 июня 1597 года, в самом начале дерзкого плавания среди ледяной пустыни, и был похоронен своими товарищами на берегу открытой им Новой Земли.

С той поры Баренцево море и получило свое нынешнее название. Я говорю нынешнее, потому что до Баренца оно называлось совсем иначе и суда Баренца не первыми бороздили его воды. Начиная с XI—XII веков русские поморы на своих лодках и кочах выходили на его просторы промысливать морского зверя и рыбу. Вскоре для них стало привычным и пересекать это море, названное ими Студеным, добираясь до Груманта (который Баренц и Рийп называли Шпицбергенем) и зимую там.

Научное изучение Баренцева моря началось в XIX веке. В 1837 году академик Петербургской Академии наук Карл Бэр предпринял по поручению правительства экспедицию на Новую Землю, привезя из нее около 70 видов различных животных. Впоследствии им были опубликованы первые данные по фауне Баренцева моря. После этого экспедиции по акватории Баренцева моря, как русские (Ф. Яржинского, С. Герценштейна), так и иностранные (австрийская Ф. Пайера и К. Вайпрехта, шведская А. Норденшельда и другие), стали более или менее регулярными.

С начала XX века, а точнее с 1899 года, открылся новый этап

в изучении Баренцева моря: в Екатерининской бухте Кольского залива начала постоянные наблюдения Мурманская биологическая станция Петербургского общества естествоиспытателей, перенесенная сюда с Соловецких островов. Научные исследования становятся систематическими. Особенно широко они разворачиваются в советский период. В 1919—1921 годах организуются сразу три больших научных учреждения по изучению арктических морей, и в первую очередь Баренцева. Это Северная научно-промысловая экспедиция (в дальнейшем — Всесоюзный арктический институт), Государственный гидрологический институт и знаменитый Плавморнин (Плавучий морской научный институт). Принадлежащее ему экспедиционное судно «Персей» в период между 1923 и 1940 годами проводило систематические исследования, в результате которых Баренцево море стало одним из наиболее изученных морей мира.

В настоящее время эти исследования продолжают Полярный институт морского рыбного хозяйства и океанографии имени Н. М. Книповича (ПИНРО), Мурманский морской биологический институт Кольского филиала АН СССР (ММБИ) в губе Дальне-Зеленецкой и Мурманское отделение Госкомгидромета СССР.

Что же представляет собой Баренцево море?

Это самое западное из наших арктических морей. На севере его ограничивают архипелаги Шпицберген и Земля Франца-Иосифа, на востоке — Новая Земля. Западной границей моря служит линия между Шпицбергенем и мысом Нордкап, самой северной точкой Европы. Площадь Баренцева моря составляет 1 405 тыс. кв. км. Море в целом мелководное, его средняя глубина — 229 м, а максимальная — 600 м. Рельеф дна представляет собой довольно сложную систему относительно узких впадин, разделенных обширными мелководьями, которую великий арктический исследователь Фритьоф Нансен рассматривал как погружившуюся под поверхность моря систему речных долин.

С запада между Нордкапом и островом Медвежий в Баренцево море вливается струя теплых атлантических вод. Это Нордкапское течение разбивается затем на отдельные ветки, образующие в совокупности единый гигантский циклонический круговорот вод Баренцева моря. Нордкапское течение и особенно самая теплая Мурманская прибрежная ветвь обуславливают необычно мягкий для таких широт климат, приводя, в частности, к тому, что юго-западная часть Баренцева моря не замерзает в течение всего года.

Именно там проводилось наибольшее число исследований, так что эта часть оказалась хорошо изученной. С другой стороны, здесь Баренцево море подвергается наибольшему антропогенному воздействию. Поэтому «обследование» нашего «пациента» представлялось разумным начать именно с этого района.

Хорошей моделью выбранного региона является Мотовский залив, достаточно крупный, относительно изолированный и в то же время хорошо сообщающийся с остальной акваторией на северо-западе Мурмана. Поэтому, когда мне предложили для опробования нового подхода данные по зоопланктону Мотовского залива, я тут

же согласился. Ведь зоопланктон, питающийся одноклеточными водорослями и простейшими и служащий кормовой базой хищников, в том числе промысловых беспозвоночных и рыб, является хорошим индикатором состояния экосистемы в целом в том смысле, что экосистема не может процветать при угнетенном состоянии зоопланктона и наоборот.

Исходным материалом послужили данные о численности отдельных представителей зоопланктона, собранные в середине 50-х годов. В результате компьютерной обработки этих первичных данных и выявления на их основе взаимодействий между элементами зоопланктонного сообщества с последующей их визуализацией мы получили множество картинок или схем, называемых графами, отражающих структуру сообщества в различные периоды его существования.

Ставим диагноз

По существу полученные результаты явились «анамнезом» нашего «пациента». На его основе, с одной стороны, можно составить типичную картину сезонного развития сообщества, а с другой — получить представление о различного рода отклонениях от этой типичной картины, не выходящих, однако, за пределы нормы.

Впрочем, вопрос о норме для экологических систем очень сложен. Если для человеческого организма эту проблему можно считать в основном решенной благодаря громадному опыту медицины, накопленному в течение многих веков и даже тысячелетий, то в экологии сам вопрос о том, что считать нормой, только поставлен, опыта нет никакого, да и накопление его наталкивается на значительные трудности, связанные как с уникальностью экосистем, так и с огромным количеством данных, необходимых для оценки их состояния.

Тем не менее некоторые прикидочные оценки можно получать уже сейчас. В отношении зоопланктона Мотовского залива диагноз может быть вполне оптимистичным. Такой оптимизм основан прежде всего на том, что, несмотря на все аномальные отклонения, вызванные теми или иными внешними причинами, сообщество каждый раз возвращалось к своему типичному режиму существования. Кроме того, зоопланктон Мотовского залива в рассмотренный нами период не подвергался сколько-нибудь существенному антропогенному воздействию.

Но Мотовский залив, как мы уже говорили, не более чем модель. Теперь предстояло выяснить адекватность этой модели Баренцеву морю в целом, а затем уже ставить вопрос о его здоровье в настоящее время. Осуществляя эту программу, мы развернули большие совместные исследования с Полярным институтом морского рыбного хозяйства и океанографии, чьи сотрудники собрали за более чем тридцатилетний период — вплоть до настоящего времени — систематические данные по зоопланктону практически всего Баренцева моря.

Эти наши совместные исследования находятся пока в начальной фазе, но тем не менее некоторые предварительные выводы можно

уже сделать. В частности, та структура зоопланктонного сообщества, которую мы наблюдали в Мотовском заливе, характерна, по видимому, и для открытых районов Баренцева моря, во всяком случае в юго-западной его части. Кроме того, за весь период наблюдений, начиная с 50-х годов, несмотря на то что зоопланктонное сообщество претерпевало порой весьма значительные структурные перестройки, не наблюдалось долговременных необратимых изменений, так называемых трендов, и каждый раз происходило возвращение к исходным типичным состояниям. Это позволяет в качестве предварительного диагноза для Баренцева моря написать: «Практически здорово».

Такой диагноз подтверждается и рядом других данных, в том числе уровнем и распределением основных загрязняющих веществ по акватории моря, уровнем теперешней продуктивности фитопланктона и бактерий в сравнении с их продуктивностью в предыдущие годы.

Но поставленный диагноз не может служить основанием для благодушия и успокоения. Дело в том, что антропогенные воздействия на Баренцево море непрерывно усиливаются. Особую опасность таит в себе начинающаяся разработка нефти и природного газа в его акватории. Поэтому в дальнейшем необходим строгий и постоянный контроль за состоянием здоровья Баренцева моря. Иными словами, нужен его эффективный экологический мониторинг. И то, что благодаря длительным систематическим исследованиям мы имеем достаточно ясное и четкое представление о нормальных состояниях этого моря, позволит быстрее и однозначнее указать на возможное возникновение у него в дальнейшем тех или иных патологических симптомов.

А в этом и заключен основной смысл нашей работы.

И вот я вновь на берегу моря слежу, как студёные волны одна за другой накатываются на скалы, поросшие белыми известковыми домиками усонюгих рачков баянусов. Сегодня я знаю о нем уже значительно больше. Несмотря на гигантскую разницу в размерах, мне удалось «увидеть» некоторые черты структуры его экосистемы. Это оказалось возможным благодаря достижениям современной математики, а в конечном счете благодаря способности человека мыслить.

Но у человека есть и другие способности. В том числе способность губить. Людей, животных, экосистемы... Губить подчас вопреки здравому смыслу в погоне за обманчивой сиюминутной выгодой. И вот сейчас, глядя на море, я думаю: что же окажется сильнее?

От этого и зависит дальнейшее здоровье не только Баренцева моря, но и всех морей и океанов нашей удивительной, ни на что не похожей планеты.



Дмитрий Орешкин

«ШАГРЕНЕВАЯ» СУША

Гипотеза

...Мамонтовая кость по цвету напоминает сливочное масло. Или матовый светло-желтый янтарь. И кажется невероятным, что она пролежала в мерзлоте никак не меньше ста веков.

Это «сувенир» — с Новосибирских островов, точнее, с острова Большой Ляховский. Из кости можно вырезать гребешок с замечательными свойствами — говорят, он не пачкается и не электризуется. Но для этого нужно: две недели времени, мокрая палатка и безнадежно нелетная погода на 73° северной широты.

Мамонтовой кости на Ляховских островах немало. А прежде, как писал академик Паллас, вообще было «великое множество». За сезон 1809 года сибирский промышленник Яков Санников вывез отсюда на материк 250 пудов отборных бивней. А еще позже он вместе с добычей привез сообщение о загадочной земле (Земле Санникова, как ее потом назовут), которую заметил далеко на севере.

На протяжении двух с половиной столетий кость с Новосибирских островов вывозили тоннами. И казалось, бивням, вытаивающим из ледяных стен, конца не будет. Одному купцу, попавшему на Большой Ляховский, сгоряча даже померещилось, что остров весь состоит из мамонтовых костей, смешанных со льдом и песком.

Значит, кости вытаивали из льда, которым сложены острова. Но что же тогда происходило с самими островами?

В 1823 году лейтенант русского флота Петр Анжу высадился на расположенном в море Лаптевых острове Семеновском и отметил, что тот достигает почти 15 километров в длину. Когда в 1912 году к Семеновскому подошел корабль «Вайгач», оказалось, что остров стал в 3 раза короче. Прибывшие сюда еще через 24 года гидрографы убедились, что его протяженность не превышает двух километров, а в 1955 году был зафиксирован факт окончательного

его исчезновения. На месте острова осталась только песчаная отмель.

Семеновский растаял. Не в тумане и не в романтической дымке — растаял физически, потому что состоял из... подземного льда. Точно так же — раньше или позже — исчезли в море острова Меркурия, Фигурина и некоторые другие.

В 1915 году Л. С. Старокадомский сделал фотографию, которой суждено было стать уникальной. На ней изображен береговой обрыв острова Васильевского — географического объекта, не существующего в современной природе. Да, Васильевский тоже исчез на глазах одного поколения, оставив после себя лишь небольшую песчаную отмель.

Подтаивают острова Новосибирского архипелага, в том числе и Большой Ляховский, который, как оказалось, состоит все-таки не из мамонтовых костей, а на три четверти из льда. Скорость отступления ледовых берегов в некоторых случаях достигает 20—30 метров в год — они сокращаются, как шагреновая кожа. Кстати, на космических снимках эти участки и впрямь напоминают испещренную рябинками кожу, которую раньше называли шагренью. Такое впечатление создается из-за многочисленных провалов и пустот, вызванных протаиванием ископаемого льда.

Острова на ледяной «подушке» — явление парадоксальное. Их происхождение остается предметом острых дебатов. Это совсем не то, что «обычная» мерзлота. Мерзлота — вещь, достаточно хорошо изученная и по-своему надежная. Если она оттаивает, объем грунта изменяется в допустимых пределах, потому что льда в ней немного. А на островах-призраках он составляет до 90% объема и лишь слегка прикрыт сверху метровой прослойкой наносной почвы.

Теперь можно вернуться к земле, которую Яков Санников видел в море к северу от острова Котельный. Как известно, упоминание о ней послужило поводом к продолжительной дискуссии. Русский полярный исследователь Эдуард Толль в 1886 году подтвердил достоверность слов Санникова, отметив на том же самом месте «четыре плоскоконические столбовые горы с примыкавшим к ним низким подгорьем». Загадочная земля была даже нанесена на карту с координатами 77°30' северной широты и 142°20' восточной долготы. Позже, в начале нашего столетия, горя желанием доказать свою правоту, Толль организовал в этот район еще одну экспедицию, из которой не суждено было вернуться ни ему, ни его спутникам. Все последующие попытки найти Землю Санникова оканчивались безрезультатно. Никаких следов суши в точке, отмеченной Э. Толлем, обнаружить не удалось.

А следы, между прочим, были. На месте пропавшего острова позже, уже в наши дни, была нанесена на карту намытая волнами песчаная отмель. Факт, достаточно значительный для тех, кто знал о судьбе Васильевского и Семеновского. Но прямых признаков суши все же не нашлось, внести в каталог географических открытий было нечего, и на Земле Санникова был поставлен крест. Вместо «департамента географии» она стала числиться по «департаменту научной фантастики».

Было решено, что полярные исследователи видели скопления крупных айсбергов, застрявших на морской отмели. К айсбергам были отнесены и другие столь же загадочно исчезнувшие с карты острова — Земля Гиллеса, Земля Андреева.

Казалось бы, проблема исчерпана. Но на поверку вышло, что не так наивны были сибирские артельщики и мореходы, чтобы спутать настоящий остров с айсбергом.

Недавно комплексными геологическими исследованиями под общим руководством академика Н. А. Шило на побережье моря Лаптевых были обнаружены мощные залежи подземных льдов, похожие на те, что обнажаются в обрывах арктических островов. Родилась догадка: что, если это остатки единого ледового «тела», некогда занимавшего осушенный шельф Восточной Сибири?

К концу 70-х годов в науке оформилась гипотеза о древней ледовой стране, в недавнем прошлом соединенной с Якутией и Чукоткой. С легкой руки доктора географических наук С. В. Томирдиаро, который внес большой вклад в развитие и пропаганду этой идеи, страну стали именовать Арктидой. В сущности Арктиду можно было бы назвать крупным географическим открытием наших дней. Только сделано оно не в пространстве, а во времени.

Впрочем, не следует увлекаться. Знания о прошлом всегда имеют оттенок гипотетичности. То, что одной группе исследователей кажется почти очевидным, может выглядеть чрезвычайно сомнительным в глазах оппонентов. Такова ситуация и с Арктидой.

Хорошо известно, что в недавнем геологическом прошлом, около 17—18 тысяч лет назад, Земля переживала расцвет ледниковой эпохи. Суммарный объем льдов во много раз превосходил современные ледовые запасы. Столь же несомненно (практически это уже аксиома), что рост древнего оледенения сопровождался извлечением из Мирового океана соответствующего объема влаги, которая концентрировалась на континентах в виде льда. Независимые расчеты и конкретные наблюдения за положением древних береговых линий дают сходные цифры: ледники «выпивали» столько воды, что уровень океана падал на 100—120 метров.

Прибрежные мелководья осушались. Очертания континентов в ту пору были мало похожи на современные. Например, исчезал пролив Ла-Манш и Англия выглядела частью европейской суши. То же самое происходило и на северо-востоке Евразии. На месте Берингова пролива возникал сухопутный мост, соединявший Старый и Новый Свет. Эта новорожденная земля, существовавшая лишь в эпохи оледенений, получила название Берингии.

По соседству, где сегодня плещутся холодные, но неглубокие воды Чукотского и Восточно-Сибирского морей, тоже тянулись сухопутные просторы. Пожалуй, в том, что здесь в то время была суша, сомневаться уже не приходится. Вопрос об осушении арктического шельфа относится к общепринятым истинам. Но среди специалистов идут острые дискуссии о том, как именно выглядела эта земля. Точнее, спор ведется о происхождении ледового зеркала Арктиды, фрагменты которого ныне обнажаются в берегах тающих островов.

Полярные исследователи начала века считали эти грунтовые льды остатками мощного ледникового щита. Но этому противоречит ряд фактов, и прежде всего данные об исключительной сухости климата ледниковых эпох здесь. Атмосфера была настолько суха, что неоткуда было взяться снегу, а значит, и ледникам.

Подчеркнем, что речь идет только о северо-восточном секторе Арктики. Ближе к Европе климат смягчался дыханием незамерзающего Атлантического океана. Там холод был не так жесток, а большие объемы твердых осадков способствовали росту оледенения. То же самое происходило и в умеренных широтах Америки. А вот уже на Аляске сухость атмосферы давала себя знать.

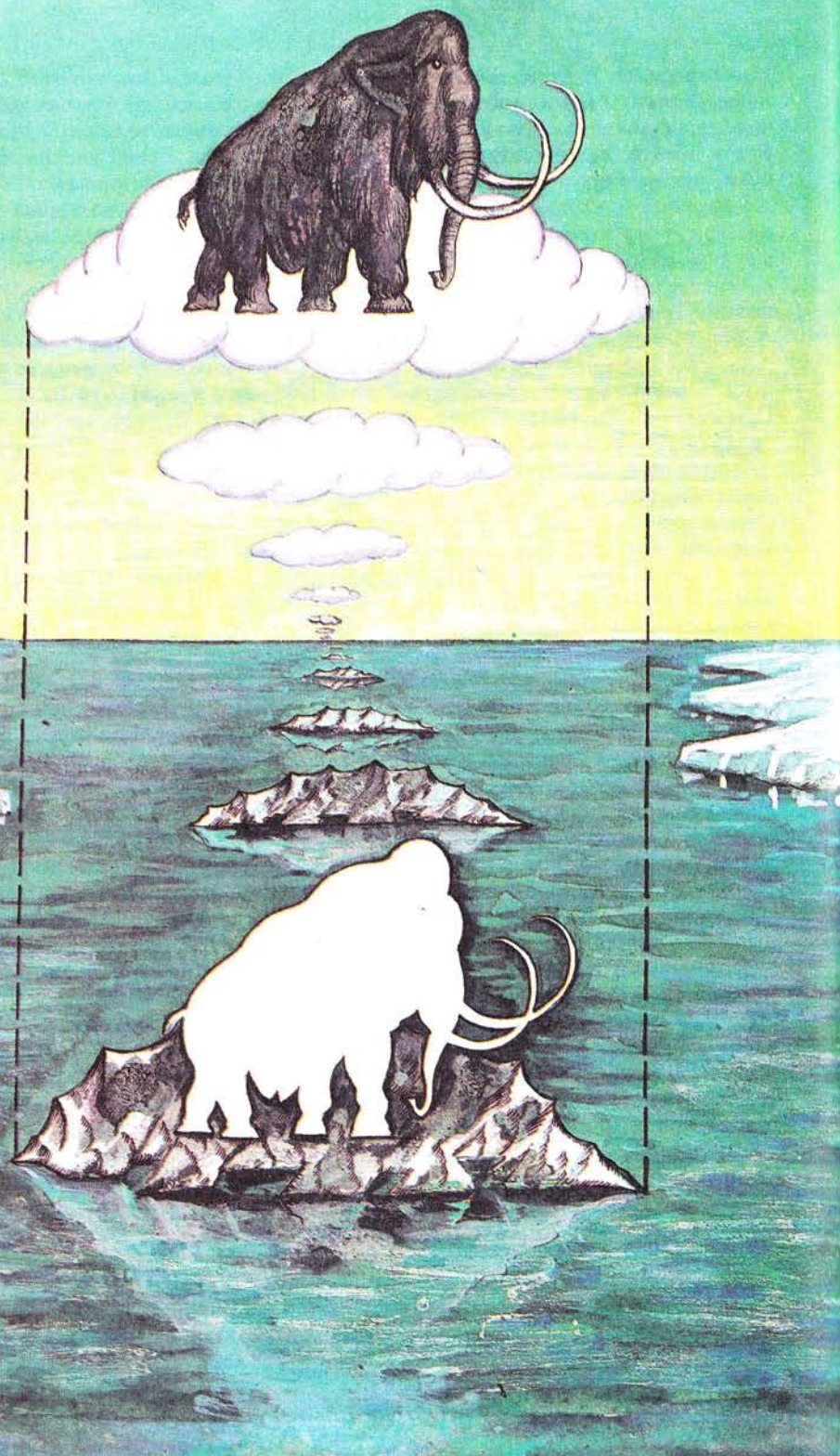
С. В. Томирдиаро в своих работах дает реконструкции предполагаемого климата Арктиды. Холодный воздух плотен и тяжел. Поэтому над Ледовитым океаном устанавливается область высокого давления — антициклон, как в наши дни над Антарктидой или зимой Якутией. Выстуженный воздух из области высокого давления течет туда, где давление поменьше, то есть на юг. Полярный бассейн перестает быть «кухней погоды» в обычном понимании этого термина. Из разнообразных «кухонных агрегатов» в Арктике остается в рабочем состоянии только один гигантский «холодильник-кондиционер», который гонит сухие и очень холодные воздушные массы на континент.

Зимние температуры на севере Арктиды падают до -80° , а в отдельных случаях, возможно, достигают -100° . Ныне такого не бывает даже на полюсе холода в Антарктике. Из воздуха вымораживаются остатки водяного пара и конденсируются под землей в виде прослоев грунтового льда. Снежный покров и ледники практически отсутствуют — на поверхности не хватает воды. Студеный ветер раздувает обнаженную поверхность шельфа и несет с собой тучи песка и пыли. А под слоем ветровых наносов медленно растут многометровые ледяные жилы. Постепенно их размеры увеличиваются настолько, что земля с отдельными клиньями льда превращается в лед с отдельными клиньями земли... Именно такие «грунтовые колонны» были описаны и сфотографированы группой С. В. Томирдиаро в ледяных обрывах устья Лены.

Знаете, на что больше всего похожа эта картина? На то, что происходит сейчас на Марсе. Там тоже средняя температура у поверхности почвы -70 — -80° , почти нет свободного водяного пара, основная часть воды погребена в виде грунтового льда и часто случаются пыльные бури. Есть только одно, основное, отличие — на Марсе почти полностью отсутствует атмосфера...

Значит, Арктида все-таки фантастика? Во всяком случае если эта страна и существовала, то гостеприимной ее никак не назовешь. Тем более, напомним, существует и альтернативная точка зрения — шельф северо-восточных морей, как считают ее сторонники, был всего лишь пьедесталом для мощного ледникового покрова. Нечто вроде ископаемой Гренландии.

Неповторимое своеобразие феномена Арктиды станет еще очевиднее, если ознакомиться с историей ее южной периферии — Берингийской суши.



Еще в конце прошлого века ученые обратили внимание на родство народностей, населявших обращенные друг к другу побережья Азии и Америки. «Северо-Восточная Азия сама по себе есть переходная область, продолжением которой служит самая северная часть Америки», — в 1902 году писал географ и этнограф Ф. Ратцель.

Сходство культур подтвердилось позже, когда по обе стороны Берингова моря были найдены стоянки людей каменного века. Советские археологи, побывавшие на Аляске, «узнали в лицо» орудия, характерные для пустыни Гоби, Прибайкалья, Чукотки. Древнейшие жители Америки, как оказалось, при обработке камня пользовались приемами, изобретенными в далекой Евразии. Значит, были контакты.

Первая волна выходцев из Азии, как считают, распространилась на восток более 60 тысяч лет назад. Она положила начало самым древним культурам обеих Америк, в том числе, видимо, и предкам загадочных майя и ацтеков.

Потом трансконтинентальные контакты оборвались. В облике американских индейцев уже нельзя заметить специфических монголоидных признаков, развившихся у жителей Азии после разрыва. Но как раз эти характерные особенности отчетливо проявляются у эскимосов и алеутов по обе стороны Берингова пролива. Видимо, была вторая волна обмена и контактов, принесшая в Северную Америку людей с монголоидными чертами. Да, по мнению антропологов и этнографов, связь между континентами возобновилась около 20 тысяч лет назад...

В совпадении ритмики доколумбовых проникновений в Новый Свет с ритмикой ледниковых и межледниковых эпох трудно не увидеть закономерности. Первая волна переселенцев совпала по времени с одним оледенением Земли, вторая — с другим. Между ними был довольно теплый интервал, когда ледники таяли и Берингийский мост исчезал под водой. Данные этнографии и палеогеографии совпадают.

Географические знания о Берингии — гораздо более полные, чем об Арктиде. Да это и неудивительно. Берингийскую сушу исследуют уже несколько десятилетий. Здесь открыты свои «горы» — те, что сегодня возвышаются над водой в виде скалистых островов, свои реки и озера. На дне моря отчетливо прослеживаются затопленные долины Юкона и Кускоквима. Некогда эти реки были гораздо длиннее и несли свои воды через всю Берингию. Здесь кипела яркая и очень своеобразная жизнь. Степень сходства ископаемых фаун к востоку и западу от пролива очень высока. Из 22 видов зверей, кости которых найдены на Колымской низменности, 21 вид встречается в отложениях Аляски. Это было единое животное царство.

Пришельцы из Сибири оказывались более конкурентоспособными и поэтому вытесняли коренное животное население Нового Света. Берингийская суша, за редким исключением, была «улицей с односторонним движением» — с запада на восток.

Интересно проследить путь древних переселенцев из Сибири

в глубь Америки. Если климат Арктиды и ее южной периферии — Чукотки, Берингии и Аляски был сухим и, следовательно, неблагоприятным для роста ледников, то, спускаясь на юг, где ныне расположена Канада, люди сталкивались со стеной покровного оледенения.

Еще один парадокс: климат становился немного мягче, но на смягчение реагировали прежде всего ледники. Восточная половина континента была занята Лаврентийским ледниковым щитом. Западнее, на хребте Кордильер, развивалась горная ледниковая шапка. Но между этими ледниковыми телами существовало уникальное природное явление — североамериканский «безледный коридор».

Этот узкий и длинный проход змеился на сотни километров, постоянно изменяя свою конфигурацию, ведь его стены были сложены из динамичных, пульсирующих ледников. Благодаря тому что подвижки лаврентийских и кордильерских льдов были разновременными, коридор оставался проходимым большую часть времени. Только в эпохи максимального похолодания льды двух ледниковых покровов смыкались и блокировали естественный заповедник Аляски — Юкон. На остальных этапах между ледяными Сциллой и Харибдой сохранялся узкий зазор шириной порой всего в несколько километров. По этому естественному дополнению Берингийского моста и шли с севера на юг стада травоядных и преследующих их хищников. За ними, открывая новые земли, двигался человек.

Причиной односторонней направленности движения служило, видимо, и то, что на американской стороне природные условия были помягче. Различие сохранилось и позже, когда ледниковая эпоха кончилась, освобожденные воды схлынули в океан и Берингов перешеек в очередной раз превратился в Берингов пролив.

О некотором отличии природных условий по другую сторону моря русским землепроходцам было известно задолго до «официального» открытия Аляски в 1732 году. На карте Ивана Льюва, составленной на 20 лет раньше, за Колымским морем и Шалацким носом показано море Акиян (так и называлось!), а затем нос Анадырский (ныне Чукотский полуостров) и, наконец, неизвестная земля, ничем не ограниченная с севера и востока, с надписью: «Землица Большая, а на ней живут люди, по-чукотски зовомы кигин-элят. Язык собой (особый), а парки носят соболя, лисьи и олени. А зверь всякой, соболи, и лисицы, и олени есть, а юрты у них в земле; а бой лучной. А лес на ней сосняк и листвяк, ельник и березник, и острог у них...»

Первопроходцев поражало присутствие на восточной «землице» леса — не только «черного», но и хвойного, строевого, которого на Чукотке не было. Соответственно отмечался и лесной пушной зверь, который всех интересовал: «...а парки носят соболя...» Повесть о матерой землице, расположенной за «северным углом» или «необходимым носом», из поколения в поколение будоражила мореплавателей. Подтверждением ее существования служили находки среди плавника стволов сосен и елей, прине-

сенных из-за моря. Но вплоть до экспедиции Беринга существовало убеждение, что туда можно пройти сухим путем. Сведения о проливе между материками, полученные в 1648 году С. Дежневым, были забыты.

Отзвуки древних трансберингийских связей слышны и сегодня. Птицы Чукотского полуострова — канадский гусь или трясогузка — совершают ежегодно перелеты на юг вплоть до Калифорнии. Мотивы исчезнувшей суши можно уловить и в преданиях прибрежных народностей. Вот фрагмент из сказки кереков (не путать с коряками!) — одного из древнейших, если не древнейшего народа Чукотки, дожившего до наших дней:

«...А женщины тем временем прибежали к Тинной бабушке, к Морской старушке, и говорят ей:

— Ох, черт гонится за нами, поймать хочет. Помогла бы ты нам убежать.

— О, как вы напуганы, как вы напуганы! Ну-ка посмотрим. — И протянула ноги Морская старуха на ту сторону моря. — Вот так прямо по этим ногам детей переносите, сами бегите.

Перебрались женщины на ту сторону моря...»

Не правда ли, знакомый сюжет? Конечно, вслед за женщинами к Морской старухе подбегает страшный черт-людоед. Его зовут Плутыканэлан — Владеющий Железным Крючком.

«— Где же женщины? Следы сюда ведут. Куда они делись?

— Они выпили море и перешли на ту сторону моря.

— Как же я? Не смогу выпить море.

— Сможешь. Они же так сделали.

— Ну-ка попробую выпить.

Стал черт пить море, а море нисколько не убывает. Пил-пил, тяжело стало, лопнул. Не стало черта, лопнул...»*

Сказка, как известно, ложь. Но нет ли в ней определенного историко-географического намека? Кроме того, наверное, не случайно именно у кереков (и только у них!) сохранился странный обряд морского погребения умерших, который не известен ни у кого из народов, пришедших на побережье Берингова моря позднее. Опуская тело соплеменников в морскую воду, керекы всегда напутствуют его словами: «Пошел к предкам». Не значит ли это, что земля предков осталась под водой? В. В. Леонтьев, изучивший быт кереков, склонен видеть в этом уникальном обычае отражение событий, приведших к затоплению древней суши.

Периоды осушения и затопления Берингии чередовались в прошлом неоднократно, по некоторым данным — до шести — восьми раз. Как раз столько, сколько оледенений повторялось в недавней геологической истории Земли. Люди своей первобытной историей, видимо, захватили лишь два последних цикла. Завершающая фаза затопления началась с распадом последнего ледникового покрова и окончилась, вероятно, около пяти-шести тысячелетий назад. В сущности, если мерить геологическими мерками, совсем недавно. Впрочем, учитывая продолжающееся таяние и гибель ледя-

* Леонтьев В. В. Этнография и фольклор кереков. М., 1983. С. 102.

ных островов на соседнем полярном шельфе, можно говорить, что затухающие признаки наступления моря налицо и по сей день.

Несомненно, сложная природная ритмика отражалась и в жизни Арктиды. Мы очень мало знаем об этой земле, скрытой под неприветливыми арктическими водами. Тем ценнее все то, что удалось собрать и обобщить, в том числе и данные о территориях, непосредственно окружавших ледяную сушу.

Вдоль крупнейших рек Восточной Сибири — Лены, Алдана, Индигирки — обнаружены следы гигантских коридоров выдувания, достигающих несколько сот километров в длину. По ним полярный антициклон запускать «щупальца» в глубь континента. Мощные потоки арктического воздуха текли на юг, неся с собой струи пыли и песка. Обнаружены груды камней, истертых этой песчаной поземкой, словно наждаком. И что самое поразительное, среди них встречаются тысячи (тысячи!) орудий каменного века, точно таким же образом обточенных ледяными ветрами. Значит, в этой дикой пустыне или где-то рядом с нею все-таки жили люди.

Скорее всего они приходили сюда летом, когда страшные рукава гиперборейского антициклона временно бездействовали. Кстати, а что за погода была здесь летом? Ведь в той же Якутии июльская жара нередко загоняет столбик термометра за тридцатиградусную отметку.

Видимо, нечто подобное было и в Арктиде. Сухость климата и разреженность облачного покрова позволяли солнечным лучам быстро нагревать верхние слои почвы, а ведь солнце во время полярного дня светило круглые сутки. По мнению специалистов, летом здесь было даже жарче, чем сейчас, когда облака и туманы крадут солнечное тепло и уносят его от земной поверхности. Судя по находкам ископаемой флоры и фауны, жизнь в Арктиде хотя бы на протяжении трех-четырех месяцев в году расцветала буйным цветом. Но конечно, жизнь особенная, торопливая.

За короткие светлые месяцы растения должны были завершить весь жизненный цикл, дать семена для будущего года и замереть, готовясь к встрече с ревушей аэродинамической трубой полярной ночи. Естественно, в таких условиях получали огромное преимущество травы перед деревьями и кустарниками. В Арктиде возник неповторимый ландшафт сухой арктической степи. Бесснежная степь давала круглогодичное пропитание для травоядных млекопитающих. Значит, пища была, и главной трудностью для них оставался лишь почти космический зимний холод. Но зато для животных, сумевших к нему приспособиться, такой ландшафт был землей обетованной. А лучше всех, как известно, сумел приспособиться к холоду мамонт.

Обилие крупных млекопитающих можно рассматривать как косвенное свидетельство отсутствия в Арктиде мощных ледниковых куполов. Животным надо пастись. Подземный лед, даже если он достигает толщины в десятки метров, этому не мешает. Главное, чтобы сверху лежал пласт почвы. Как раз такое строение и наблюдается в береговых обрывах тающих островов.

Но с другой стороны, нельзя исключить и близкого сосущество-

вания подземного и надземного оледенений, ведь живут стада овцебыков у края шпицбергенского ледникового покрова и неплохо себя чувствуют...

Если ледниковые купола и были в Арктиде, то прямых следов от них не осталось. Подпочвенные льды арктических островов и побережья моря Лаптевых представляют собой весьма своеобразное образование и в самом деле мало походят на погребенные остатки настоящего ледника. У них меньше плотность, нет следов пластического течения и других признаков ледниковой динамики. Геологи из Магадана, настаивающие на том, что льды были сублимированы из почвенного воздуха, представляют убедительные доказательства своей правоты. Такой лед, перекрытый сверху толщей ветровых наносов, в условиях арктического климата может сохраняться очень долго. В принципе можно допустить, что такие наносные почвы частично распространялись и на многолетние паковые льды Полярного океана. Значит, как считают С. В. Томирдиаро и его сотрудники, экосистемы древней мамонтовой степи могли существовать прямо над морем. Но это предположение чрезвычайно трудно проверить. Что же касается прочих предположений о строении Арктиды, то они поддаются проверке, пока ледяные острова еще не стерты с лица Земли.

Окончание ледниковой эпохи и быстрое повышение температур привели к таянию ледниковых куполов Европы и Америки. Подпочвенные льды Северо-Востока были защищены слоем земли и реагировали на потепление гораздо медленнее. Но у них был другой враг — океан. Его уровень повышался, и вода разъедала стенки ледового материка. Арктида распадалась на отдельные архипелаги. Четвероногие обитатели гибнущей мамонтовой степи скучивались на островах, которые быстро уменьшались и, конечно, уже не могли их прокормить.

Это была настоящая экологическая катастрофа — стремительная и неотвратимая. Теперь становится понятным, почему почва ледяных островов набита костями животных. Ясной становится и судьба Земли Санникова. Ведь ледяные островки — осколки великого зеркала Снежной Королевы — тают у нас на глазах. Гибель Арктиды продолжается.

Эфемерные земли Арктики тают, как льдинки в стакане. Это говорит о медленном, но закономерном подъеме уровня моря и, возможно, о потеплении. Еще полвека назад советский океанолог Н. Н. Зубов, описывая берега острова Большой Ляховский, предсказал ему печальную участь: «...вдоль всего берега тянулись сплошные обвалы. Свежие обвалы были характерны белоснежным цветом ископаемого льда. Несомненно, что с островом Большой Ляховский случится то же, что случилось с островом Васильевский...»

...А также с Землей Санникова, добавим мы от себя. Эта же судьба ждет острова Столбовой, Новая Сибирь и некоторые другие, которые состоят в значительной степени из ископаемого льда.

История Арктиды лишняя раз напоминает, насколько близки к нам коллизии ледникового периода. Это было совсем недавно — триста—четырееста поколений назад.



Марк Дюргеров
НА ЛЕДНИКЕ РОННЕ

От станции Дружная на берегу моря Уэдделла, на самой оконечности шельфового ледника Фильхнера, до будущей станции Прогресс немногим больше часа лёта на Ил-14. Но уже скоро месяц, как наша группа не может вылететь туда с первыми грузами для закладки новой станции, вернее, создания там жизнеобеспечения, поскольку два дня назад в плохую погоду удалось все-таки сделать посадку на снежную целину, выгрузить и установить два сборных домика. Теперь осталось укомплектовать их всем необходимым для начала работ в следующем году. И, что особенно беспокоило начальника Дружной Виктора Шумилова, надо еще проложить трассу от домиков до берега моря Уэдделла. А это значит пройти 45 километров на каком-то виде транспорта по ранее не хоженной целине ледника Ронне. При этом на всем пути поставить ориентиры для планирующихся будущих санно-гусеничных походов и перевозки грузов от барьера ледника к станции Прогресс. Именно потому Шумилов и хотел поручить гляциологам эту работу, что у нас к этому делу особый интерес, ну и, конечно, достаточный опыт.

А пока не было погоды. Мы занимались своими делами на Дружной, но часто посматривали на небо, а больше на взлетную полосу, где стоял Ил-14.

Вечером на очередную пятиминутку заврадио Керкелевский принес свеженький негатив со спутника «Метеор-13». По довольному лицу Владислава Ивановича мы поняли, что на сей раз промаха не будет; на четком негативе прекрасно видна вся огромная, с Францию величиной, территория шельфового ледника Ронне, полностью свободная от облаков. Даже загадочный остров Беркнера, который вздымается над плоской поверхностью ледника почти на километр и постоянно закрыт облаками, на сей раз был виден в мельчайших деталях.

Начальники отрядов поцокали языками, мол, вот как теперь просто стало работать в Антарктиде — спутники, фотографии, оперативность!

Решение лететь было принято незамедлительно, и началась загрузка Ила: снегоход «Буран» (на нем-то и решили выставлять трассу) втащили в грузовой отсек по толстым деревянным следам, подняли связки металлических четырехметровых труб, легкие деревянные пятиметровой длины сани, запас продуктов и массу всякой всячины.

Февральское, еще высокое и даже теплое солнце поднялось максимально, сколько ему было отведено по закону южного полушария и этого времени года, а уже все хлопоты сборов, перелет и посадка на опробованный снег ледника Ронне был позади. Норвежские легкие сани заскользили вслед за «Бураном», и я даже не почувствовал их веса, а когда оглянулся на секунду, то увидел спину Саши, удаляющийся от нас домик, группу людей у затихшего Ила. Люди махали руками и что-то кричали. Но это теперь не играло никакой роли, потому что все ценные и самые противоречивые указания, мнения и соображения были высказаны. Из них мы сделали для себя единственно верный вывод — ориентироваться, вернее, прокладывать трассу к ледяному барьеру моря Уэдделла мы будем старым, давно испытанным способом. Поэтому я сразу направил «Буран» к левому краю взлетно-посадочной полосы, вернее, к тому, что в будущем станет ею, а пока линия ее была обозначена бочками, поставленными полчаса назад на расстоянии сотни метров одна от другой.

Я остановил машину между двух бочек, достал из ящика компас, сориентировал его на север, посмотрев при этом на впереди стоящую бочку, потом на бочку, стоящую за спиной, и определил, что мой курс будет отличаться от направления на север примерно на пять градусов и еще к этому надо прибавить три градуса для определения истинного азимута, поскольку здесь, на 77° южной широты, магнитный компас дает искаженное направление. Таким образом, наш курс должен быть около 8 градусов. Теперь предстояло поставить первую вежу в створе с бочками, а потом продолжать этот створ до самого океана. Вроде все ясно; пока мы не начали работать, проблем не возникло, как, впрочем, и в любом деле.

От самой последней бочки мы отъехали пятьсот метров и начали ставить первую вежу. Это происходило еще в пределах видимости группы стоящих у самолета. Они продолжали внимательно наблюдать за нашими действиями.

Саша соскочил с саней, вытащил из связки четырехметровую дюралюминиевую трубу. Я слез с «Бурана» и достал из выючной сумы, прикрученной поверх связки труб, прямоугольный лист фанеры размером с большой художественный альбом. Одна сторона листа была выкрашена в черный цвет, а на другой тоже черной краской была написана цифра «1». Это была первая ориентирная и одновременно снегомерная вежа от будущей станции Прогресс на шельфовом леднике Ронне к будущей пристани,



ледовому причалу, на краю ледового барьера в море Уэдделла.

Без особых усилий вогнали вежу на метр в снег крашеной стороной к морю. Саша снял с саней мерную рейку, измерил высоту вежи. «298 сантиметров», — сказал он вслух, чтобы не забыть до того, как запишем. Потом Саша вынул из-под кошмы, на которой сидел, чистый лист фанеры, служившей нам в таких условиях взамен полевого дневника, записал дату, номер вежи и отсчет и что-то еще для себя, возможно состояние поверхности снега.

Теперь эта вежа будет стоять, пока не сравняется со все повышающейся из года в год поверхностью снега. Если в будущем году начнутся работы в этом районе, то такие вежи станут первыми ориентирами для самолета или санно-гусеничного поезда, и одновременно повторные измерения их высоты дадут представление о количестве накопившегося за год снега, об аккумуляции — главном и практически единственном источнике питания шельфового ледника.

Вся операция по установке вежи заняла у нас не более трех минут.

— Для начала нормально, — сказал я вслух.

— Но можно уложиться и в две, — заметил Саша.

Он сел на сани лицом к поставленной веже, чтобы видеть ее и тянувшийся далее ряд бочек — теперь они составляли единый створ, по которому мы должны строго ориентироваться.

Я заметил последнюю цифру на спидометре «Бурана» и прикинул, что должен остановиться для установки следующей вежи при том же значении последней красной цифры, но увеличившемся на единицу значении предпоследней, черной цифры, то есть ровно через километр.

В техническом задании начальника базы Дружная значилось, что при установке трассы от края барьера до Прогресса расстояния между вежами должны быть два километра, но по опыту работ в Антарктиде мы знали, что на расстоянии двух километров веж не разглядеть даже в идеальную погоду. Вообще я подумал, что еще лучше бы ставить вежи через пятьсот метров, как они стоят в районах трещин и плохой видимости, например от обсерватории Мирный до 105-го километра, в сторону станции Восток. Но у нас для такой работы сейчас не было времени, возможно, в будущем году мы сможем участить сеть веж по трассе.

Рев «Бурана» заглушал все звуки, да, собственно, их и не должно бы быть, но что-то мне послышалось, и я оглянулся. Саша кричал с саней и махал рукой, и я увидел, что от намеченного створа ушел далеко влево. И немудрено, ведь впереди у меня не было ни одного ориентира, что называется ни дерева — бесконечная, до горизонта поверхность снега. Я принял вправо, но через несколько десятков метров снова раздался крик. Теперь Саша махал рукой влево. Так повторилось несколько раз. После второй вежи началось все сначала — заячьи скачки. Это было страшно

неудобно: приходилось постоянно вертеть головой вправо, влево, назад, смотреть одновременно вперед и не забывать про спидометр, и я никак не мог приспособиться и строго держать курс. След за нашей спиной наводил на мысль о том, что за рулем «Бурана» сидит слепой или абсолютно пьяный водитель.

А группа людей у Ила была еще видна, и все они не расходились, а продолжали следить за нашими действиями, и представляя, сколько умных советов они посылали нам вдогонку.

— Так дальше не пойдет, — сказал я на очередной остановке. — Я буду ехать так, как считаю нужным сам, и ровно через километр останавливаюсь. После этого ты смотришь в бинокль и говоришь мне, куда я закосил. Тогда я поворачиваю под прямым углом к следу вправо или влево, а дальше движемся до того, как выходим в створ; ты смотришь в бинокль.

— Идет, — сказал Саша.

Между следующими вехами у нас пошел почти идеальный след, и только в самом конце он поворачивал под прямым углом к очередной вехе. Сверху, с воздуха, это должно было напоминать вытянувшуюся цепочку букв «Г». «Интересно, — подумал я, — как расшифруют теперь нашу ориентировку с воздуха?»

Однако это было для нас удобно, и с каждой новой вехой и пройденным километром в сторону барьера процесс становился все более автоматизированным.

Давно уже Ил с группой людей и домики скрылись за заструженным горизонтом, и мы испытали удивительное чувство первого прохождения, снежной робинзонады.

У нас были легкие сани с пластиковым полозом, нагруженные вехами. Поверх их лежала кошма для тепла, на которой сидел Саша. Под сиденьем «Бурана» лежала канистра с топливом, и еще одна, запасная, была приторочена к передку саней. За моей спиной, на сиденье, был закреплен вьючный ящик, в котором хранились бинокль, компас, запасные теплые вещи, продукты. Все было предусмотрительно взято на тот экстремальный случай, если вдруг мы не сможем выйти сегодня к краю барьера или что-то случится с Илом и он не возьмет нас на борт в конце маршрута. Все может быть в Антарктиде, особенно на незнакомом шельфовом леднике. А самое вероятное — испортится погода, а это здесь случается, много раз на дню. Тогда и Ил не заберет нас, просто не сможет сесть.

Напряжение первых километров прошло, рельеф поверхности, как мне показалось, сгладился, заструги стали совсем небольшими, я прибавил газу, и бесконечная равнина шельфового ледника быстрее побежала под гусеницы «Бурана».

Только сейчас можно было реально оценить гигантские масштабы этого явления — шельфовый ледник Ронне. Второй по размерам в Антарктиде, вместе с Фильхнером едва уступающий шельфовому леднику Росса. Плавающие плиты льда толщиной от километра в тыловой части до 300 метров у края барьера. Над водой, правда, всего 20, максимум 40 метров. Вообще сейчас принято разделять шельфовые ледники Фильхнера и Ронне по возвы-

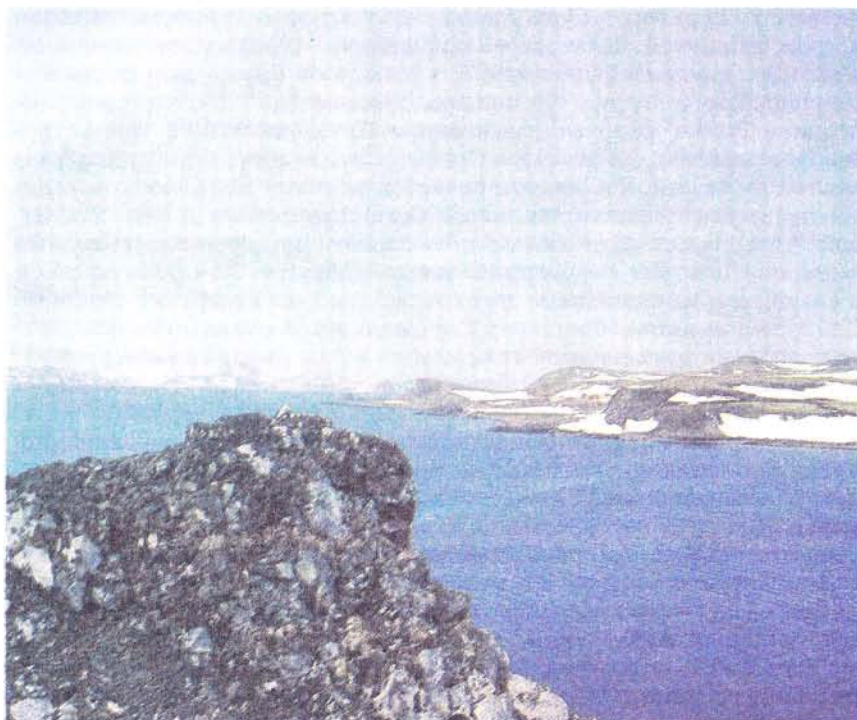
шенности Беркнера. Судя по всему, эта возвышенность, ледяной остров, покоится на твердом основании — подводном возвышении моря Уэдделла. Собственно, к западу от Беркнера и начинается шельфовый ледник Фильхнера, а к востоку тянутся просторы ледника Ронне, вплоть до основания Антарктического полуострова. Оказывается, динамика этих двух ледников существенно различается. Ледник Фильхнера питается массами льда, поступающими преимущественно с высокого Антарктического плато Восточной Антарктиды. Эти массы поставляют ему крупные выводные ледники — потоки Рековери, Слессора и другие. Как реки впадают в озеро, так и ледниковые потоки впадают в шельфовые ледники. Движение ледника Фильхнера происходит с очень большой скоростью — от двух до трех километров в год. За последние десятки лет ледник продвинул свой барьер почти на пятьдесят километров в море Уэдделла.

Шельфовый ледник Ронне получает питание с ледникового покрова Западной Антарктиды, но приток льда здесь, видимо, значительно меньше и движение ледника не так динамично, как у Фильхнера. Большую часть своей массы ледник Ронне получает непосредственно уже в море Уэдделла из атмосферных осадков, снега, аккумулирующегося на его поверхности. Для Ронне это серьезная добавка к тем массам льда, которые поступают из внутренних районов Западной Антарктиды.

Возможно, что гораздо большая скорость движения и активность наступания ледника Фильхнера по сравнению с Ронне связана с эффектом подпруживания, которое производит ледяной купол Беркнера; он не дает массам ледника Фильхнера растечься широкой плитой по водам моря Уэдделла, что мы наблюдаем у ледника Ронне; Фильхнер зажат между хребтами Восточной Антарктиды с восточной стороны и склоном острова Беркнер с запада.

Но видимо, есть и что-то общее у этих двух шельфовых ледников, из-за чего их рассматривают часто как единую ледниковую систему Фильхнер—Ронне. Может быть, то, что атмосферные осадки, их питающие, имеют одно происхождение? В море Уэдделла они поступают через Западную Антарктиду из Тихого океана; циклоны один за другим, непрерывной чередой следуют из района моря Беллинсгаузена и обрушиваются метелями и снегопадами на ледник Ронне, а потом, если хватит сил, и на ледник Фильхнера. Как интересно бывает следить за струями и вихрями невидимых снизу воздушных стихий, но отчетливо проявляющихся на снимках метеорологических спутников! Многое объединяет эти два ледника, условно разделенные человеком, и недаром они так синхронно наступают уже десятки лет, тогда как ледник Росса, по другую сторону Западной Антарктиды, в то же самое время продолжает отступать и быстро разрушаться.

На шельфовом леднике Фильхнера наша летняя полевая база Дружная расположена у самого края барьера, и, по всем прогнозам, срок ее жизни скоро истечет, поскольку есть все основания предсказать в ближайшие годы откол крупных айсбергов от ледника Фильхнера. Поэтому Дружная находится под постоянной



Лишайники на скалах. Остров Ватерлоо

угрозой выноса в океан. Тогда на шельфовых ледниках у нас не останется ни одной, даже сезонной, научной станции, что может стать большой потерей для изучения динамики и режима Ледяного континента в целом.

Из семи постоянно действующих в Антарктиде станций нет ни одной на шельфовом леднике. И хотя они занимают по площади немногим больше 10%, но именно шельфовые ледники поставляют в океан наибольшее количество айсбергов, среди которых и самые крупные. По снимку со спутника «Метеор-13» наш коллега зарегистрировал начало откола гигантского айсберга от шельфового ледника Ларсена на Антарктическом полуострове. После этого все с нетерпением каждый день ожидали новых снимков, чтобы посмотреть, как расширяется канал между айсбергом и ледяным берегом. Этот гигант площадью более 10 тысяч квадратных километров уже почти отделился от ледника, и его подхватывает антарктическое прибрежное течение, чтобы увлечь в долгое путешествие вокруг Антарктиды.

Вот так работаем, живем, спим на уютной базе Дружная в сборных домиках, даже смотрим кинофильмы, а в это время, возможно, за сотню километров, в глубине ледника, в районе гигантских разломов Гран-Касмс, может быть, тоже начала расширяться черная трещина?



Шельфовый ледник Ронне в море 'Уэдделла

Я почувствовал острый запах бензина и резко сбросил газ. Сзади на веревке волочилась по снегу двадцатилитровая канистра, и из полуоткрытой горловины выливалась струя бензина. Я бросился на снег и закрыл ее рукавицей. Подскочил Саша, который сидел спиной к передку и тоже ничего не почувствовал. Мы поняли, что надо быть все время начеку — остаться без топлива... а вдруг Ил не сможет сесть!

Теперь постоянно оглядываемся назад и на каждой остановке проверяем крепление всего, что есть на санях. Наблюдая за движением саней, даже на большой скорости, я подивился, как плавно, без скачков они скользили, почти не реагировали на заструги эти легкие, гибкие пятиметровой длины сани. Безусловно, они были предназначены для собачьих упряжек. Вообще о собачьих упряжках особый разговор. Самая «вкусная» доля антарктической романтики, ее героическая часть, пропала вместе с заменой традиционного, со времен первопроходцев, вида транспорта. Так же как пропала необходимость спать в палатках и спальных мешках и переносить лишения дальних пеших переходов. Наверное, это хорошо и так надо, и с этим ничего не поделаешь — всеобщий прогресс диктует условия и для Антарктиды. Но что-то мы теряем при этом. Я это совершенно отчетливо почувствовал. Мы теряем ощущение и запах снежного пространства и свою силу и слабость в нем. Мы

научились искусственно создавать трудности (вспомните многочисленные героические походы к обоим полюсам планеты); оказывается (и доказывается), что это необходимо, что человечеству нужны экстремальные ситуации: в пустыне, в тропическом лесу, в холоде. Но они нужны и объективно; те, кто имеет дело с изучением природных объектов, знают это лучше кого бы то ни было. Очень бывает нужно пройти без спешки трудный маршрут по той же Антарктиде, часто без больших грузов — только самое необходимое. И чтобы не было при этом и выхлопа газов, рева двигателей, раздражающего перепонки воя вертолетных и самолетных двигателей. В Антарктиде от них все живое разбегается в ужасе, и неизвестно, как это потом отражается на жизни целых поколений колоний пингинов, чаек, тюленей.

И еще одно — сам процесс наблюдений так ускорился, что часто и не успевает пройти через сознание и все шесть органов чувств, а только мелькает, мельтешит перед глазами, а воспринимается и регистрируется бездушными датчиками; а всегда ли достаточно этого?! Приобретая объективную информацию, не теряем ли мы субъективную, которой часто питается идейный багаж науки?

«В общем, нужно все — и «бураны» и собаки», — вздохнул я и прибавил газу.

Я подумал после очередной вехи, что пора бы Илу сниматься с Прогресса и контролировать с воздуха нашу трассу. В общем-то я был уверен в нашем способе ориентировки, но все-таки... Да еще бы неплохо посмотреть, что там у нас по курсу впереди, нет ли трещин. Хотя я смотрел внимательно вперед, но могу ведь и не заметить прикрывающего трещину снежного моста.

Вообще нашему начальнику Шумилову, наверно, не просто было решиться на то, чтобы двух человек на «Буране» пустить на установку трассы по незнакомому шельфовому леднику; а вдруг что случится? «Кто будет отвечать?» — первое, о чем думает начальник в Антарктиде. И в последние годы редко кто из них брал на себя смелость самостоятельного решения в пользу дела. Громадный том инструкций по технике безопасности — вот руководство для них. Но растет свод правил, а антарктическая жизнь подкладывает такие ситуации, что ничем их не регламентируешь. Если в Антарктиде соблюдать неукоснительно все правила этого толстого тома, то нужно сидеть в домах и не выходить дальше кают-компаний.

Я представил, как можно предусмотреть все, что может случиться в санно-гусеничном походе, при дальнем перелете, да и при обычной исследовательской работе в условиях Антарктиды. А соблюдать нужно главное правило — работать с исправной техникой, в хорошей теплой одежде, а еще быть сытым и здоровым, ну и... отбор людей заранее по антарктическим критериям, а не по плюсам в стандартных анкетах.

Вот Шумилов так и сделал — одел, накормил, дал исправный «Буран» и сам полетел на самолете для подстраховки.

И все равно у нас создавалось полное ощущение своей автономности, оторванности от цивилизации, единства с природой, и это ощущение усиливала бесконечность белого и очень контрастного

пространства. Это пустое антарктическое пространство совершенно непохоже на такое же снежное пространство где-нибудь в тундре, даже в Арктике — не те краски, воздух, небо — это Антарктида!

Только мы прочувствовали свою автономность, как вдалеке раздался усиливающийся рокот двигателей Ила. И далеко за спиной начало расти вверх облако снежной пыли. Через пару минут из него показался низко летящий Ил. Я доехал дальше, слегка досадуя на очень некстати нарушенное романтическое состояние одиночества.

Ил сел в паре километров по курсу на ровную поверхность ледника. Вскоре мы поравнялись и в полукилометре поставили очередную веху. Потом хотели проехать мимо, но кто-то махал нам рукой из-под фюзеляжа. Мы отцепили сани у вехи и на облегченном «Буране» быстро подъехали к самолету.

В Иле вкусно пахло супом и мясом, жильем. Экипаж пообедал. Шумилов дремал, остальные курили и ждали нас. Только механик Володя Романов сутился у плиты. Я подумал, что никогда не видел его сидящим. Вот он наливает нам по тарелке горячего супа, ставит на подставку сковороду с жареной свиной, открытую банку зеленого горошка, фыркающий чайник, банку джема, хлеб, масло.

— На здоровье! — посмотрел ласково сквозь сросшиеся, начинающие сесть брови и ушел с отверткой и молотком в руках в грузовой отсек.

— Ты по компасу ориентировался? — деланно безразличным тоном спросил Толя Банышиков — геодезист и замначальника Дружной.

— По интуиции, — передохнув после глотка горячего супа, брякнул я.

— Какая она у тебя извилистая, — не отцеплялся Толя.

— Да, вы, ребята, напетляли, — солидно поддержал Виктор Петров. И пошли рассуждения...

— Что вы пристали к мужикам? При такой тряске на «Буране» компас-то дергается, разве по нему что-нибудь увидишь... да еще ветер в лицо. Сильный ветер, а? — Женя Скларов вступился очень кстати. Начальник всей авиации в Антарктиде в эту экспедицию, он сразу показал, что понимает сложность нашей задачи. Я с благодарностью посмотрел на него.

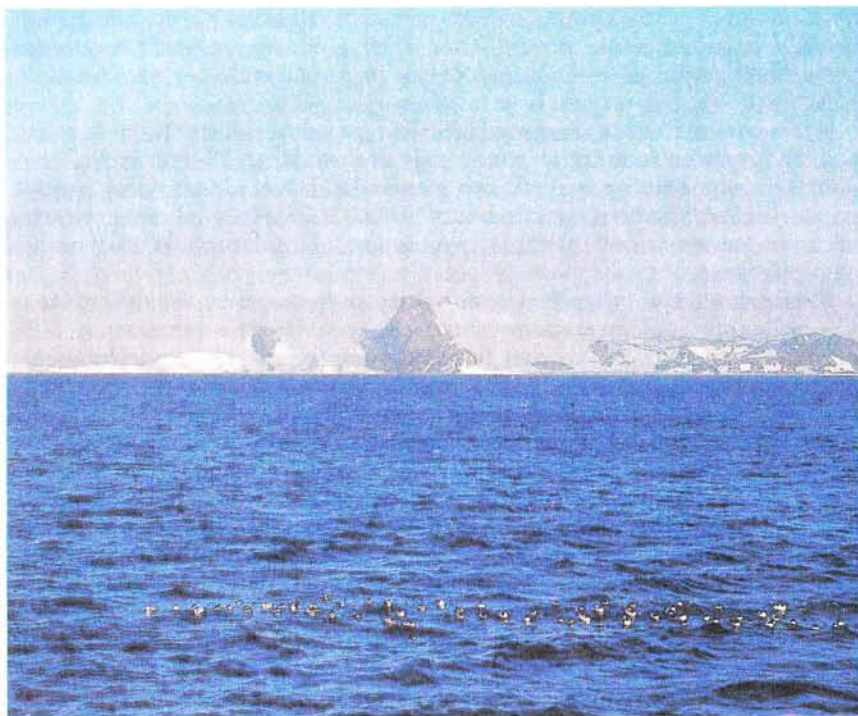
— Вообще это проблема... без компаса если, ориентиров-то нет впереди, — полувопросительно сказал интеллигентный второй пилот.

— Общее направление трассы строгое, я проверил. А ты мне потом расскажешь, как все-таки ориентировались. Хорошо?

Не подозревал тогда я, что никогда не узнает второй пилот простого секрета установки трассы на леднике Ронне.

За время обеда погода улучшилась. Стих ветер. Мы чувствовали полный комфорт от солнечного тепла и сытости. Заправили «Буран» и поехали дальше.

Теперь дело пошло еще быстрее. Поверхность снега стала почти



У острова Ватерлоо. Южные Шетландские острова

идеальной, и мы дивились этому, потому что такая беззащитная поверхность снега говорила об очень слабых ветрах в течение прошедшего года в этом прибрежном районе шельфового ледника. Известно, что, чем меньше скорость ветра, тем более ровная снежная поверхность. И я еще раз подумал о том, что шельфовые ледники, пожалуй, самые благоприятные в климатическом отношении места для проведения работ и продвижения в центральные районы Антарктиды. Например, в ее прибрежных районах, на краю материкового склона, хотя бы в районе обсерватории Мирный, ураганные стоковые ветры бушуют большую часть года, и поверхность снега там испещрена жесткими застругами до метра и более высотой, так что продвижение по ней мучительно для человека и любой техники. Ведь и Амундсен и Скотт дошли до Южного полюса только потому, что первые несколько сот миль они шли по поверхности шельфового ледника Росса и избежали ужасного стокового ветра и застругного рельефа на материковом склоне Антарктиды.

Наш мини-поезд мчался по удивительной глади шельфового ледника. Летнее солнце плыло вдоль горизонта, и над ним впереди кучевые облака — предвестники близкого океана, а вскоре и сам он начал вырастать — холодный и серый, белая же полоса ледника между ним и «Бураном» становилась все уже.



Шельфовый ледник Фильхнера — снежный аэродром на базе Дружная

Вехи мы ставили быстро, почти автоматически. Еще один раз над нами покачал крыльями Ил и сел вдали, у самого ледяного барьера. День кончался, и как-то неожиданно начал крепчать мороз, обжег лицо ветер с моря, и холод проник в рукава и валенки.

Море было совсем рядом. Казалось, что его поверхность выше шельфового ледника и вся масса воды должна обрушиться на него и затопить.

В двухстах метрах от края ледяного барьера сверкал в красных лучах ночного солнца одинокий Ил. Возле него мы поставили последнюю веху трассы по шельфовому леднику Ронне к будущей станции Прогресс. Здесь, у самого барьера, холодный ветер сек лицо солеными брызгами моря, и мы мечтали о теплой кабине Ила и горячем чае.

Ил разогнался на коротком участке и, облегченный, покинул ледник. В считанные минуты мы пролетели над трассой и увидели загадочные петляния, пересекающие ровную линию вех с черными оголовниками и два домика на бесконечной плите шельфового ледника.

После горячего чая усталость отяжелила руки, ноги, голову, и я проснулся от толчка в бок.

— Смотри, косатки, — прокричал на ухо Шумилов.

Ил летел, едва не касаясь правым крылом ледяного барьера, а под фюзеляжем, в прозрачной синеве моря, всего в тридцати метрах под нами ходили величественные косатки. Их серповидные спинные плавники торчали над водой, и движения этих хищников океана были удивительно грациозны.

Но косатки быстро промелькнули, а Ил не поднимался, а продолжал нестись, прижавшись к воде и почти задевая ледяной барьер правым крылом. Только теперь я увидел, что низкое облако, серое и тяжелое, прижимало самолет и впереди тоже была мгла.

— Облачность — пятьдесят метров, видимости нет, — прокричал на ухо Шумилов.

— А как на Дружной? — спросил я.

— Как обычно, ясно. А здесь, над Беркнером, всегда такая дрянь, — пояснил Шумилов.

Я заглянул в кабину пилотов. Там было напряженно, и никто даже не повернул в мою сторону головы.

На месте первого пилота Виктор Петров. Побелевшие костяшки пальцев на штурвале, по видной мне правой щеке течет струйка пота. На месте второго пилота Женя Скляров. Короткие седые волосы и совсем молодое, без морщин лицо. В левой, вцепившейся в колено руке зажат потухший «Беломор».

«Это не на «Буране» по шельфовому леднику», — подумал я и осторожно закрыл дверь.

Больше я не мог спать в своем кресле и постоянно ловил себя на том, что руки сжимались в кулаки и ступни ног упирались в железо, как будто я сам держу Ил над холодной бездной и стараюсь не потерять единственный ориентир — ледяной барьер шельфового ледника.

— Ближе со смертью ходят эти ребята, — прокричал мне на ухо Шумилов, когда над головой засветлело и впереди показались просторы шельфового ледника Фильхнера и остались позади страшные ледопады Беркнера.

Через неделю на утоптанной площадке базы Дружная, у мачты с приспущенным красным флагом, мы стояли, сжав в кулаках ушанки, и никто не скрывал слез. В страшном урагане, в белой мгле не долетел наш Ил до обсерватории Мирный. Все разметал ураган, захоронил ледяной панцирь Антарктиды.



Геннадий Буянов

ТРЕВОЖНЫЕ МИЛИ АНТАРКТИКИ

В один из теплых октябрьских дней 1985 года от причала Владивостокского порта отошел теплоход «Байкал». На нем находились участники 31-й Советской Антарктической экспедиции. Месяц спустя после коротких стоянок в Сингапуре и на острове Маврикий корабль прибыл в Буэнос-Айрес. Здесь состав 31-й САЭ пополнился новыми участниками, прилетевшими на самолете. После смены зимовщиков на станции Беллинсгаузен теплоход направился в море Космонавтов, в район советской антарктической «столицы» — станции Молодежная...

Около полудня 1 января подходим к зазубренной кромке разрезанного льда на меридиане АМЦ (Антарктический метеорологический центр). Малым ходом, обходя обломки больших полей, следуем на юг. На ходовом мостике усиленная вахта: два матроса, два штурмана, не считая меня, практически не покидающего последние дни рубку. Все в черных очках. Без них невозможно смотреть вперед — нестерпимо яркая белизна отраженного от льда света. Кое у кого уже загорели руки и лица. Предупреждаем новичков, что могут быть и солнечные ожоги.

Получаем ледовую информацию, принятую на Молодежной со спутника. До самого полярного круга лед сплоченностью 2—4 балла, для нас проходимый. А там уже и до станции рукой подать. Через остающиеся 60 миль вертолеты вполне смогут перебросить воздушный мост.

Но фактическая ледовая обстановка оказалась гораздо сложнее. Обманул спутник или облачность помешала? Через несколько часов плавания, часто переменными курсами, далеко не дойдя до намеченной параллели, обнаруживаем невысокий плоский айсберг, пригодный для посадочной площадки, и швартуемся к нему. Расстояние до станции предельное для вертолета, но далее без ледо-

кольного обеспечения идти нельзя: разводя становятся все уже, а лед толще. Сразу же сообщают нашему «вертолетоносцу» дизель-электроходу «Капитан Бондаренко», стоящему под разгрузкой у припая, о нашей готовности принимать винтокрылые машины и производить смену зимовочного состава, которую с нетерпением ждут отработавшие год в Молодежной. Через час-полтора будем ждать вертолет. Пока все идет по графику. Плановая стоянка три дня: 1 января — приход, 3-го — отход. Балует нас в новом году Антарктида. Однако в здешних водах нельзя загадывать наперед. Кто бывал у берегов шестого континента и испытал на себе его коварство, хорошо знает это.

Но недолго баловала нас своей погодой Антарктида. Плановая стоянка — три дня. А природа распорядилась по-своему. Она любит преподносить сюрпризы. Один из них получили, откуда не ждали. Когда полярники, направляющиеся на Молодежную, рассчитавшись с судовым киоском и библиотекой, простившись с экипажем, вытаскивали свои вещи на палубу, чтобы покинуть «Байкал», пришло известие от капитана дизель-электрохода «Капитан Бондаренко»: «Выслать вертолет не могу тчк Взломало припай зпт на который выгружена авиационная техника зпт техоборудование зпт продукты тчк Начал спасательные работы тчк Харченко».

Сутками раньше пришел он в район станции. Пробился через тяжелые льды к полуострову Танг. В 20 милях к северу от мыса Керби ошвартовался к припаю, подходящему для выгрузки, сборки и взлета Ан-2. Первым делом выгрузили самолет, доставленный сюда в разобранном виде.

К вечеру до припайной зоны стала доходить зыбь. Эта мощная и длинная океанская волна проникла под 50-мильную полосой 9—10-балльного льда и взломала ледовый причал. Части самолета, который не успели собрать, и другой груз оказались на разных льдинах. Всю ночь шли спасательные работы. Экипаж и экспедиционный состав, находившийся на борту, — все без исключения приняли участие в спасении ценной техники, продуктов. Часть груза поднимали опять на борт, остальное стропили и, не теряя ни минуты, вывозили на материк. «Аннушку» без крыльев тоже успели унести на подвеске вертолета...

К утру на взломанном припае ничего уже не осталось. За небольшим исключением, все было спасено. И вновь поиски подходящего места для швартовки и выгрузки. После неоднократных попыток удалось обнаружить низкий столовидный айсберг, вмержший в припай. Но не так-то просто было к нему подойти. Только на седьмом часу работы полным ходом, ломая ударами корпуса толстый лед, прорубили канал к нему, завели швартовы, и разгрузка судна продолжилась. Ледовая обстановка каждый год разная, а в этом сезоне она, по словам гидрологов, гораздо сложнее, чем была в прошлом и в некоторые предшествующие годы.

Ночью потянул быстро усиливающийся северный ветер, начал уплотнять вокруг нас плавучие обломки. Получив уточненную ледовую информацию и погодный прогноз, пошли на выход, на чистую воду. Пилотам вертолетов сейчас не до нас: первоочередная зада-

ча — сохранность груза, доставленного к материк через тысячу миль. А нам спокойнее и безопаснее в открытом море. Здесь нельзя доверяться временами ласкающему своими лучами солнцу.

К полуночи 3 января встречаемся с теплоходом «Пионер Эстонии» и под его проводкой идем в лед в поисках защиты от волнения. Пока суда маневрировали друг за другом, направляясь к югу, 2-й помощник Науменко и 4-й механик Соколов подготовили мотобот к спуску. Зыбь швартоваться не позволяет. Но и далее углубляться тоже нельзя — разводьев становится все меньше, все чаще встречаются большие ледяные поля. Легли в дрейф не вдалеке друг от друга. Спустили мотоботы и за три часа перебросили 70 человек и три тонны продуктов. «Пионер Эстонии» дает ход и уже один идет к станции, пробивая себе дорогу в сплоченном панцире льда.

С каждым часом погода меняется, и разгружать грузовые суда приходится урывками. Радиостанция АМЦ сообщает: «7 января всех станциях научные наблюдения программам тчк Молодежной выполнено 4 рейса вертолетов доставки части грузов зпт ранее выгруженных айсберг тчк Оба судна 1400 мск 6 января оторвало айсберга швартовых зпт зажалось зпт потеряли движение тчк Перед этим на суда были вывезены 34 участника 30 САЭ тчк 7 января обстановка районе судов результате сильного восточного ветра ухудшилась тире сильное сжатие тчк 8 января тх «Пионер Эстонии» получил возможность некоторого движения зпт «Капитан Бондаренко» по-прежнему зажат тчк Вертолеты находятся Молодежной постоянной готовности тчк Пасмурно зпт слабый снег зпт видимость 2 километра зпт ветер восточный 8—14 зпт порывы 20 м/с зпт температура минус 3—0 тчк...»

Даже из скупых строк диспетчерской сводки, посланной руководству САЭ, видно, насколько сложна ситуация. А ведь в радиogramме всего не скажешь. Не расскажешь того, что прочувствовали и перенесли капитаны и их экипажи, когда на них, сжатых льдом, двинулись и прошли рядом, к счастью не задев борт, айсберги.

Пока грузовые суда пытались выгрузиться, мы в ожидании их дрейфуем на чистой воде. Теплоход без движения раскачивается, как «ванька-встанька». Все, что можно было, закрепили, расклинили. В каюте нахожусь мало, больше на мостике или в радиорубке. Прослушиваю все переговоры между судами и Молодежной. Обстановка серьезная, и это еще мягко сказано. Почему-то долгое молчание в эфире. Пребывание в неизвестности изматывает и тревожит — как они? Что с ними?

Вызываю на радиотелефон «Капитан Бондаренко»:

— Доброе утро, Степан Филиппович! Я в неведении. Сообщите обстановку, если имеете время и возможность. Прием.

— Доброе утро, Геннадий Сергеевич! Рад слышать тебя, чай, нас не забываешь, — отвечает он бодрым голосом и по своему обыкновению с юмором. — Ну, новости у нас плохие, если не хуже. Зажало нас, ни туда ни сюда, ни пикнуть. Сейчас мимо айсберг прошел — вершина выше мачты — вплотную. Пришлось даже предупредить всех, чтоб жилеты проверили. Но миновало. И прет он

сейчас прямо на «Пионер Эстонии». Как ему, бедолаге, удастся вывернуться — не знаю. А рядом еще несколько крутятся-вертятся, а мы без движения, не отскочишь. Положение — хуже «губнаторского». Прием.

— Ясно. Вертолеты-то хоть в готовности?

— Вертолеты в готовности, но на станции. Надо сажать их поближе, чтоб вовремя подскочили в случае чего. Да видимость плохая, ветер сильный.

— А мысли не было взорвать лед по носу — по корме, чтоб хоть как-то передвигаться, уклоняться от айсбергов?

— Мысль-то была. Да, понимаешь, это трудно, да и нечем: вся взрывчатка на берегу. Хоть, вероятно, взрывы чем-то и облегчили бы нашу участь. Потом, айсберги окружили нас, спрессовали лед, искрошили его. Так что практически сейчас невозможно что-либо сделать. Надеемся на «авось». Ты ведь знаешь — он часто выручает. Прием.

— Да, это я знаю. Но к нему бы не мешало что-то более реально ошутимое. Степан Филиппович, координаты дайте свои, пожалуйста.

— Что поделаешь, другого нет. Записывай: 67, 10 и 8 южной, 45, 27 и 5 восточной.

— Ну, все ясно, спасибо. Не буду отвлекать и задерживать вас своими вопросами, хотя внимательно слежу за всеми вашими переговорами. А у меня тут «райская жизнь»: ветер — двадцать метров, кидает безостановочно — крен до тридцати градусов, дрейфую вдоль кромки. И неизвестно, сколько эта канитель с погодой протянется.

— Что-то синоптики на сей раз только обещаниями улучшения погоды кормят. А нам нужен ветер с противоположного направления. Ну ладно, побегу я, Геннадий Сергеевич, а то там телеграфом уже дергают.

— Всего хорошего! Держитесь и не теряйте надежды!

— Спасибо! В случае чего буду информировать.

— Да, да. Пожалуйста. Обязательно. Я постоянно на связи. Кладу трубку. Ветер за иллюминатором неистовствует, несет снежную пыль. При кренах видны то мрачное, низкое небо, то седающая пена волн. Где-то что-то перекачивается, раздражая надоедливым перестукиванием...

Три часа спустя слышу знакомый спокойный голос капитана «Пионера Эстонии»:

— Молодежная, Молодежная. Я «Пионер Эстонии». Прием.

— Я — Молодежная, слышу вас хорошо. У аппарата Тябин. Прием.

— Добрый день, Николай Иванович! Сарапунин говорит.

— Здравствуйте, Валерий Алексеевич! Как дела ваши? Слушаем вас. — Голос его хриплый, усталый после бессонных ночей, многих совещаний, телефонных разговоров и, я догадываюсь, беспрерывного нервного курения.

— Ситуация у нас очень нехорошая остается. По-прежнему без движения. Очень сильное сжатие. Только что прошел айсберг,

рукой достать можно было. Объявлял тревогу. Но он нас развернул во всей этой каше и не задел. Сейчас вот еще один подходит. Что будет дальше, не знаю. Прием.

— Ясно, Валерий Алексеевич, плохо, очень плохо. Мы тут все в беспокойстве, но ничем, к сожалению, пока помочь не в состоянии. Прием.

— Николай Иванович! Нужно вертолеты в готовности держать, мало ли что случится? Сейчас тут видимость вроде нормальная и облачность поднялась.

— Авиатряд предупрежден, все находятся у машин. Но пока не могут вылететь — сильный ветер в районе станции и плохая видимость. Айсберг не повредил вас? Прием.

— Нет, он нас не сам давил, а ледяной подушкой, мягко. Проскребли только малость носом, краска полетела. Сделали замеры, пока все благополучно. Повезло.

— Ну, спасибо, обрадовали меня. А то мы тут испереживались за вас. И все наचेку — только появится малейшая возможность, пойдут вертолеты. Надо снять всех лишних людей.

— Да, конечно, Николай Иванович. Без них будет спокойней, меньше забот. У меня пока все.

— Хорошо, договорились. До связи...

Я, наверное, уже в сотый раз просматриваю ледовые и синоптические карты, пытаюсь найти прогалину во льдах, чтобы подойти как можно ближе к зажатым судам. Но карты ничего утешительного не сообщают, нет даже щелочки в подвижном панцире льда. Придется отказаться от идеи приблизиться. Только мысленно находишься с ними, да эфир связывает нас. То на одном, то на другом из судов уже дважды объявлялись общесудовые тревоги. Люди в спасательных жилетах находились на верхних палубах, наблюдая, как тридцатиметровой высоты ледяные горы неумолимо надвигаются на неподвижное судно, толкая перед собой подушку из крошева льда. Вот эта-то подушка и спасала суда от соприкосновения с айсбергом. Она медленно и мягко давила на борт, и теплоход разворачивался, пропуская мимо себя грозную громаду. Проходил один, а за ним шел следующий...

Не следует забывать, что даже обычное плавание во льдах таит в себе определенную степень риска, зависящую не только от технических возможностей судна, но и от физического состояния льдов — их сплоченности, толщины, возраста. Нередко оно сопровождается поломками винтов и повреждениями корпусов. А особую опасность на море представляют обледенение, сжатие и айсберги. Все эти грозные опасности налицо, полное их сочетание. Суда, оказавшиеся в зоне действия этих сил, становятся игрушкой стихии...

В таком напряжении и тревоге прошло еще три дня.

— «Байкал», я — Молодежная. У аппарата Тябин. Как у вас погода? Прием.

— Ветер восточный, двенадцать метров в секунду, видимость — шесть-семь миль, высота облаков — восемьсот метров.

— Хорошо. Геннадий Сергеевич, у меня к вам просьба: пока

Лялин еще занят с грузом, поищите льдинку, чтобы мы могли пристать и, как он освободится, перебросить людей. Как меня поняли? Прием.

— Понял вас. Даем ход, идем к кромке. Но зыбь еще сильная, и далеко мы не углубимся — сплоченность начинается сразу же на границе, без разводьев. А рядом вряд ли будет возможность работать с вертолетом.

— Понятно. Но постарайтесь, пожалуйста, и попытайтесь. Если сами не найдете — я вышлю самолет на разведку. Погода наконец улучшается. Какое расстояние от вашего местоположения до станции?

— Сто десять миль. Ну, все понятно. Я пошел. Результаты сообщу незамедлительно.

— Хорошо. Сообщайте. Жду...

Вечером того же дня:

— Николай Иванович! Нашел льдину приличную, можно работать. Два кабельтовых от кромки. Вокруг лед сплоченный, шесть-семь баллов. Но очень сильная зыбь. Пока нужно подождать. Я побоялся входить — льдины буквально подбрасывает.

— Ну что ж, оставим полет до утра, — произносит он совершенно расстроено.

— До утра... — Я расстроен не менее его: у нас кончается вода, начала ощущаться нехватка продуктов — никто не рассчитывал на такую задержку.

Утром:

— Николай Иванович! Ветер семьдесят градусов, двадцать — двадцать пять метров в секунду. Волна — выше шести метров. Находиться здесь мне небезопасно, уйду на север.

— Ну что за напасть такая! А у нас тут нормально...

— Да, а льдину ту уже разломало, и вообще вблизи сейчас я не вижу ни одной порядочной. За ночь весь прикромочный лед волнением искрошило.

— Ну что ж, успокоится — буду посылать самолет на разведку...

Еще сутки кувырало нас, лежащих в дрейфе. Машиной стараемся как можно реже подрабатывать — запасы топлива тают. Приходится мириться с сильной бортовой качкой.

12 января волнение залегло, и мы опять подходим ко льдам. Да, будь у нас вертолетная площадка — не было бы нужды далеко в лед забираться, меньше бы зависели от ледовых условий, авиации и грузовых судов. А на нее, говорят, денег нет...

Ждем результатов авиаразведки.

Выписка из распоряжения начальника 31-й Советской Антарктической экспедиции Н. И. Тябина от 12 января 1986 года:

«...В связи с критической обстановкой, создавшейся на борту т/х «Пионер Эстонии» и д/э «Капитан Бондаренко», которые продолжают без движения дрейфовать в районе АМЦ Молодежной в тяжелых льдах сплоченностью 10 баллов при наличии множества айсбергов, испытывают сильное сжатие, в результате чего появилась угроза возможной аварии этих судов. В целях обеспечения безопас-

ности находящихся на них участников САЭ нами дано указание командиру вертолетного звена Б. В. Лялину произвести эвакуацию личного состава САЭ с грузовых судов на борт теплохода «Байкал» на расстоянии 150 километров.

Руководствуясь этими соображениями, капитану т/х «Байкал» т. Буянову Г. С. надлежит осуществить переход на судне с места стоянки на чистой воде до низкого столообразного айсберга, ранее обнаруженного при полете вертолета и рекомендованного Б. В. Лялиным для посадки вертолетов на случай экстренной доставки людей на борт пассажирского лайнера. Расстояние от кромки льда до указанного айсберга — 3 мили, сплоченность льда на пути следования — 7—8 баллов. После завершения данной операции судно необходимо возвратиться на прежнее место...

Пассажирский теплоход не предназначен для плавания в тяжелых льдах. Но сейчас всем ясно: необходимо срочно снять максимум людей с плененных льдами судов, а значит, идти на риск. Помощи ждать неоткуда, соответственно и решения не может быть другого. А как там, у станции, еще повернется дело?.. Все может быть...

Над головой с ревом проносится Ил-14. Из динамика раздается голос пилота:

— «Байкал», развернитесь против ветра, буду бросать вымпел.

— Понятно, исполняем. Ложимся на курс семьдесят градусов.

С нарочито недовольными интонациями пилот продолжает:

— И. объявите, чтоб все ротозеи ушли с палубы: что они, первый раз советский краснотельный видят?! Кто-то вон возле трубы спрятался. Ударит груз по мозгам — не обрадуется.

— Это, надо понимать, «тонкий авиационный» юмор. Главное — доходчивый.

Над судном гроыхнуло издевательски-вежливое предложение басом второго пилота:

— Всем не находящимся в каютах укрыться на верандах, окопаться под шлюпками. Самолет заходит на бомбометание...

Ну а кроме шуток, вымпел бросить — это целое искусство. Упреждение, снос ветром, ход судна — это все за секунду рассчитывать надо.

Бросили точно... в кормовой планширь. Грузик сделал вмятину в доске и отскочил в воду.

— Вот, говорил же, чтоб тот растяпа выполз из-за трубы, — уже на нерве говорит пилот. — пожалел его дурную голову, а теперь что делать? Где я теперь другой вымпел найду? И так все гайки по самолету собрал!

— Подожди ты, не переживай! Поймаем...

Срочно вызываем всех рыболовов-любителей с их удочками и спиннингами. Судно заметно дрейфует, поплавок вымпела угрожающе удаляется. Толкнули раз-другой машиной. Наконец с кормы доклад:

— Вымпел поднят!

Сразу же самолету:

— Борт «два нуля 46»! Спасибо, карта получена!

— Пожалуйста, пользуйтесь на здоровье, — опять веселый голос с виражирующей машины. И уже серьезно добавляет: — Пойдете — имейте в виду, что с востока лед прессует. Счастливого плавания! — желает нам, резко ложась на крыло.

— Спасибо. Мягкой посадки!

Ил быстро исчезает в белесом мареве над материком.

Ветер немного стих, улучшилась видимость. Изучив данные авиаразведки, используя полученные рекомендации, осторожно, крадучись, начинаем входить в лед. Главная забота — не повредить гребные винты; опасность удара лопасти о лед возрастает при крутом повороте. Поэтому стараемся не делать резких переключений руля. На мостике ведут наблюдение все штурманы, также и на корме один, предупреждающий о приближении к винтам опасной, с подводным выступом, льдины. Тогда мы останавливаем машины и ждем, когда она останется позади.

Евгений Арнольдович Нечаев — штурман, второй помощник. Подменял Науменко, когда тот был в отпуске. Но так ему хотелось сходить в Антарктиду, что был готов идти на любой должности, когда штатный второй вернулся перед отходом на работу. Жалко было отпускать хорошего парня — предложил ему пойти пассажирским помощником. Он согласился, правда сомневаясь, справится ли? Ничего, справился. Ну и мне хорошо, что на этой должности судоводитель — в сложных условиях усиливает вахту на мостике. И ему радостно — увидел Антарктиду...

Все заняты своим конкретным делом, сосредоточены, никаких лишних разговоров, осознают сложность нашего положения вынужденных двигаться самостоятельно в сплоченных льдах.

На баке второй помощник и боцман Скляров готовят «десантную» бригаду. Люди в оранжевых надувных жилетах, одеты налегке — работа предстоит жаркая. Разносятся швартовы, строятся инструменты и бревна, которые придется зарыть в лед вместо швартовых битенгов. Кран в готовности задрал свою стрелу, нацелив ее на ледовый причал.

Моряки садятся в специально изготовленную для пересадки людей грузовую сетку, и кран их поднимает над планширем.

Третий сообщает:

— Два метра... один... Коснулись!

Форштень со скрипом начал скоблить ледяную стену, качаясь на зыби.

— Боцман! Пошел!

Тот толкнул ручку контроллера крана, и сетка с людьми повисла над айсбергом. Матросы, недавние бывшие десантники, Татаринцев, Пучков, Глазков, Романов показывают, что они не забыли армейскую выучку. Ловко, с лихостью выскальзывают на лед, быстро заструились вслед за ними швартовые концы из шлюзов. Здоровяк второй помощник взгромоздился на плечи сразу два бревна и бежит рысью метров на 60 от кромки.

Не прошло и часа, как концы заведены. Теплоход прижался лагом к плавучему причалу. И вовремя — айсберг медленно вращается против часовой стрелки (науке еще предстоит разгадать,

почему так, а не наоборот), мы оказываемся под ветром. Не будь ошвартованы — отнесло бы, пришлось бы заходить вновь. Два с лишним часа на широкой циркуляции преодолевали трехмильный участок до низкого плоского айсберга метров 300 в диаметре, указанного авиаразведкой и одобренного Б. В. Лялиным.

Тотчас связываюсь с Молодежной.

— Рюрик Максимович! Мы готовы, — докладываю в штаб АМЦ.

— Отлично! Минут через десять вертолет с первой партией вылетает, — отвечает начальник 30-й САЭ Р. М. Галкин.

Спустя три четверти часа на юге заметили крошечную точку невысоко над горизонтом. Вспыхивают красные проблески огней. Вертолет.

— Теплоход «Байкал», теплоход «Байкал». Я — борт «092». Иду на посадку. Как ветер? — послышался вибрирующий от тряски голос Лялина.

— Ветер пятьдесят градусов, десять метров.

— Понял. Спасибо.

Закружилась пурга под садящейся машиной. Упруго ударило в борт. На лед из открывшихся дверей высыпали полярники, придерживая шапки от ураганного ветра, нагоняемого винтами, и вертолет взмыл вверх...

Солнце уже коснулось вершин торосов, когда последняя партия была принята на борт. Сарапунин и Харченко, вероятно, с облегчением вздохнули — на недвижных судах остались только экипажи.

Разместив всех эвакуированных, осторожно раздвигая форштеньем теснящиеся льдины, выходим на чистую воду. Хотя чем-то «Байкал» оказал помощь «грузовикам». Большого не в состоянии...

Две недели длилась операция по выгрузке судов, по обеспечению советской антарктической столицы всем необходимым для жизнедеятельности. И все — при низких температурах и сильных ветрах, когда снег сечет лицо и руки, забиваясь под одежду, на скользких и разрушающихся ледовых причалах, на обледенелых палубах. Из них 9 суток суда были зажаты льдом, без движения, под постоянной угрозой дрейфующих вокруг айсбергов.

Полмесяца «Байкал» галсировал у границы льда при 7—8-балльном волнении и ветре до 25—27 метров в секунду в ожидании выхода грузовых теплоходов, ловя каждое слово в эфире, и в полной готовности и решимости пойти в лед для оказания посильной помощи, если это потребовалось бы...

Вместо плановых трех суток простояли 15. Нет, не балует Антарктида своей погодой!

День идет на убыль. Красный диск солнца опускается к горизонту, червонным золотом заливая верхушки айсбергов и мачты идущих в караване на восток судов. Сверху доносится знакомый гул: самолет Ил-14 производит ледовую разведку, обеспечивая безопасное плавание моряков.

Рейс вдоль антарктического берега продолжается.



Василий Карпий

АНТАРКТИДА ДОБРЕЕ НЕ СТАНОВИТСЯ

Впервые я встретил Евгения Дмитриевича Кравченко на станции Молодежная в Антарктиде. Я знал, что лишь два летчика в мире отлетали здесь столько, что вровень с ними не поставишь никого. И оба из Аэрофлота — Виктор Голованов и Евгений Кравченко. Наш Ил-76 стоял в полной готовности к вылету домой, в Москву, ждали лишь Ил-14, который вел Кравченко. Он пробыл у нас из-под Мирного. На его борту были материалы, связанные с гибелью экипажа В. Петрова и его поисками. Антарктида сияла во всем великолепии блеска снега и льда, бездонное синее небо висело над нами, и невозможно было поверить в ее коварство и злую мощь.

Но поверить пришлось. Стоило перелистать документы, взглянуть в лицо Кравченко. Заросшее двухнедельной щетиной, худое, туго обтянутое обожженной солнцем и морозом кожей, это было лицо летчика, уставшего до последних пределов. Вот только глаза... У него были глаза человека, столько повидавшего на своем веку, столько пережившего, что в них, кроме спокойной мудрости, уже не разглядишь ничего.

С тех пор прошло время. Е. Кравченко, который работал командиром сводного авиаотряда в Антарктиде в очередной, двенадцатой своей Советской Антарктической экспедиции, вернулся вместе со своими товарищами домой. И мы встретились с ним. Он еще жил Антарктидой.

— Понимаешь, мне говорят: «Вот вы ставили этот больной вопрос, а он не решается. Зачем другие поднимать? Все равно ничего не изменится». Здесь налицо психология людей, которые не очень-то верят, что могут победить. А ведь могут. Должны. Объясняю: за последние 15 лет больше 50 наших замечаний по внутриведомственным, межведомственным делам уже отпали. Но рожда-



Полярный летчик Е. Кравченко

ются новые. Вот четыре базы открыли, где начинаем «с нуля». Наша авиация в Антарктиде сейчас самая большая за всю историю ее освоения, и работаем мы там дольше всех. Объемы, районирование, виды авиаработ — все обновляется, меняется. Естественно, возникают проблемы, и их надо решать. Две-три сегодня, две-три завтра... Конечно, без настойчивости, последовательности, упорства ни одну с места не сдвинешь. А двигать надо.

— Мы как-то начинаем привыкать к тому, что Антарктида — это немножко экзотики, романтики, а в общем-то та же работа, только далеко от дома. Даже проблемы можно прогнозировать...

— Только те, что попадают в область накопленного опыта, знаний. А их еще очень немного. Неожиданности Антарктида подкидывает без конца. И долго будет сильна этим.

На Дружной-3, которую недавно открыли, столкнулись с необъяснимыми явлениями. Сначала, в первые дни, у нас была полевая радиостанция, и мы бедствовали со связью. Я неделями не мог связаться со своими людьми. Ночами спал на радиостанции, чтобы хоть на минуту услышать кого-то или передать информацию.

Потом привезли с отколовшейся Дружной-1 испытанное оборудование. Поставили мощную радиостанцию. С материком, со станциями связь улучшилась, но... Авиационная-то связь не улучшилась! Привезли пеленгатор. Ставим его у ВПП, он два градуса должен давать отклонения от посадочного курса. Дает? До высоты девятьсот метров работает, как положено. А ниже начинается ахинея, вся аппаратура показывает «цену на дрова». Хотя вокруг аэродрома кружимся!



Фотография на память

Район необычен. Рефракциями трехслойными, многослойными, с системой кривых зеркал — их видишь. Но при чем здесь радио? По всем диапазонам? Ни один не прошивает. Магнитные аномалии? Да, нашли — в пятистах и семистах километрах. Это — расстояние. Станция стоит мощнейшая, а мы на высоте триста метров ничего схватить не можем. Что мы ни делали... И в землю трос рубленый зарывали, и кабели рубили-варили, и с антеннами колдовали. Опытнейшие радисты советы давали — всё впустую.

Проблема? Да. Неожиданная? Совершенно. Методом «тыка» ее не решишь. Пятнадцать лет ставим вопрос: дайте радиоинженера-исследователя, который мог бы установить хоть какие-то закономерности прохождения радиоволн. Не дают. Значит, следующая экспедиция встретится с теми же трудностями. Хорошо, если все обойдется с этой связью, навигацией. А если нет? И я мог бы говорить о сотнях таких загадок. К ним надо готовиться. И ни в коем случае не попасть в «ловушку», которую придумали не очень знающие дело люди, представляющие, что Антарктида — это немножко экзотики и романтики. Особенно летчикам вреден такой взгляд на нее. Губительно вреден. Вывод из собственного опыта.

— Ваш опыт и опыт Виктора Голованова не имеет аналогов в мире. Это одинаковый или различный опыт?

— Думаю, что в понимании многих глубинных процессов лет-

ной работы в Антарктиде, которые нам удалось постичь в силу того, что никто по продолжительности больше нас там не летал, мы сходимся. У Виктора за плечами больше десятка экспедиций, у меня — тоже. Мы оба считаем, например, что для подготовки из летчика второго класса командира самолета для полетов в Антарктиде нужно по меньшей мере три года. Никакими документами это не оговорено, потому что документы там действуют те же, что и в средней полосе России или на Дальнем Востоке. Но это — наше частное мнение.

Почему я летаю в Антарктиду? В последних САЭ образовался провал в подготовке летных кадров. Он не нов. Он давно стал вырисовываться. Пока кое-кто из последних пилотов полярной авиации работал в Мячкове, на них-то дело и держалось. Но они уходят, а новых-то где взять?

Будем считать, сейчас подготовлены к работе командиром отряда Виктор Голованов, Евгений Скляр, Валерий Белов... И все. Все! К сожалению, вынужден был уйти на пенсию Вадим Аполинский. Но ведь каждого готовишь пять—семь лет, пока человек начинает разбираться в командной работе в Антарктиде, приобретает право учить других.

А руководить там очень непросто, я говорю без всякого бахвальства. В Антарктиде представлены все авиационные профессии, присущие объединенному отряду. Но здесь, на материке, они в одной точке. А там разбросаны на одиннадцать тысяч километров. В полной изоляции. Как же ими руководить, если много-много обо всем не знать, не быть подготовленным?

Где готовить? За столом? Немыслимо! То, что я могу рассказать и показать здесь, в учебно-тренировочном отряде, на корабле, пока идем, — ликбез! В Антарктиде надо учить, только там. А рост кадров по численности-то маленький. Вот и крутимся.

Можно ли улучшить положение с подготовкой? Можно. Откуда взялись летчики в Антарктиде? С Арктики! С ледовой разведки на Дальнем Востоке, на Балтике, над Каспием, с обслуживания высокоширотных экспедиций. С окраин. Оттуда, где экипаж работает в автономии, расстояния большие, решения в воздухе принимает сам.

Ведь раньше мы, в Мячкове, не задумывались, кого в Певек послать, если нужно. Бери любого. Или на СП, на стратегическую ледовую разведку. Посчитали и поехали. У всех были все допуски к любым видам работ. Но ведь как их добывали? Готового штурмана сажали стажером и давали тысячу (!) «вывозных» часов, чтобы к ледовой разведке допустить.

Это оправдало себя! Чем? Безаварийностью работы. За двадцать пять лет — мы подсчитали — у нас была всего одна катастрофа. Мироненко на Грезм-Белле упал. Несколько аварий и мелких поломок насчитали — за двадцать пять лет в тех-то условиях!

А сейчас мы каждый год технику в Антарктиде гробим. Почему? Да потому, что здесь даже специалист первого класса, грамотный, опытный, работает и принимает решения только по документам или с помощью «земли». Она здесь очень сильная. И пеленга-



Полярный аэродром

торы, и локаторы, и УКВ-связь. Неординарных решений не требуется. А там он взлетел — и сам себе голова, потому что через час-полтора связь с ним прервется. Давай сам оценивай погоду, горячее считай, навигацией занимайся, запасной ищи...

Все, о чем сказал, из нашего опыта. Он — мерило вещей, и о них стоило бы тоже поговорить. Много накопилось на душе, наболело... А различия? У меня на счету две зимовки, есть опыт ночных полетов. Я последний из могикан, кто его имеет. Случись, не дай бог, беда в Антарктиде ночью — лететь некому. О ночных полетах представления никто не имеет. А ведь летали когда-то. Жалко, что многое теряем... И восстанавливать-то его уже почти некому. Два-три человека в живых осталось. Но не все же плохо то, что было?! В авиации вообще, я считаю, ничего нельзя терять, ни крупицы опыта. За него плачено дорого. Хороший помни, береги, работай на нем, плохой знай, помни, остерегайся.

— То есть хотим мы того или нет, но авиация в Антарктиде вынуждена пока работать в «первобытных» условиях? Такова реальность?

— Совершенно верно. Однако что грустно? В 9-й САЭ, в 1963 году, я начинал летать на Ли-2, Ил-12, Ил-14. Сейчас летаю на том же Ил-14. Но он-то вместе со мной постарел. Аэродинамика нарушилась, летные качества стали хуже, на старье дотягиваем.

А экипаж в небе — один, земля ему не помощница, жизнь вся привозная, на крохотных точках... Помощи ждать неоткуда... Так что со старением техники даже «первобытные» условия все ухудшаются. Налицо регресс в нашей работе. Хотелось бы, чтобы эти беды не одного поколения антарктических летчиков затронули душу тех, в чьих руках судьбы новой техники.

— О технике понятно. О людях... Любой пилот сможет работать в Антарктиде или обладающий определенными и летными и человеческими качествами?

— Думаю так: разовый полет может выполнить любой пилот с рейсовых линий, знающий фотосъемку, поиск, спецработы. Но выезжаем на сезон, и каждый новый день приносит свои сюрпризы. Метеоусловия меняются резко, в пятнадцать — двадцать минут погода такое может закрутить... И получается так. Послать можно любого. Он слетает, даже сезон отработает. Но лично я буду уверен — повезло! Проскочил! У него же может возникнуть мнение, что он все преодолел, все может. А случись ситуация похуже, и не вылезет из пустыни.

— Значит, нужны совершенно определенные личностные качества?

— Во-первых, высокий уровень профессиональной подготовки. Без застоя. Что я имею в виду? Начал хорошо летать в любых условиях. Этого мало. Если ты технически, научно не растешь, скоро превратишься в робота, отстанешь. Новые знания дают возможность интерпретировать их, применяя к собственной работе. А ведь ты не знаешь, с чем столкнешься завтра, что пригодится. Ищешь-то выход сам.

Во-вторых, летный и технический состав должен обладать расширенным кругозором: для чего эта белая пустыня, что мы в ней делаем, ищем? Дело не только в престиже страны, летать просто так нет смысла. Голованов, Скляр не раз науке свои варианты работ предлагали, и их принимали с благодарностью. В Антарктиде летчик должен быть исследователем и энтузиастом.

Почему? Вернемся назад. Захотел экипаж поехать в Антарктиду. Поехал, отработал сезон, а больше не хочет. Семья не пускает, новая техника «светит», заработок выше пообещали... А на него нервы, деньги, усилия какие затрачены были! И — впустую. Антарктиде преданность нужна.

— Откуда ее брать? Ведь до нее четырнадцать тысяч километров. Поди, влюбись заочно...

— Во всяком случае, преданность не от рождения. Некоторые на вопрос, зачем опять туда собрался, отвечают: «Да полетать хочется». В эти слова он собрал все, что его туда тянет.

А тянет возможность раскрыться полностью как пилоту, человеку, личности. Как профессионалу познать все, на что способен. Это сама жизнь сделать заставляет.

А когда творчески работаешь, видишь результат — душа поет. Ты можешь, ты пользу принес! Три — пять караванов в Арктике провел, смотришь, городки новые открываются, фактории. В Антарктиде корабли зажало, надо на помощь вылетать. Навалились, сде-



На льду у берегов Антарктиды

лали, вытащили — кусочек и твоего труда есть! Гордость за работу рождается. Без нее — и жизнь не в радость.

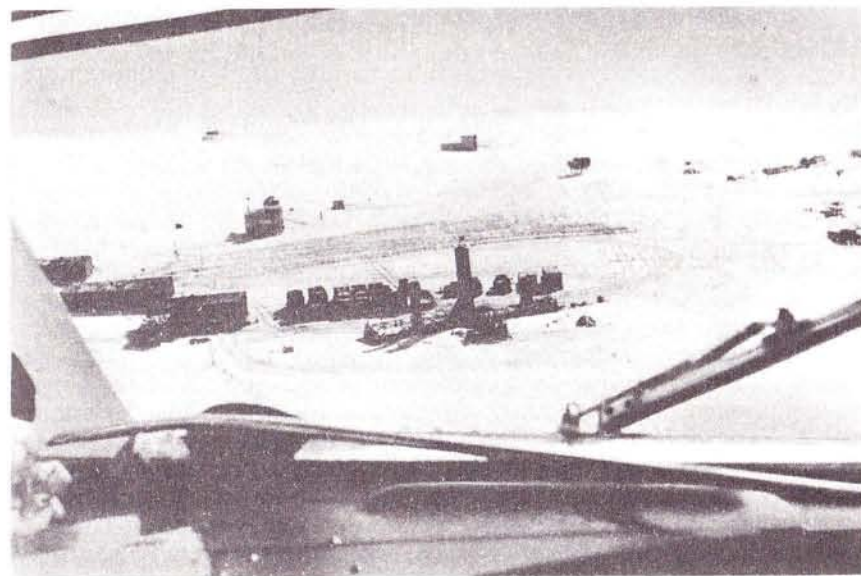
Но есть еще одна причина тяги в Антарктиду. Человеческие взаимоотношения. По правде говоря, я пожил как бы при коммунизме. Речь не о материальной стороне — денег в Антарктиде нет, нас кормят, поят, одевают, не это главное. Я понял, что такое человеческие отношения при коммунизме.

Работа — основное. Руководил нами Борис Миньков. Для него главное — кристально чистая совесть и работа. Ко всем, несмотря на то что «большой командир», относился ровно. Он не приказывал, он говорил: «Артель, это надо сделать». И — все. Делали.

Но он не пропускал и случая, чтобы отличить человека, поздравить. Там нет универсама, подарки делали своими руками, и у каждого они сегодня на самом почетном месте в доме.

Таким людям, как Миньков, присуще умение видеть слабости человека, но не акцентировать внимание на них. Здоровое, хорошее начало растили, а недостатки нивелировали. На них реагировали как бы мимоходом. Разок человек отизмовал, два — и вся чешуя сходит. Бесспорно, если твой промах в работе сказался — и разбор устроят, но не стегают, не «бьют» до синяков. Там от недостатков избавиться помогают, щадят, если есть возможность.

Друг о друге знаешь все, за душой ничего потаенного не остается. Антарктида — фильтр человеческой души. Наступает май, полярная ночь. Бессонница мучит, кости ломает. К трем часам



На полете к полярному аэродрому

ночи все за столом сидят чаевничают. Или рукодельничает кто... Казалось бы, какое рукоделие? И вдруг у него гаечки не хватает. Набирает номер телефона:

- Петр Иванович, у тебя нет «трешечки»?
- Какой «трешечки»?
- Гаечки...

Здесь среди ночи позвони, тебя обругают, сумасшедшим назовут. А там он отвечает просто: «Сейчас принесу». В пургу, мороз идет в слесарную мастерскую, ищет гаечку. Но если ему надо — ты идешь. Значит, беспокойно на душе, его не ругать надо, а помочь. Коммунистическое общество. Именно — общество. Один человек не может жить ни здесь, ни тем более там. Уживчивость нам нужна. Психологическая совместимость. Антарктида огромная, а живем-то в замкнутом, очень ограниченном пространстве... Поэтому очень осторожно отбирать людей туда нужно.

— Оторванность, отдаленность вашей работы служит плохую службу. Мы очень немного знаем о вас. Побывав там, я вдруг понял, что Антарктида порой ставит экипаж в столь тяжелые положения, что они уже лежат за пределами собственных возможностей, о которых знал экипаж. Это верно? И у него остается два выхода — либо смириться, либо шагнуть за предел.

— Верно. Высокого профессионализма мало. Нужно обладать и мощной душевной закалкой. В любой момент можешь попасть в столь необычную ситуацию, в которой еще никто и нигде не был. У ребят, у меня они складывались иногда так, что казалось — сил твоих уже нет. Трясет, ломает, корежит... Горючее кончается. Нет ходу ни вверх — из-за предела машины, ни вниз — в ледник

вмажешь. Напряжение переходит все возможные, испытанные границы...

В 23-й САЭ санно-гусеничный поезд отправили на Восток поздно. В конце февраля, не дойдя до Комсомольской ста километров, он стал. Начальника поезда разбил паралич. Температуры упали за полсотни градусов, работа тяжеленная, он был истрепан — и кровоизлияние в мозг.

Назад поезд возвращать — это 770 километров. К Востоку идти — 630 километров. Единственный шанс спасти его — лететь и снять. А что это значит? Надо сесть на высоте 3600 метров на Ил-14 с поршневыми двигателями на неподготовленный лед. А ведь на нем и рыхлый снег, и передувы. Вездеходчики сделали что могли. При нулевой видимости, ночью, цистерну опрокинули, сани поперец поставили, зацепили их тросами и попытались сбить основные заструги. А они крупные, видимость дрянная. Кривуля вместо ВПП лихая вышла. Но соль-то в чем? На побережье подбираем площадки, садимся, но при нормальных, будем говорить, морозах. А для тех температур, что у них на куполочке упали, техника-то не годится. Металл становится хрупким, как стекло, его берешь — крошится. Перкаль тронул — она «пошла», в порошок рассыпается.

А нужно сесть и взлететь. Сесть можно и на крышу сарая, но попробуй оттуда взлететь! Везли мы нового начальника похода Василия Евтихievича Харламова. А он уже два таких похода сделал, не совсем здоров. Ушли далеко к югу, вышли на след и в бреющем полете догнали поезд. Найти нашли, а не видно ничего.

Костер-то они здоровый зажгли, солярки, масла не пожалели. А он промелькнет — и снова тьма. Кое-как с десятого захода сели. А у меня одна мысль: сейчас все рухнет, стойки шасси «полетят». Подрулили, Володю Сухондяевского на руках в машину перенесли. Спрашиваю нового начальника:

— Вас, чего сделать-то можем? Ты же видишь?..

— Вижу, — говорит, — но я тебе не помощник. Струга нет, гладилки нет. А потом, если ты сейчас движки вырубешь, они за час замерзнут. Греть нечем...

Значит, надо взлететь. И вот начали взлетать. Побежал. И чувствую, сейчас что-то лопнет. Лопнет. Что? Не знаю. Впереди яма. Кое-как увернулся. Приемистость двигателей плохая, высота — 3600, а для них высотность на 2000 метров закончилась... Маневрировать почти не можем.

Раз побежал, второй, давай заново... Так я по Антарктиде пробежал ни много ни мало двенадцать километров! Мощности нет, снег, как наждачная шкурка, машину трясет... Бегу по этим кочкам — вот сейчас она упадет, вот сейчас рухнет... Стоило на миг дыхание отпустить, ту самую, что называется, крепость, и — все. Все битые. Держу ее, зажал в себе и знаю, что выход один — уходить с земли. Тридцать километров летел, пока 25 метров набрал, чтобы шасси убрать и развернуться. Вторым пилотом у меня был Анатолий Волков, бортмехаником — Степан Кобзарь, штурманом — Виктор Семенов, бортрадистом — Анатолий Киреев.

Я это не потому рассказал, что героиня такая. О внутренней крепости речь. Фильм «Коммунист» все смотрели. Стреляют, а он до последнего идет. Он — коммунист. То есть у него железная вера в то, что это надо делать. Опасно, не опасно — надо делать.

В Антарктиде без этого качества не обойтись. Особенно командирам кораблей! Чтоб они не только себя сдерживали от каких-то эмоций (в этот момент плохих эмоций не должно быть), но и других могли поддерживать. Тем, кто самолетом не управляет, им труднее. Ты знаешь, куда лезешь, а их-то везешь. Они не новички, все видят, знают... Верить они в тебя должны, но веру дать им надо. Успокоить, подготовить к неизбежному — да, сложно, но можно сделать! Антарктида экзаменует человека за пределом возможностей, и на сегодня это не закончилось. Мы не знаем, что она завтра преподнесет. С ней обращаться нужно только на «Вы».

— А были моменты, когда она удивляла? Мы ведь уверовали по книгам, фильмам в ее загадочность...

— Начнем сначала. Когда я пришел туда в 1963 году, первые полеты были в удовольствие. На Ли-2 разгружали судно. За 20 километров людей, грузы возили. Но потом погода нас подвела, а беда одна не ходит. Взлетели — лыжа не убирается. Стали выпускать — она подзависла. И Мирный закрылся...

Тогда, в первую зимовку, она меня напугала. Начались жесткие полеты, особенно тяжело летать ночью между Молодежной и Мирным. Загрузка предельная, взлетаешь при факелах, чтобы дойти хоть к тусклому рассвету. Факелы под тобой махнули, и ты в черной пустоте. Ни земли, ни неба, ничего... В облака лезешь — к звездам не пробыешься. Радио замолчало. Вниз боязно идти, а вдруг ледник или горы? Жутковатой она стала для меня.

Правда, к концу сезона подокреп. Больше всего жизни в меня вдохнул Борис Миньков. Он вообще отчаянный человек, но к людям умел так подходить, что любой сложности полет начинал казаться проще.

А солнышко появилось, я на мир по-другому взглянул. Вот тут и началось откровение, удивление ее прелестям. Во-первых, такой красоты закатов и восходов больше нигде не увидишь. Цвет айсбергов в воде ни одному художнику не подобрать. Второе. В ней, когда ветер снег гонит, возникает впечатление, что оркестр играет. На удивление странно, но слышишь симфонический оркестр. Скрипка обязательно. А иногда это тревожит...

Сидим в Мирном в домике, пурга начинает подвывать, и вдруг кто-то говорит:

— Мужики, самолет летает.

Откуда?! Все дома, машины на стоянке. Вышли, прислушались — летает! Два дня не умолкал, пока пурга мела. По нервам бил. Потом разобрались: от антенны радиостанции идет гул обычного самолета. Пришлось поправлять растяжки.

А потом ее начинаешь понимать... Знаешь, когда она нахмурится, сердиться начинает. Воздух вроде бы другой, пахнет иначе... То есть ты уже ее чувствуешь. Но ощущение пустоты и тревоги



Аэродромные хлопоты

у людей, работающих в поле, остается всегда. Какими бы смелыми они ни были.

В 25-й САЭ я провел маленький эксперимент. На вертолете мы догоняли санный поезд, ушедший на Восток. Везли тяжелую деталь взамен вышедшей из строя. Он уже за Пионерскую ушел, высота там около трех тысяч метров. Я летел с экипажем Ивана Карцева. Прилетели. Говорю:

— Вот что, ребята. Пока ремонт будет идти, прогуляемся. А то вы сверху смотрите — она все ровная да гладкая.

Отошли не больше километра, сели на бугорке передохнуть. А когда встали — ни тягачей, ни вертолета, ни людей нигде не видно. Только снежок иголочками шуршит. Смотрю, а лица у ребят сереют, сереют... Мороз, вокруг ледяная пустыня. Она их сразу убила, в один миг.

— Что завертели головами? — спрашиваю

— А где поезд? Где вертолет?

— Украли, — говорю. — На следы свои посмотрите и по ним пошли. Вот вам и ровная. Заструги, передуву какие! Сядь и взлети — не обломайся...

Кругом на тысячи километров — ни души. Это очень угнетает. Значит, людей к работе здесь надо серьезно готовить. Где? Только, что называется, на месте. Сколько книжек ни прочтешь, пока сам

не почувствуешь и не поймешь, насколько прекрасна и жестока Антарктида, судить о ней не сможешь.

— Евгений Дмитриевич, в небе много дорог. Вы выбрали свою — полярного летчика — случайно или сознательно?

— Выбор не был случайностью. Летное дело я начал осваивать во втором Московском аэроклубе ДОСААФ. Аэродром наш располагался недалеко от поселка Красное. Сейчас он уже в черте столицы, застроен. Но память о нем, о первом инструкторе Валентине Иванове у меня осталась самая добрая. Иванов был истребителем, смелым и сильным человеком. Пожалуй, он и заронил в мою душу любовь к штучным, что ли, полетам, которыми и славилась полярная авиация.

— Как вы в нее попали?

— Пришлось пройти через ряд огорчений. Закончил Балаховскую авиашколу. В училища из московских аэроклубов поступали с нашего выпуска сто пятьдесят человек, а закончили тринадцать. Скоро, при очередном сокращении Вооруженных Сил, был уволен из кадров. Налет часов имел маленький, опыта летной работы нет. О полярной авиации мог лишь мечтать, попасть в нее было невероятно трудно.

И тут повезло. На Север пришла новая техника — самолет Ан-12, готовились к приему Ил-18. Многие полярные летчики ушли переучиваться на эти машины, а нас — Володю Потемкина, Славу Андрианова, Толю Загребельного, Володю Тютюника, Витю Михайлова и меня — взяли на их место. Все мы закончили учебу с отличием. Вот так я попал в полярную авиацию, которой верен и по сей день.

— Как вас встретили?

— С душой, но строго. Приглядывались. Чтобы оказаться в экипаже, нужно было не играть, а быть человеком в первую очередь. Фальшь распознавали быстро. У полярных летчиков уже сложились свои очень хорошие и крепкие традиции. Мы были третьим поколением. Из первого еще летали Илья Павлович Мазурук, легендарный человек, участник высадки папанинцев на Северный полюс, Дмитрий Тымнетагин, один из первых летчиков-чукчей, Виктор Малиновский; из второго — В. Мальков, П. Москаленко, А. Лебедев, Б. Миньков, Б. Мазлов... Цвет гражданской авиации, асы, у которых можно было многому научиться. И мы научились.

Задует, запуржит — полеты отменяются. И начинаются рассказы. Всегда с шуткой, прикрасами, но факты никогда не искажались. Да, давняя «теоретическая» школа нам очень пригодилась. В воспоминаниях летчиков хранилась история, опыт полярной авиации. Жаль, что сейчас он во многом утрачен.

— А практическая школа? В строй вошли быстро?

— Тот, кто хотел летать, да. Но работать пришлось очень много, порой за пределами собственных сил. Никто никого не отстранял от полетов — просто всегда находились причины, по которым человека, не любящего работать, в план полетов не включали. Учили этим. Хорошая наука для многих была.

Осваивать полеты в Арктике мне довелось в разных экипажах.

Всеволод Васильев, чудо-летчик, грамотный командир, ни одной ошибки не прощал. Разбор устраивал с эдакой издевочкой — больше ошибаться не захочешь. А Михаил Стеколыщиков, наоборот, популярно все объяснял... Но доверяли нам с первых шагов, если ладилось. Ведь как в летном деле? Чем больше тренируешься, тем сильнее становишься.

Но все же главными уроками, я считаю, стали для нас уроки человеческих взаимоотношений. Честь, совесть, взаимовыручка, верность друзьям ставились превыше всего. Впрочем, работа в небе Арктики и Антарктиды без этих качеств просто немыслима.

— Вам довелось работать в высоких широтах обоих полушарий Земли. Чем это продиктовано? Любостью к приключениям?

— На мой взгляд, человек, выбравший летную профессию, уже самым выбором отвечает на этот вопрос утвердительно. Работа в Антарктиде сложная, опасная, требующая отдачи всех сил, опыта, знаний. Такая, что не всегда можно провести четкую грань между ею и приключением.

Однако с годами отношение к приключениям меняется. Все большую силу набирает холодный рассудок. В 28-й САЭ на долю моего экипажа выпало задание, при котором нужно было «достать» на Ил-14 от Дружной-1 до станции Беллинсгаузен. Это сверхдальний маршрут, никто подобных полетов не выполнял. Взяли запас топлива, взлетели. Дошли до австралийской станции Моусон, и погода стала портиться, началась сильная электризация атмосферы. Чтобы завершить полет, требовалось перекачать топливо в баки самолета. А если при этом проскочит искра?.. Конечно же соблазн был велик — кому не хочется стать первым, сделать то, что еще никому не удавалось! Но рассудок взял верх. Ушли на Дружную-2. Так до сих пор тот полет и не осуществлен.

— Что вы считаете самым опасным для летчика в Антарктиде?

— Самоуверенность, самолюбие, тщеславие. Антарктида этого не терпит и не прощает. От одного слышал (фамилии называть не буду): «Где захочу — сяду, где пожелаю — взлечу». Спорил я с ним, чуть не разругался. Нет этого товарища в живых. Другой начал так же шуметь, но у него хоть опыт за плечами. Третьему — он летал вторым пилотом, в двух экспедициях — командиром Ил-14 — я сказал: «Товарищ дорогой, остынь! Пока в Антарктиду не собирайся. Сделай передышку, произойдет переоценка ценностей. Обязательно. Иначе жди несчастья». Уговорил.

Посмотрите статистику. Все беды случаются или в начале сезона — от неопытности, незнания, или в конце работы — как результат сомнений, что теперь, мол, уже все может, все преодолел. А Антарктида — материк, который подбрасывает неожиданности без конца.

Вот один пример. В ста двадцати пяти километрах от Молодежной есть ледничок, к которому я учу всех относиться только на «Вы» и только с большой буквы. Иначе нельзя, даже в тихую, ясную погоду. Там всегда трясет машину. Случалось, до его оси дойдешь, а потом в Ил-14 так ударит ветер, что крылышки ходуном начинают ходить. Поворачиваешь — и в море. Потому что и слева от оси лед-



Белый снег Антарктиды

ника, и справа трясет. А казалось бы, высота три с половиной километра. Ты вверх, он далеко вниз, а тебя бьет, да еще как! Он, как воронка, все засасывает.

Или летели мы с Лешей Сотниковым на станцию Союз, я его «провозил» туда. Ясно, тишина, штиль полнейший. Взлетели, делаем круг, набираем высоту восемьсот метров и ложимся на курс — через ледник Хейса и далее. И вдруг скорость резко начинает падать. Режим двигателей увеличиваем — тот же результат, до взлетного — а машина на пять с половиной метров в секунду «сыплется». Сотников головой крутит, понять ничего не может. Я говорю:

— Леша... Блинчиком, тихонько разворачиваемся — и в море. А он штурвал на себя потянул.

— Не трожь, — кричу. — Только вниз. Тянет — и ладно. Скорость потеряем — будем битые!

Снизились, вышли в море. Набрали тысячу пятьсот метров. Хоть бы шлохнулась машина над тем же местом. А чуть ниже — опять тащит. Работают так называемые роторы — остаточные очаги стокового ветра. Они до суток сохраняются. Попробуй угляди их в чистой, прозрачной атмосфере. И приглядываешься, как снежок курится на горюшках, какой оттенок, полутон воздуха в районе долины. Мелочи, но с ними приходится считаться.

— Евгений Дмитриевич, у Антарктиды много определений. Суть их сводится к тому, что ошибки людей или неожиданная смена обстановки ведут к рождению опасных ситуаций. И если вовремя не подоспеет помощь, трагический финал предопределен. Вам приходилось не раз участвовать в аварийно-спасательных работах. Но ведь в них волей-неволей на одну чашу ставится жизнь того, кто попал в беду, на другую — экипажа, ваша личная. Я знаю, что вы попадали в ситуации, когда выходов было всего два: или победить, или погибнуть с тем, кого спасаешь. Что чувствует человек, когда перед ним встает такой выбор?

— Думаю, что я могу считать себя полярником. Такой профессии нет, у каждого своя специальность. Это понятие определяется на сегодняшний день весьма обширную группу людей; кто работает в полярных условиях, знает их. И знает законы, неписанные, рожденные самой жизнью в высоких широтах, которые преступать, предавать нельзя. А также обладает рядом человеческих качеств, без которых полярником его не назовут.

Одно из главных — чистая совесть и способность идти на помощь товарищу, соседу, незнакомому человеку. Даже если это грозит твоему собственному здоровью. Быть готовым к самопожертвованию, хотя, быть может, слово это и подзатерли, но в Антарктиде без него не обойтись.

Конечно, очертя голову в опасность только дурак лезет. Операцию надо разрабатывать со стопроцентной гарантией безопасности. Район изучить, рассчитать дополнительные базы, знать, куда отойти, где отсидеться, ветровой режим учесть... Жизнеобеспечение продумываешь, запас продуктов берешь, газа и так далее. Все вроде готово, а я вокруг машины как кот хожу. То передувчик на полосе не нравится, то винтик не так какой-нибудь завернут... Пока внутренне к работе не готов — в кабину не садись. Вариантах просчитываю, обдумываю...

— Но ведь не всегда обстановка позволяет обеспечить безопасный полет. Приходится рисковать?

— Приходится. Но риск должен быть обдуман, обсчитан. Теперь о весах. Возьмем ситуацию, о которой в свое время много писали, — полет на станцию Восток для спасения заболевшего зимовщика. Тогда действительно на карту ставилось многое. Никто и никогда при температуре минус 62 градуса на столь высотном, неподготовленном аэродроме не садился. Ладно, сядем. А если возможностей техники не хватит, чтобы взлететь? Значит, больного не вывезли, сами зазимовали. Но станция-то на нас не рассчитана, и кто знает, акклиматизируемся и выживем ли мы? Угроза реальная, и в случае чего вывезти нас уже некому.

Казалось бы, он — один, нас — шестеро. Заколебались весы. Но оттуда передают, что через несколько часов он погибнет. Одышка, отек легких, гипоксия... В Мирном договорились: не будет нужной температуры — бросаем барокамеру, которую наши умельцы соорудили, и уходим. А подошли — вот она, станция, перед нами, и яснотища... Делаем круг, выпускаем лыжи, садимся. Никто слова друг другу не сказал.

— Так молча и приняли решение?

— Да, молча. Конечно, служебные разговоры велись своим чередом. Потом работали по схеме. Останавливаться нельзя было. Как сели, так и бегали, пока больного не подтащили. Они там маленькую полосочку заледенили, с тоненькой пленочкой льда. В последний момент я на ней на тридцать секунд остановился, взяли больного на борт. И — по газам! Трение, будто по крупному песку Ил-14 тащишь. Вырвали мы машину. Экипаж сработал блестяще: Валера Белов, Володя Кузнецов, Игорь Игнатов, Виктор Маслов, Юра Пустохин.

Риск? Да. Оправданный. Выигрыш — человеческая жизнь. Но идти на него пришлось, опираясь только на свои знания и опыт; опыта действий в подобных ситуациях еще не существовало. Он — один, нас — шестеро! Вот чаша весов и склонилась туда, куда нужно.

— Вы собираетесь снова в Антарктиду?

— Если буду там нужен.

...Три магнитофонные пленки с записью разговора лежат передо мной. Четыре с небольшим часа длился он. Третью пути по времени от Молодежной до Мирного. Почти ничто по сравнению с теми восемью тысячами часов, что налетал Кравченко в Антарктиде, где цена секундам и минутам совсем иная, чем на материке...

Эти пленки вместили многое: рассказ о спасении «Оби», зажатой льдами так же, как «Михаил Сомов»; об обеспечении первого рейса Ил-18Д на шестой континент; о посадках, взлетах, полетах, которые сделали бы честь любому летчику в мире; размышления о долге и дружбе, умении терпеть и ждать, переносить лишения, о которых мы думаем, что они существуют лишь в книгах об Арктике и Антарктиде.

На этих пленках — имена Анатолия Голованова, Аркадия Колба, Евгения Журавлева, Виктора Шкарупина, Владимира Кондратьева, Алексея Руденкина, Петра Москаленко и многих других авиаторов, с кем Кравченко делил риск, ответственность, работу, хлеб и кров.



Чунер Таксами
ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Север — особый регион нашей планеты, занимающий довольно большую часть ее территории.

Народности Севера с древних времен населяют арктическую часть нашей страны, северную тундровую зону, бассейны множества рек таежной зоны, составляющих в общей сложности половину территории Советского Союза.

В процессе освоения этой громадной территории народности Севера создали своеобразную культуру оленеводов, охотников, рыболовов и морских зверобоев, которая была возможна и, может быть, единственно рациональна в данных суровых природных условиях. Эти люди чувствуют себя здесь хозяевами, для них здесь всё родное и привычное. Тайга для них — большой и уютный дом, где человек всегда найдет приют, пищу и мудрого собеседника. У них выработались свои законы, уважение и почитание родной земли; священное правило каждого человека — бережливое отношение к природе.

В тундре и в Ледовитом океане, который мы иногда называем безмолвным, наши арктические народы видят прекрасный мир, который они воспринимают и ощущают по-своему. Для них здесь всё живое и нет земли лучше. То же самое говорят и жители Тихоокеанского побережья, бассейнов больших и малых сибирских и дальневосточных рек и морей. Для них водное пространство — это обитель жизни, дающая человеку пищу и все необходимое для жизни. Они прекрасно знают дыхание голубого континента, прислушиваются к нему и живут его богатством. Каждый, кто бывал на Севере, убеждается в этих замечательных их качествах. Тысячелетиями осваивая северные земли, они создавали свою традиционную культуру, народное искусство, слагали сказания и песни, красочные мифы и легенды, которыми мы восхищаемся и сегодня.

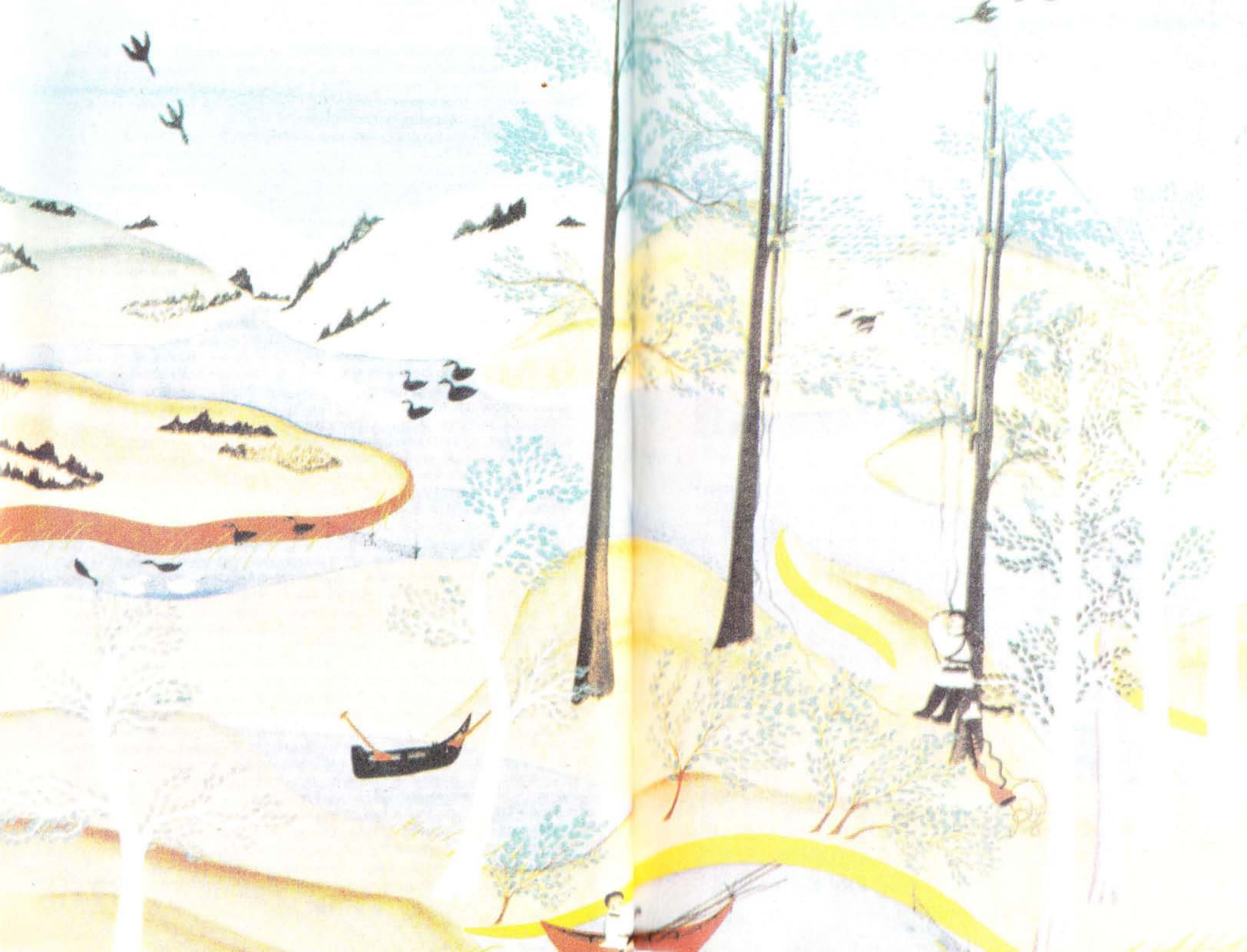
В 1937 году художественные произведения студентов-се-

рян Института народов Севера (ИНС в Ленинграде), представленные на Международной выставке искусства и техники в Париже, были удостоены «Гран-при». Такое всемирное признание уничтожило старое представление о народах Севера как об отсталых и малокультурных в творческом отношении.

В Ленинграде в художественной мастерской ИНСа детям тундры и дремучей тайги, в 30-х годах впервые покинувшим свои родные места и оказавшимся в большом городе, предложили создать на бумаге тот мир, в котором они родились и где проходила их жизнь. Этим юношам и девушкам творить было легко и трудно. Трудно было потому, что они взялись за дело, которым никогда не занимались их предки. Но им было и легко творить, так как они отражали близкие и дорогие им темы. При знакомстве с многочисленными художественными произведениями студентов ИНСа складывается впечатление, что каждый из них был интересным художником и по-своему талантливым. Дети природы, сохранившие еще свою непосредственность, они создавали удивительные картины, посвященные родным местам. Показывая во всей красоте взаимосвязь человека с природой, художники в какой-то мере отражали мировоззрение своих народов. По картинам северян можно было сказать, откуда приехал тот или иной художник и что его волнует больше всего.

Среди художественных произведений, которые представлялись на парижской выставке, были и работы ненца Константина Панкова. Как и все дети Севера, он рано начал трудовую деятельность. В пятнадцать лет в совершенстве познал секреты таежных троп. Совсем неграмотного, его послали учиться сначала на курсы в Москву, а затем в Институт народов Севера в Ленинград. Вспоминая о своей поездке на учебу, К. Панков говорил: «Я еще не умел ходить по улицам. Об одного прохожего стукнешься, об другого толкнешься; в лесу легче было ориентироваться. Не знаешь, быстро ли идти, медленно ли, не умеешь справиться со своим телом, определять и соизмерять свои движения. На курсах, куда приехал учиться, было много разных народностей... Работать пришлось очень много... Все время читал. Придешь в класс, каждое слово новое, каждое слово небывалое, которого раньше не слышал. К весне я очень устал. Очень трудно было заниматься, легче рыбу ловить. Я ведь совершенно неграмотным попал на эти курсы. Но самые большие трудности ждали меня впереди. Начальству пришла мысль послать меня в Ленинград в Институт народов Севера». Так Панков стал студентом ИНСа, где и раскрылся талант художника. За каких-нибудь пять-шесть лет К. Панков создал такие произведения, о которых сегодня говорят как о шедеврах мирового искусства. В самом начале его творческого пути началась Великая Отечественная война. Как и большинство студентов-северян ИНСа, он ушел защищать свою Родину. К. Панков погиб в 1944 году при освобождении Северной Норвегии от фашистских захватчиков. За те немногие годы, которые ему отпустила жизнь,

Ловля птиц. Художник К. Панков ▷





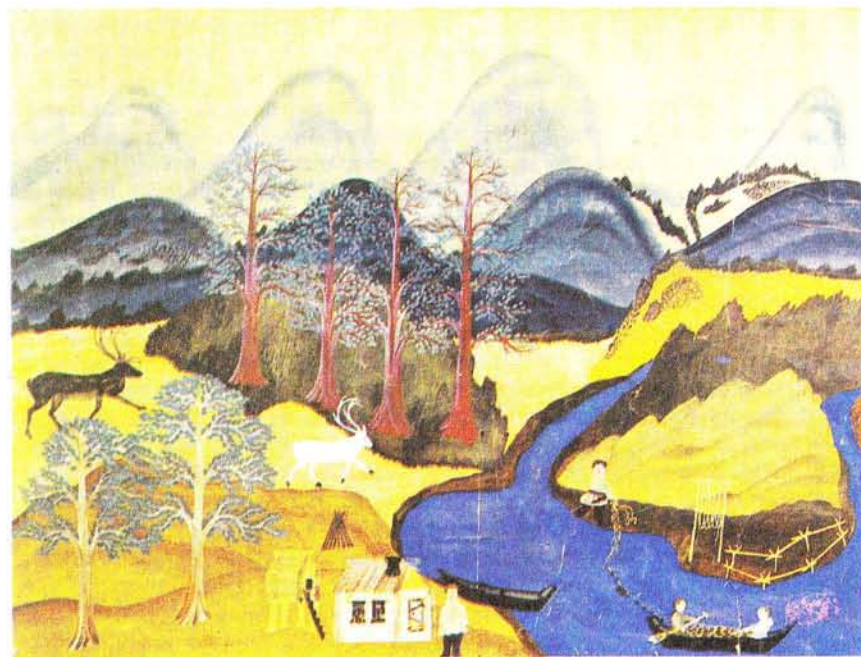
Синее озеро

К. Панков создал картины, на которые художественная общественность обратила внимание еще при его жизни. Картины Панкова привлекают к себе как необычностью сюжетов, так и своеобразием сочетаний красок, подобранных художником, для которого природа — родной дом, где человек не одинок, а сливается с ней в единое целое и как бы является ее составной частью.

Каждая картина К. Панкова, каждый рисунок поражает искренностью, доверием художника к природе; это размышления в красках. В мире нет ничего серого, безликого, неинтересного, утверждает своим искусством К. Панков. И он пишет желтое небо, красных рыб, зеленых оленей, белые стволы деревьев с синими ветвями. Глядя на его картины, панно, рисунки, мы начинаем острее ощущать краски окружающего нас мира, сильнее чувствовать красоту природы.

Когда Панкову говорили, что в жизни нет того, что он изображает, он отвечал: «Я делаю так, как требует от меня чувство, чтобы все было радостным, красочным, веселым. В этом и есть действительность, которую я знаю». Некоторые сюжеты непонятны несведущему человеку. Например, на картине «Горы играют», демонстрировавшейся в Париже, рядом сосуществуют совсем разные сезоны — зима и лето. Среди лета лежат зимние реки. Снега нет, лед прозрачен, можно увидеть уснувших рыб.

При создании каждой картины К. Панков словно видел родные места, жил среди своего народа, ощущал запах родных мест, род-



Рыбная ловля

ной природы и созерцал красоту ярких ее красок. Он, как и все северяне, был щедр душой и в знак дружбы дарил людям свои произведения. Мы не знаем и, видимо, не узнаем никогда, сколько всего картин им было создано и где они находятся. Нам известны лишь ряд полотен: «Горы играют», «Волна», «Лов птиц» и другие.

Мне не раз приходилось бывать на земле ненцев. Этот талантливый народ освоил огромные просторы Ямальской и Канинской тундры, междуречье Таза и Оби, Уральский Север и другие северные просторы. Мужественные ненцы сохраняют многие черты оригинальной культуры оленеводов. Ненецкий аргиш* в окружении огромных стад оленей производит огромное впечатление и вызывает уважение к людям, создавшим такую культуру в арктическом краю. В ненецком чуме родилось талантливое искусство. Отсюда сделали первые свои шаги в 30-х годах ученый Антон Пырерка, писатель-драматург И. Ного, художник и общественный деятель Н. Вылка. Каждый из них внес большой вклад в развитие ненецкой социалистической культуры.

Среди первых нивхов, обучавшихся в ИНСе, был Николай Воксин. Осенью 1961 года я встретил этого человека в маленьком нивхском селении Кайган на берегу Набильского залива на восточном побережье острова Сахалин. Здесь, в небольшом доме-срубе, жил Воксин, которому было далеко за шестьдесят. После учебы в

* Караван саней при перекочевке.

Ленинграде Воксин работал в Комитете нового алфавита, учительствовал, участвовал в ликвидации неграмотности среди своего народа. К сожалению, из-за болезни — открытая форма туберкулеза — он вынужден был уйти из школы и поселиться вблизи промыслов морского зверя. Нерпичий и собачий жир помогли выжить Воксину и дожить до преклонного возраста.

Будучи студентом ИНСа, Н. Воксин создал картины «Гиляки на промысле» и «Рыбак с острогой». В первой картине изображена охота на тюленей зимой. Вторая картина показывает, как нивхский юноша в национальной одежде добывает рыбу крючковым гарпуном с берега. Обе картины он нарисовал по личным впечатлениям. Вспоминая о своей работе над картинами, Н. Воксин говорил, что весенняя охота на нерп на лодках с гарпунами — зрелище удивительное и небезопасное. Охотники с риском для жизни передвигаются между быстро движущимися с шумом льдами, нередко перетаскивая лодки через большие льды к лежбищу зверя. Нерпы горделиво плывут на льдах, как бы наслаждаясь морским простором и слушая музыку разбивающихся льдов. Вот такую охоту по воспоминаниям и нарисовал Н. Воксин.

Промысел рыбы гарпуном — обычное занятие нивхов. В картине «Рыбак с острогой» художник с этнографической точностью воссоздал одежду юноши, вид гарпуна и способ добычи рыбы. Причем юноша — это он сам в детстве. Особого внимания заслуживает цикл миниатюр Н. Воксина «Случайная охота». Это целый иллюстрированный рассказ о том, как нивх-охотник с собакой случайно нашел в лесу медвежью берлогу. Затем при помощи других охотников добывал зверя — медведя. Такой иллюстрированный рассказ ценен еще и тем, что его автор с присущей ему народной мудростью сумел рассказать об охоте на медведя, о приключениях, которые могли плохо кончиться для охотников при встрече с медведем. Вместе с тем в картине с любовью показана дремучая тайга. Художник подчеркивает, что человек и медведь, встретившиеся в тайге, близки друг другу, что живут они в одной природной среде. Даже убитый зверь представлен здесь так, как будто рад встрече с людьми, спокойно отдыхавшими и раскуривавшими трубки.

В стенах ИНСа выявились таланты из среды многих народов Севера. Среди самобытных художников интересны своими произведениями ненк Ледков — автор картин «Охота на медведей» и «Чум», нанайцы С. Удинкан («Охота на диких кабанов») и Пячка Киле («Родной берег»), ненка М. Чумакова («Олени упряжки») и другие.

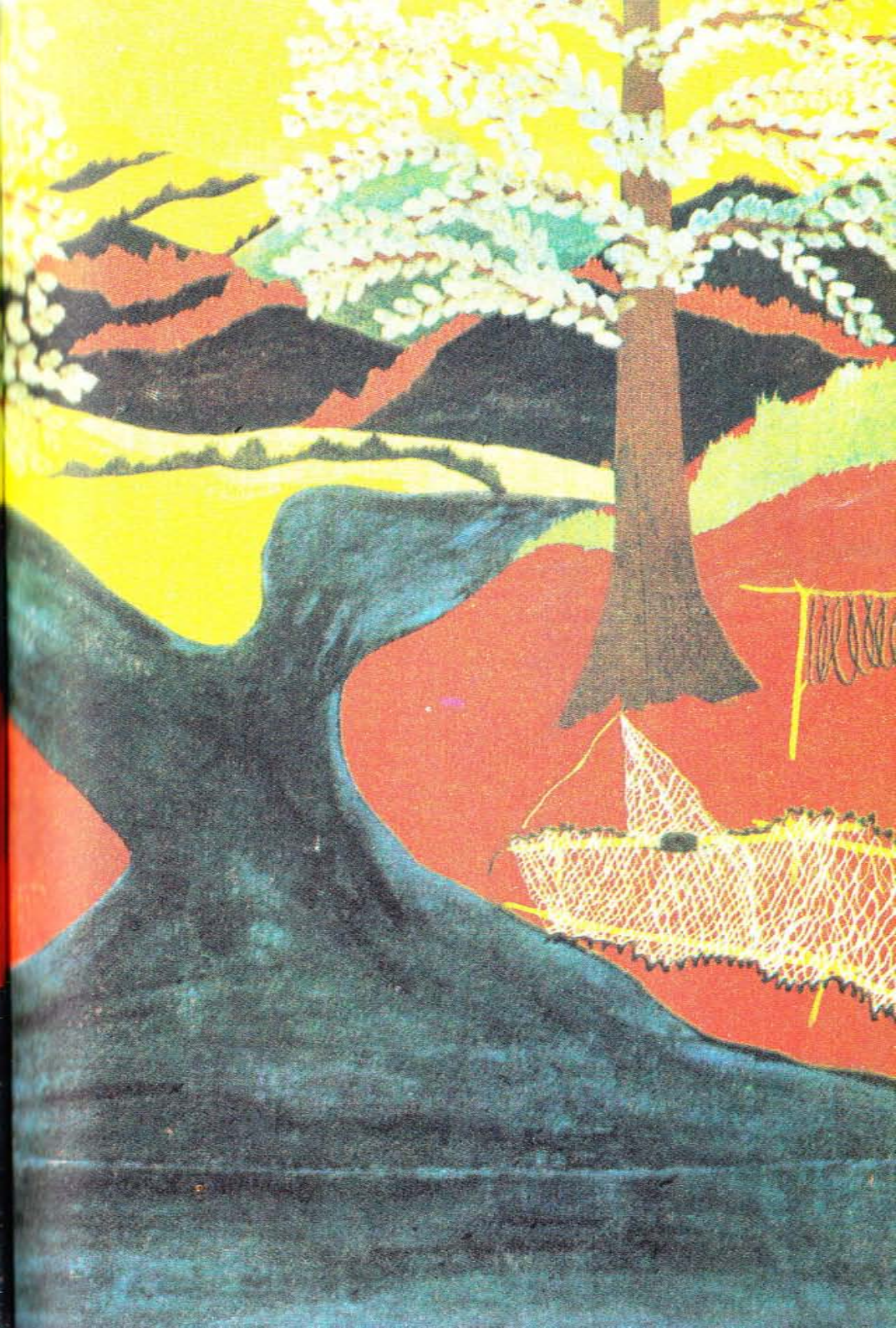
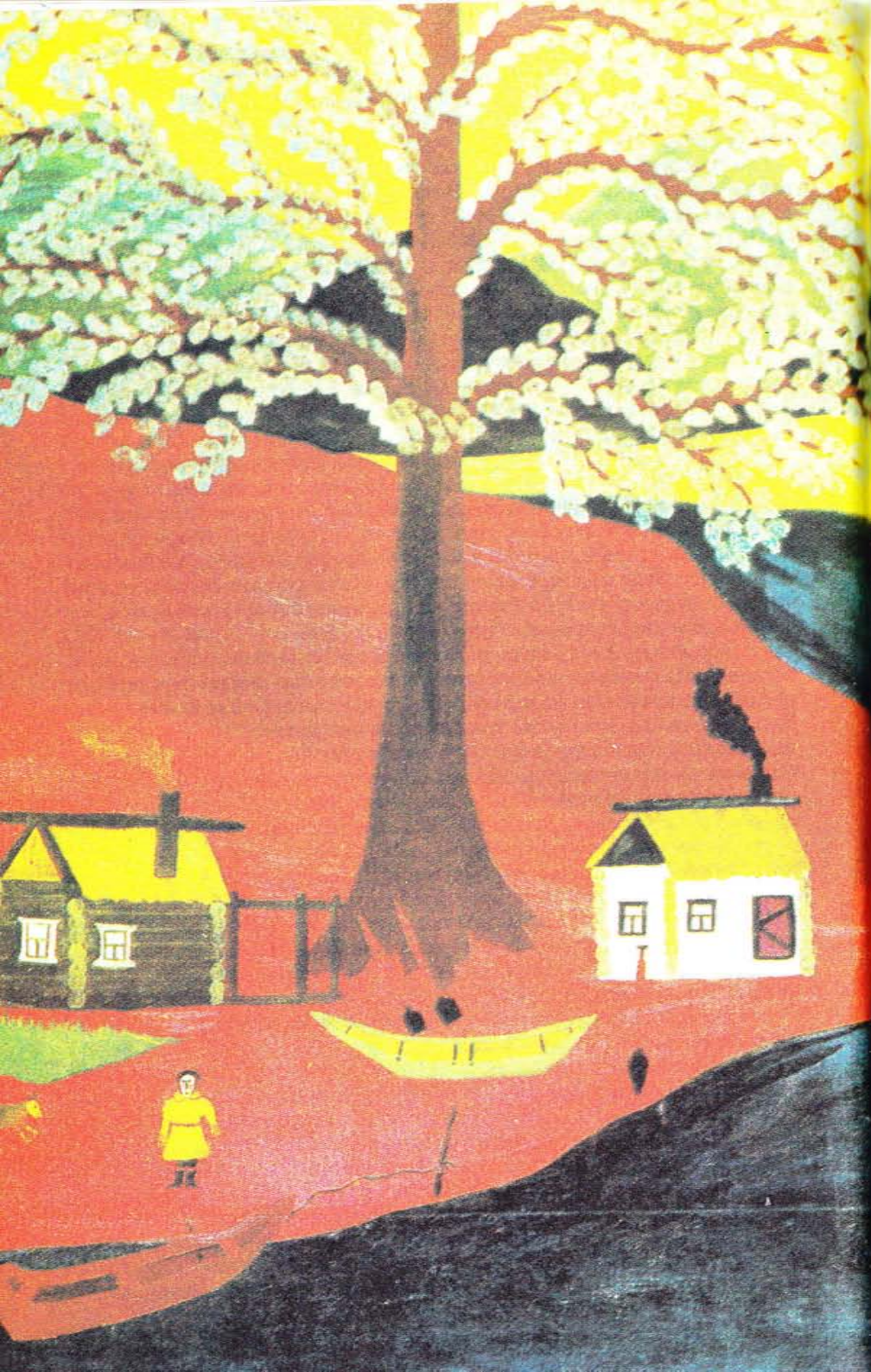
В те же годы в ИНСе были выполнены такие скульптурные произведения, как «Борьба с оленем» и «Бегущий олень» ненца Ф. Болотникова, «На охоте» кета Тетерина, «Охота на медведя» нивха Лонжеро, «Портрет отца» нанайца Б. Ходжера. Здесь же начал свой большой творческий путь чукча Вуквола, впоследствии знаменитый косторез Чукотки. Нас поражает и талантливая силуэтная работа студентов-северян из бересты, картона и бумаги. С помощью ножниц они мастерски создавали изображения людей, животных и деревьев.

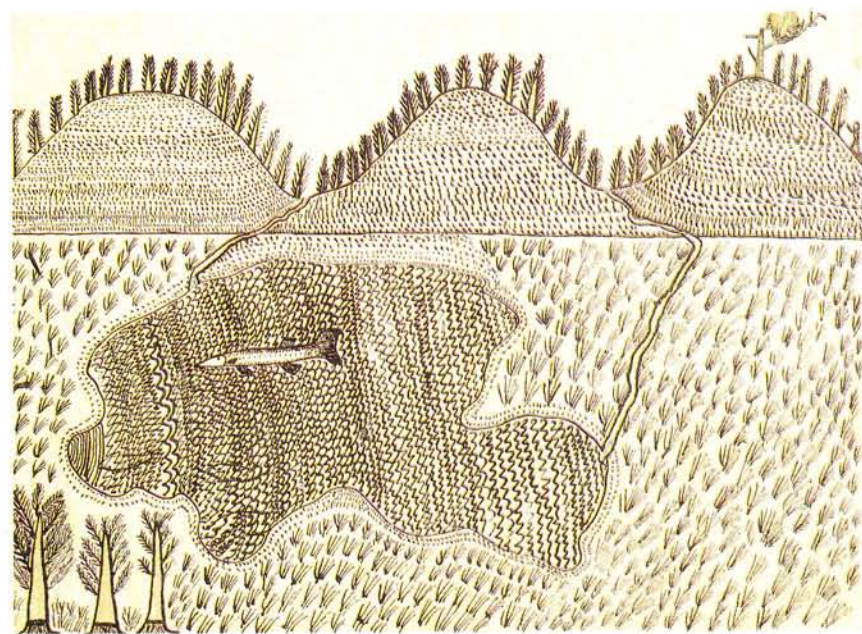
Возникает вопрос: как случилось, что дети народов Севера, не имевшие представления о многовековых традициях русской и западноевропейской живописи, а многие даже не видевшие ни одной картины, создали художественные произведения, многие из которых вошли в фонд нашей многонациональной культуры? На этот вопрос ответили бывшие студенты ИНСа, приезжавшие в Ленинград в год 60-летия образования СССР. Люди преклонного возраста, собравшиеся на территории бывшего здания ИНСа в Александро-Невской лавре, с юношеским задором вспоминали годы своей учебы и тех, кто отдал свою жизнь, защищая Родину в Великую Отечественную войну. Вспоминали они и работавших в художественной мастерской педагогов, которые придерживались принципа самостоятельности студентов как в выборе темы, так и в ее трактовке. При этом педагоги, понимавшие психологию северян, их жизнь, создавали условия для их творческого развития, не навязывая свои художественные принципы. В северянах удивляли наблюдательность, конкретное мышление и превосходное знание особенностей природной среды, характера и повадок животных. Например, манси Алхати, рисовавший в основном животных, старался подчеркнуть их движения и повадки. Собака с хвостом, поднятым вверх, объяснял он, означает, что она никого не боится, белка с большим хвостом — что она, когда скачет по деревьям, помогает себе хвостом, так же как человек рулит веслом при езде на лодке.

Невозможно рассказать обо всех этих художниках, поэтому я остановлюсь лишь на творчестве моего земляка-нивха Сергея Гурки, автора прекрасных картин: «Надо спешить», «Раздумье», «Собачья упряжка», оставивших свой след в искусстве. Гурка — сын потомственного рыбака, родился в низовьях Амура. После службы в армии он закончил художественно-графический факультет Пединститута имени Герцена и музыкальную школу в Ленинграде. После учебы работал в школе на Сахалине, где и раскрылся его талант. В своем творчестве Гурка обращался к народному искусству нивхов, их фольклору и орнаменту. Использование национальных орнаментов позволило ему изобразить на живописных полотнах, графических листах, офортах и этюдах национальный колорит как в сюжетах, так и в красках. На картине «От тьмы к свету» в виде распростертого мертвого медведя автор символически изображает прошлое нивхского народа. Ряд картин С. Гурки хранится в Южно-Сахалинском краеведческом музее и Музее Арктики и Антарктики в Ленинграде.

Творчество С. Гурки, как и творчество других художников-северян, приобретает особый колорит, когда они обращаются к народному искусству, к его истокам. Этим можно объяснить самобытность художественного мировосприятия корякского оленевода Килпалина, картины которого, впервые демонстрировавшиеся в Ленинграде в 1986 году, вызывают восхищение своими красками и манерой изображения оленеводов Камчатской тундры.

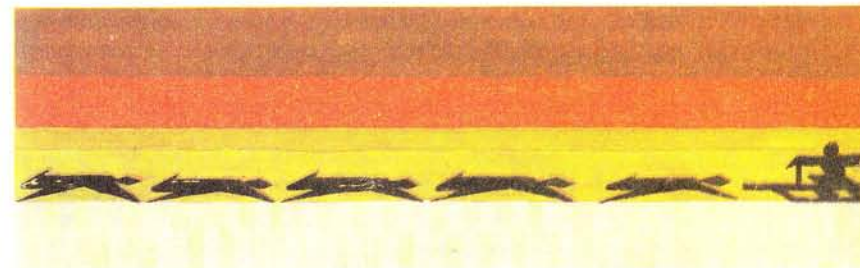
В послевоенное время из среды народов Севера вышел целый





Ненецкий чум. Художник неизвестен

Озеро. Художник Тайлоков (манси)



Собачья упряжка. Художник С. Гурка (нивх)

отряд творческих работников. Многие бывшие студенты ИНСа, пройдя тяжелые военные дороги, вернулись в мирные аудитории Ленинградского университета. Среди них были нанец С. Оненко, хант Н. Терешкин, долганин Г. Попов.

Сулунгу Оненко родился в семье рыбаков на берегу Амура. В 1932 году его направили на годичные курсы по ликвидации неграмотности. Два с половиной года он обучал грамоте взрослых, затем был инспектором по ликбезу. После окончания учебы работал редактором-переводчиком в Издательстве Главсевморпути и в Учебно-педагогическом издательстве. В годы Великой Отечественной войны С. Оненко воевал, и его ратные подвиги отмечены правительственными наградами, в том числе боевым орденом Красного Знамени. В 1956 году С. Оненко защитил кандидатскую диссертацию и работал сначала в Институте языкознания АН СССР в Ленинграде, а затем в Новосибирске. Он — автор ряда словарей и многих научных статей, им опубликован ряд книг для нанайских школ. В своих исторических и лингвистических работах он обращался к проблемам функционального взаимодействия языков, считая, что для успешного интернационального воспитания нанайцев необходимо сочетание родного и русского языка. С. Оненко пользовался большим авторитетом у своего народа, к нему обращались за советами по многим жизненным проблемам. Даже уже будучи больным, С. Оненко выезжал по многочисленным приглашениям к своим землякам, чтобы участвовать в обсуждении важных вопросов, связанных с развитием экономики и культуры нанайского народа. Это был человек, в деятельности которого глубоко сочеталась любовь к своему народу с любовью к великой многонациональной Родине.

Еще в довоенное время учился в аспирантуре хант Н. Терешкин. Учебу прервала война. Воевал Н. Терешкин на Ленинградском фронте разведчиком, принимал участие в боях за Пулковку. После войны работал в Институте языкознания, здесь же защитил кандидатскую диссертацию. Н. Терешкин принимал самое активное участие в разработке хантыйской письменности, в исследовании диалектов хантыйского языка, в создании научных и учебных словарей, в подготовке учебной литературы для хантыйских школ. По просьбе Финно-угорского общества Финляндии он сделал переводы нерасшифрованных текстов на иртышско-кондинском диалекте

хантыйского языка, записанном финским ученым Карьялайненом в конце XIX века.

Путь в науку первых северян был тернистым, но многие из них благодаря своей одаренности с помощью учителей достигли больших успехов. В довоенное время учеными стали ненец А. Пырерка, алеут В. Хабаров, юкагир Н. Спиридонов. В. Хабаров после окончания ИНСа учился в аспирантуре научно-исследовательской ассоциации, где он потом остался работать. Его интересовала проблема китового хозяйства на Командорских островах. К сожалению, нам пока неизвестна дальнейшая судьба этого человека. Но хорошо известен творческий путь двух других. Ненец Антон Пырерка, получив трехклассное образование, учился затем в Коммунистическом университете трудящихся Востока (КУТВ). После окончания аспирантуры в ИНСе его оставили работать в научно-исследовательском институте. Первая его книга «Оленеводческая терминология ненцев» была переиздана в Осло, Лейпциге, Париже и Лондоне. А. Пырерка участвовал в разработке письменности на родном языке, в организации Комитета нового алфавита в Ненецком округе, составил первый русско-ненецкий словарь, руководил курсами по ликвидации неграмотности и переподготовке учителей. Пробовал он свои силы и в литературе. О своем трудном детстве и трудовой юности он рассказал в небольшой автобиографической книге «Младший сын Вэдо».

В первые дни Великой Отечественной войны А. Пырерка добровольцем ушел на фронт и в октябре 1941 года погиб, защищая Ленинград от фашистских захватчиков, так и не осуществив свои творческие планы.

Зная прекрасно свой родной язык, А. Пырерка сделал довольно много записей ненецкого фольклора. Наибольший интерес из его собраний представляет эпос о ненецкой женщине.

Среди первых ученых и писателей Севера был юкагир Николай Спиридонов (национальное имя — Тэки Одулок). Родился он на реке Ясачной, что впадает в Колыму «среди ивовых зарослей». Детство его было очень трудным. С малолетства он бродил вместе с родителями по реке Ясачной и ее притокам в поисках добычи. Часто голодал. В одну из таких гололовок юношу отвезли в город Среднеколымск, где он жил у чужих людей — сначала у русских, а потом у якутских купцов. По совету православного священника хозяева отдали Н. Спиридонова в церковноприходскую школу, чтобы впоследствии через него обратиться в православную веру и других юкагиров.

Советская власть по другому руслу повернула судьбу Н. Спиридонова. После гражданской войны Н. Спиридонов в 1924 году поступил в годичную советско-партийную школу в Якутске, а в 1925 году его направляют на учебу в Ленинград. В 1927 году после двух лет учебы в университете Спиридонов по заданию Комитета Севера при ВЦИК РСФСР выехал на Колыму в качестве уполномоченного Колымской экспедиции Госторга, чтобы организовать практическую помощь своему народу. В 1930 году Спиридонов окончил Ленинградский государственный университет, а в следующем

году поступил в аспирантуру, которую закончил в 1934 году, успешно защитив диссертацию на тему «Торговая эксплуатация юкагиров». В свои 28 лет Н. Спиридонов первым из народностей Севера стал дипломированным ученым. В 1933 году в Ленинграде вышла его книга «На Крайнем Севере», в которой он рассказывал о своих встречах с коренными обитателями Колымы. Затем были напечатаны его статьи «Юкагиры» и «Юкагирский язык», вошедшие в Большую Советскую Энциклопедию.

Наиболее замечательным художественным произведением является изданная им в 1935 году повесть «Жизнь Имтеургина-старшего», принесшая ему славу писателя. Н. Спиридонов в этой книге изобразил жизнь тундровых чукчей Колымского округа за два десятилетия до революции. Последняя его книга — «Жизнь Имтеургина-младшего» — осталась неопубликованной. Знакомясь с творчеством Н. Спиридонова, воочию убеждаешься в его незаурядном таланте и как ученого, и как писателя. К сожалению, в самом начале творческого пути, в 1937 году, по ложному обвинению оборвалась его жизнь. Уходя из дому, Спиридонов верил, что скоро вернется...

При жизни Н. Спиридонова повесть «Жизнь Имтеургина-старшего» издавалась трижды. В 1966 году она была переведена на якутский язык. Именем Н. Спиридонова названа начальная школа на родине писателя в селе Зырянка, где есть и улица его имени. Комфортабельный пассажирский теплоход «Тэки Одулок» курсирует от Зырянки до Среднеколымска.

Своим трудом первые северяне проложили путь к творчеству, открыв широкую дорогу молодому поколению. Сегодня в высших и средних учебных заведениях обучается около 4,5 тысячи человек из числа молодежи народов Севера. Им, молодым, предстоит принять эстафету из рук тех первых северян, обогативших нашу социалистическую и мировую культуру.



Олег Ларин

В ЦАРСТВЕ ДЕРЕВА И ТОПОРА

Северная Двина, Пинега, Мезень, Онега... Или же речки и речушки поменьше — Уфтюга, Вага, Устья, Кена, Покшеньга, Пёза...

Это почти как наваждение: плывешь на лодке час, другой — и вдруг сквозь зубчатую стену елей открываются холмы и пригорки с зеленеющим ячменем. И на каждом пригорке — деревенька. Такое впечатление, что поставили ее специально для того, чтобы приветливо встречать всех «плавающих и путешествующих». Она словно втянута в движение реки и составляет с нею одно неразрывное целое. Убери с берега эту стайку амбаров, эту дивную часовенку или двухэтажную хоромину с гордым коньком на крыше — и речной пейзаж омертвеет, и мы лишимся какой-то части природы, ее очеловеченной ценности.

Легко представить себе обессиленного, облепленного прожорливым комарьем путника, который долго плывет на лодке, окруженный угрюмой тайгой, покорно следуя бесчисленным речным извилинам и поворотам. Но душа его упрямо стремится вперед, к человеческому жилью. И когда сквозь расступившиеся заросли покажется на взгорье двускатная крыша, а за ней и колодец-журавль, и пылящее за околицей стадо, только тогда он почувствует, сколь велика его радость и какова сила притяжения у этой неказистой на вид деревеньки. Пейзаж без человеческого присутствия не может долго владеть душой путешественника. Увидел дымок над крышей, услышал скрип колодца — и словно выпрямился, взбодрился. Остро волнуют звуки и запахи жилья!

Жаль, что таких деревенок становится на Русском Севере все меньше и меньше. Традиционная крестьянская жизнь как бы сорвалась с места, и в обозримом будущем пока неизвестно, вернется ли все на круги своя. Трещит по швам прежний хозяйственный уклад, корнями своими уходящий в глубину столетий. Старый избя-

ной быт, полумеханизированное землепользование приходят в непримиримое противоречие с духом НТР, с повседневными запросами людей. Магазины и фельдшерского пункта нет, кино и телевидения тоже, детишек и тех учить негде и некому. И только крики пролетных птичьих стай, да тарактенье привычных «вихрей» и «ветерков», да неумолчный бег воды под окном говорят о том, что жизнь все-таки не стоит на месте.

Но с другой стороны, если отбросить всякую элегическую грусть по поводу уходящей красоты, остро встают чисто практические вопросы: а как быть с родовым жильем, что станет с землей, которую покинул или собирается покинуть человек? Не секрет, что пашни и сенокосы вокруг деревеньки понемногу приходят в упадок, зарастают кустарником, злаками-паразитами. Раньше с ними без всякой пощады боролся хозяин, живущий поблизости; теперь же, переселившись на центральную усадьбу совхоза, он приезжает сюда на работу на тракторе. Но земля не терпит временных соглашателей, ей подавай крестьянина с постоянной пропиской, иначе будет худо. Иначе трущобные злаки и кустарники в утробе задушат посевы, и как бы ни тужились над «цифирью» районные плановики, вымучивая урожайные показатели, а золотое яичко на этой земле не высидишь. Так что куда ни кинь, а прощаться с такими деревеньками нет никакой необходимости.

Одно только беспокоит — как удержать здесь молодежь? Раньше она без грусти и сожаления бросала эти тихие «родовые гнезда». Раньше, отслужив в армии и миновав контору совхоза, молодой человек насовсем покидал малую родину, а теперь, как показывает районная статистика, он призадумался, остановился, поутих в своем переселенческом порыве и хоть медленно, очень медленно, но оседает в отцовских «родовых гнездах». Надолго ли? И хватит ли у него сил и терпения, чтобы поднять эту запущенную землю?..

Никогда не забуду, как много лет назад вместе с художником Вадимом Костровым я плыл на резиновой лодке по Пинеге. Дождь шел пятый час, и за это время наш «ковчег» прошел не более десяти километров. Впереди, как назло, ни одной рыбацкой избышки, ни единого признака жилья. Судя по карте, мы находились где-то на полпути к крупному кусту деревень, где нас поджидал рыбинспектор с мотором, а это значит почти сутки ходу по извилистой, с обманными промоинами реке. Мы давно стучали зубами, вспоминая цивилизацию и ее испытанное детище — двадцатисильный мотор «Вихрь».

Но вот — это должно было случиться! — в таежных сумерках на фоне тусклого неба показались черные силуэты изб. Они подковой обтекали обрывистый берег и терялись за стеной притихших, почти обморочных елей.

— А деревенька-то нежилая, — с каким-то мстительным удовольствием произнес мой товарищ и с шумом потянул воздух. — Что-то в ней есть сатанинское...

— Пошел ты к черту! — обозлился я и еще сильнее заработал веслами. — Крыша над головой и охапка хороших дров — вот что нам нужно. А мистику оставь при себе.



Северная изба

Вокруг стояла вязкая, настороженная, какая-то враждебная тишина, и, действительно, чем-то мистическим, сказочным пахло на нас с берега. В темных съжившихся домах было что-то от застывшей, прекратившей свой бег жизни. И только жалостливый крик чибисов за излучкой да уныло шелестящий дождь говорили о том, что мир существует и движется согласно своей природе.

Я взбежал на пригорок и остановился. Приниженная тяжестью свинцового неба, деревня настороженно молчала: ни людских голосов, ни лая собак, ни звяканья ведер у колодца. Будто попрятались все или затаились, предчувствуя недоброе. Как озябшие, нахохлившиеся птицы на проводах, избы вытянулись в струнку и изредка поскрипывали своими деревянными суставами. Это было похоже на детскую игру «замри».

— Ну, что я тебе говорил, — не унимался Вадим, разглядывая узкие, давно не мытые оконницы домов. — Сейчас откроется дверь, и выйдет оттуда скелет с косой...

Дверь на ржавых петлях скрипуче подалась вперед. В сенях витал дух исчезнувшей жизни. Чего только не было! Валялись без всякой надобности ржавые лопаты, косы, утюги, груды цветного тряпья,

старый радиоприемник «Рекорд», битые пластинки с Утесовым и Шульженко, школьные учебники, облупившиеся иконы, прялки, мотвила. Вид пустого жилища наполнял душу детским суеверным страхом.

— Ну, что встал? Заходи! — гостеприимно предложил приятель, держась за моей спиной. — Тебя там встретит старуха с желтым лицом и осенит крестным знаменiem.

— А тебя согрет ржавой косой! — засмеялся я, смеясь от собственных слов, и ухватился за дверную скобу.

В горнице из притаившихся сумерек ударил спертый, тлетворный дух — запах гниющего дерева, старых вещей, мышиного помета. По углам стояли кровати с металлическими сетками, вдоль стен вытянулись пустые лавки, сверху свешивались гирлянды спутанной паутины. В глаза бросилось витое железное кольцо, привинченное к потолку, на котором когда-то висела детская зыбка. Мы переходили из одного закута в другой, вытаскивая на свет божий то фанерный ящик, то картонку из-под обуви, то объединенные мышами полотенца, сарафаны с узорной вышивкой, дмотканые холсты, лоскутные одеяла.

И вдруг в зеве русской печи кто-то заворочался, встрепенулся, с грохотом выпал обломок кирпича и покатылся к нашим ногам. Мы в страхе попятнулись к двери... То был филин или неясить, в потемках точно не разобрали. В проеме разбитого окна мелькнул темный ком и, паря над землей, унесся в сторону реки.

Мы переходили из одного дома в другой и всюду видели те же черты угасания, заброшенности. Как будто забытое кладбище! Самое интересное, что люди покинули эти дома совсем недавно и даже не успели вывезти с собой остатки мебели и домашнего скраба. Должно быть, не один век смиренно и тихо жила себе эта лесная деревенька-невеличка, распаивала пашни, ставила стога, копила детей. А теперь вот разметало ее вихрем на все четыре стороны!.. Тогда, в конце 60-х годов, процесс вымирания малых деревень еще не стоял так остро, как в наше время, и было непривычно и больно видеть эти покинутые жилища.

А деревенька была удивительная. Особенно, что поразило нас, — прирожденное умение старых мастеров использовать рельеф местности, умение привязать ее «пейзажные возможности» к общему архитектурному замыслу. Эстетика природы, ее неповторимость отразились на всем, чем окружал себя человек, на всем, к чему прикасались его руки, — от обеденной ложки до ткацкого стана-красны, от пустячного на первый взгляд амбара на «курьих ножках» до высившейся на холме деревянной часовенки. Причем все, что делал народный зодчий, воспитанный природой, становилось впоследствии неразделимой ее частью. Архитектурный замысел и его осуществление являлись как бы рукотворным продолжением природы. И самое удивительное, что замысел этот зарождался не на бумаге, а прямо на земле, без поправок и уточнений. При выборе места неграмотный, но ушлый на выдумку архангельский мужик углядел, кажется, все складки рельефа и особенности местного климата — удобство сообщения, розу ветров, ориентацию по солнцу, направ-

ление дождевого стока, на какой глубине залегают грунтовые воды и конечно же красоту расположения. А если и делались какие-то поправки, то опять-таки с учетом природного ландшафта и собственного разума.

Дождь прекратился, и опустевшая деревня погрузилась в матовый полумрак ночи. Над влажным лугом противоположного берега, у почти обмелевшего озера, кувыркались в воздухе чибицы с крахмальными манишками, неутешно звали кого-то. Густой, застывающей лавой катилась река, лениво ворочалась на перекатах, закручивая в веретенца седой туман. Переменчиво и неуловимо мерцали дальние леса, влажная луговина с желтыми цветами, замохотевшие амбары, и было так тихо, звеняще и тревожно тихо, что не верилось: неужели еще есть на свете такая тишина!

С околицы деревеньки утратила обаяние сказки, но зато перед нами открылся план сложного и мудрого хозяйствования. Бессистемная на первый взгляд застройка была глубоко продуманной в практическом отношении. Кузница, например, стояла на отшибе, загороженная от жилья стеной густого осинника, чтобы глохли в нем удары металла о металл и запахи угольной пыли. Видно, борьбу с шумом и грязным воздухом архангельские крестьяне объявили задолго до нынешней кампании. Точно так же они поступили с баньками, расположив их уступами, одна над другой, на крутом берегу Пинеги, подальше от домов, но поближе к воде. И еще одна деталь остановила мое внимание: где бы мы ни были, по каким дорожкам ни колесили — отовсюду маячила деревянная часовня. Уже потом, спустя много лет, я узнал, что начиная с XVI века существовало специальное «Уложение о градостроении», которое предусматривало: если твое строение загроживает «благородный вид» из окон соседа, он имеет право поставить вопрос о перенесении твоих хором на другое место. Это еще раз говорит о важности эстетических начал в повседневной жизни человека, о том, что народ никогда не отделял функциональную, практическую ипостась от художественной. Оба эти начала всегда выступали как равноценные.

Лицом все дома были обращены к реке, солнцу, а задками — к приусадебному участку, поленицам дров и амбарам. Без амбаров пинежская деревня не деревня. В них издавна хранили, да и теперь хранят, зерно, зимние вещи, праздничную одежду и прочий скраб, который вроде бы и не нужен, а выбрасывать жалко.

Мы уже возвращались к облюбованной нами избе, чтобы устроиться на ночлег, как услышали отдаленное цоканье. По истлевшим деревянным мосткам, заглядывая в пустые окна, брела белая лошадь. Зверюгу лесную увидеть — еще куда ни шло, а тут лошади! Мы остановились как вкопанные.

— Оборотень! — по-своему отреагировал Вадим и пошел на встречу белому диву. Лошадь высокомерно скосила на него желтоватый глаз, настороженно встряхнула гривой, однако разрешила хлопнуть себя по холке. Вся в язвах комариных укусов, она стояла перед нами как живое напоминание о былых временах, нетерпеливо перебирала ногами, с удовольствием принимая знаки внимания. Вадим угощал ее хлебом, гладил теплые, лоснящиеся бока. Но ло-

шадь вдруг вырвалась из рук и понеслась по мосткам, высоко вскидывая задние ноги. Цокот ее копыт отдавался в ушах, как перестук вагонных колес. Как будто само время сорвалось с места и понеслось неведомо куда...

Белая лошадь на фоне нежилой деревни — какой мрачный и нелепый апофеоз!

Много лет прошло с той поры. Я, можно сказать, почти «прописался» на Архангельском Севере, выпустил пять книг о его природе, хозяйстве, этнографии, народных промыслах, но память о той деревушке храню по сей день. И хотя после этого мне довелось бывать в десятках ей подобных, есть у нее, как, впрочем, и у человеческой памяти, некое избирательное притяжение. Деревушка дала толчок к пониманию того, что есть русская изба, амбар, часовня или величественный храм. При всем разнообразии памятников деревянного зодчества я видел в них единые строительные приемы, единые начала «меры и красоты», повторяемости и неповторимости.

Вчитаемся в порядную (от древнерусского «ряд» — договор) запись 1684 года, которую оставил неизвестный нам плотник, готовясь к строению большой деревенской избы: «...на две горницы и на сени лесу высечь соснового, доброго, ядреного, глаткого, несуковатого и недублецакого и незнакомлистого, красного сколько понадобится и на наряд в горницы, и на подволоки, и на окошки, и на косяки, и на двери, и на кровли тесу сколько понадобится...» Далее мастер делает точный подсчет, словно расшифровывая для нас, потомков, что это означает — «сколько понадобится». А надо было ни много ни мало около 150 бревен разной длины и толщины с учетом того, что дом будет в два этажа, с двумя жилыми горницами, не считая светлиц, с восемью окошками по фронтону и с множеством хозяйственных помещений, подведенных под общую крышу.

И все-таки о многом эта порядная запись умалчивает, многие секреты плотницкого ремесла остаются за пределами нашего понимания, как бы мы ни стремились проникнуть в строительную и конструктивную логику мастеров XVII века и представить себе облик исчезнувших строений. Но вопросы, обращенные к прошлому, не напрасны. Есть еще люди на Русском Севере, кто помнит старых славутных плотников. А Федор Герасимович Житов из пинежской деревни Шотогорка даже видел, как закладывался его дом. Его свидетельство для меня было особенно ценным: видимо, эти воспоминания он долго копил в себе, не находя внимательных слушателей, и теперь с королевской щедростью рассыпал перед незнакомым в сущности человеком*.

Прежде всего плотники разобрали по бревнышку старую — прапрадедовскую — избу-развалюху и на том месте, где обитали души прежних Житовых, заложили новую. Под каждый угол бросили монету и крыло рябчика, и первый удар нанес будущий хозяин, отец Федора Герасимовича. Отрубив щепку, он положил ее в карман и хранил все время, пока шло строительство: такая существовала

* Запись 1975 года.



Секреты мастерства передают из поколения в поколение

примета. В нижние венцы сруба клали лиственницу — своеобразный «деревобетон», остальные бревна были из кондовой сосны, выросшей на высоких песчаных почвах. Деревья выбирали заранее и по особым приметам: если кора светлая — негодная будет древесина, рыжая. А если кора рыжая, рудая и ствол крученный, значит, добрый лес, отменный, смолы в нем много. И рубили дерево зимой, в феврале, когда оно сонное и обезвоженное.

Плотницкую артель, говорил Житов, набирали числом поболее, и в основном вздымщиков, крепких, жильных ребят, чтобы не утруждать мастера-славутника тяжелой работой. Ведь ему головой нужно думать и руками соображать, иначе дом наперекосяк пойдет. Подымали избу всем миром: сыновья, родственники, соседи. Кто бревно шкурит, кто рубанком орудует, кто на сруб подает — и всеми славутник заправляет, и топор в его руках звонкую песню поет. А когда матица готова — брус, что под потолок идет, — существовал специальный обряд. К бревну привязывали большой пирог с рыбой, который после подъема съедали сообща: это чтоб в доме довольство было и скот хороший водился. Иной раз и винное угощение выставляли.

Кормить артель нужно было справно: уха, каша, рыбники («По пище и топор свищет», — добавил при этом Федор Герасимович) — и платить вовремя, по уговору. А то плотники обидятся, «кикимору» в дом наведут, «художества» станут проявлять. К примеру, заложат между бревен шкалик с выбитым донышком, чтобы в горлышко ветер



Чудо северной архитектуры

попадал, мхом искусно прикроют и ждут, когда на новоселье позовут. Ветер как начнет в горлышко дуть, тут кикимора и проснется — станет шуметь и кричать, сатанинским воем завывать. Плотники по тем временам вроде судей были: что захотели, то и вытесали, и никто им не указ. Славутник управлял своей артелью лучше иного председателя.

А когда дом полностью готов, в него петуха запускали и ждали, когда он пропоет. Только после этого хозяева открывали дверь в горницу. А деревня тем временем ждет, когда дым из трубы покажется. Повалил дым, значит, можно, идти на новоселье...

Чего только не было в доме Федора Герасимовича! Под одной крышей располагались изба-зимовка, изба-летница, проходной заулок-чулан, светелка, поветь, подполы, клетки, кладовки, загоны для скота — в два этажа дом. Конечно, он не шел ни в какое сравнение с теми теремами и хоромами, чьи фото украшают монографии о деревянном зодчестве, но это было достаточно прочное, внушительное и одновременно красивое деревенское жилье, которое могло похвастать и декоративными изысками. Передо мной была постройка, вобравшая в себя многовековой строительный опыт. Ведь суровый, приполярный климат вынуждал крестьянина строить так, чтобы в зимнее время можно было работать, не выходя из дому. Все было под боком, под одной крышей — и слесарная мастерская, и помещения для коровы и овец, и огромная, как клубный зал, поветь с запасом сена на всю зиму. Когда-то здесь, на повети,

сушились веники для бани, хранились жернова для помола муки, ткацкий станок, плуг с бороной, доморощенный сепаратор, прялки. Здесь же хозяева делали грабли, направляли косы, сбивали масло, плели корзины, рыбацкие сети, мыли, красили, сушили шерсть. А внизу, под двойным полом, находились хлевы для скота, и через специальные отверстия сено сбрасывали овцам, коровам или лошади, кому сколько требовалось. Не дом, а маленькое предприятие по производству мяса, шерсти и молока!

А жилые помещения! Максимум разумного, отнюдь не развращающего комфорта, максимум уюта, тепла, экономии времени. Горницы — как оазис радости и веселья среди белой, на зиму замершей природы. Чтобы по-настоящему оценить такое жилье, нужно пожить в нем в сорокаградусный мороз или в сезон затяжных дождей; сруб прочно держит тепло, лишен духоты, сырости и сквозняков. Изба дышит, пар не осаждается в ней, а впитывается и выходит уже снаружи. Пропитанные смолой бревна озонируют воздух, нейтрализуют бытовые запахи. Об избушном духе — запахе смолы, печного дымка, свежеспеченного хлеба, аромате настоящих трав и ягодных листьев для заварки чая — с удовольствием вспоминают все горожане, кто хоть раз побывал в крестьянской избе.

Ну а русская печь — это вообще целая поэма. Мало того, что она создает тепловой режим и служит регулятором чистого воздуха; русская печь, то есть ее лежанка, служит своего рода малым университетом для подрастающего поколения. Печь — место встречи старого и малого, урок нравственности на всю жизнь. С печи начинался русский фольклор, на печи заучивался алфавит. Здесь прочитывались первые книжки, прочитывались вслух, в собственное удовольствие, на радость отцу-матери и младшим братишкам, которые, когда пробьет их час, тоже будут читать и их так же будут слушать. Вопреки мнению о «темном, забитом мужике» «университеты» на печи были очень распространены в крестьянском быту.

Кроме всего прочего печь — это еще и лекарство, если хотите, особенно когда испытываете озноб, простуду или насморк. На худой конец в остывающей печи можно и помыться. С баней, конечно, не сравнить, но тепла хватает. Я, к сожалению, этого удовольствия не испытал. Глупо, конечно, и вспоминать об этом не хочется, но залезть в пышущий жаром зев я наотрез отказался, хотя Федор Герасимович и очень настаивал, даже сердился. Я пришел с мороза, спину сотрясал колотун, и ноги не слушались, но при одной мысли, что нужно лезть в эту черную дьявольскую дыру, источающую запах углей, у меня на лбу выступила испарина. Тем и согрелся, что напугался.

Несмотря на малые размеры (примерно 20 квадратных метров), жилая изба кажется широкой и светлой. Об этом умении расставлять домашние вещи так, чтобы не скрадывать пространство, а, наоборот, высвободить его, писал когда-то знаменитый американский архитектор Райт. Но архангельский мужик уразумел это задолго до Райта. Ведь ему нужно было много работать в доме, много двигаться, входить и выходить в другие помещения, и все вещи и инструменты должны были быть под рукой. Четкое, но отнюдь не жест-

кое распределение углов и объемов заполняет площадь избы. И такое же нежесткое, но настойчивое распределение обязанностей ложится на ее обитателей. Один плотничал, пахал, охотился, другой пряд, ткал и вышивал, третий ухаживал за скотиной, стряпал, стирал — и при этом каждый при случае мог подменить другого. Общие заботы объединяли родичей: не случайно под одной крышей жили представители трех-четырех поколений. И старый, и малый в меру своих сил и стараний вносили свою лепту в спайку семьи, участвовали в общем деле домостроительства. Зимой все держались тесно, поближе к теплу, а летом норовили расселиться по многочисленным светелкам, клетям, чуланам, а то и сеновалам. Тот самый биоритм, о котором столько пишут ученые, озабоченные разладом внутрисемейных связей, был заложен еще издревле.

У русской избы полторы тысячи лет истории. Этот тип жилья прошел много стадий развития, улучшался десятками крестьянских поколений и к началу нашего века достиг совершенства. Памятники деревянного зодчества XVII—XVIII веков свидетельствуют о том, что толщина бревен, которые шли на строительство, обычно составляла 25—30 сантиметров, а длина их не превышала 12 метров. Древний мастер обладал неисчислимым запасом строительных приемов и разнообразил их бесконечно, независимо от того, что требовал заказчик — терем или красную избу, храм о «пяти главах» или скромную часовню. Перед очарованным взором чужеземцев Русь открывалась во всей красе плотницкого ремесла. «Хотя у русских все орудия состоят в одних топорах, но ни один архитектор не сделает лучше, чем они делают, — писал более четырехсот лет назад французский путешественник Жан Соваж из Дьеппа, восхищаясь архангельскими рублеными постройками. — Это укрепление составляет замок, сооруженный из бревен, заостренных и перекрытых. Постройка его из бревен превосходна: нет ни гвоздей, ни крючьев, но все так хорошо сделано, что нечего похвалить».

Что тут лукавить: несмотря на обилие серийных проектов, в северной деревне ничего лучше избы пока не придумано. Высятся по берегам Пинеги, Мезени, Онеги эти деревянные мавзолеи с гордыми коньками и еще долго будут вызывать чувства удивления и восхищения. Такими мне запомнились «избы-колесницы» Анисьи Артемовны Аникиной из деревни Шиднема (красе деревни не сказать!), Натальи Егоровны Ширяевой и Раисы Петровны Дунаевой из Городецка, Антонины Степановны Рябовой из Суры, Александра Ивановича Зуева из Видягина и Пелагеи Тимофеевны Нехорошковой из крошечной деревеньки Слуда, где мне приходилось бывать в течение ряда лет. А не так давно исполнилось ровно сто лет, как на крыше большого дома в райцентре Карпогоры было утверждено «князево бревно» — охлупень с внушительным коньком. По этому поводу даже состоялось небольшое этнографическое празднество. Век тому назад славутный плотник Василий Спиридонович Девятый закончил строительство этой двухэтажной расписной хоромины, ныне известной читателям по многочисленным фото в журналах и искусствоведческих изданиях. Сейчас здесь живут

семьи Деятовых и Теплицыных — представители потомственных плотницких фамилий. За минувшее столетие дом-юбиляр почти не изменился, если не считать замену рам нижних окон да крыши, которую переложили шифером.

Древние северные постройки могут служить своего рода учебным пособием для начинающих архитекторов. От этих хором веет несокрушимой мощью, дивной теремковой красотой. Даже привнесенные элементы декора, в которых можно узреть влияние чужеродного барокко, восприняты, переосмыслены и применены так, что это выглядит как собственное изобретение мастера-плотника. Все органически вписывается в окружающую среду, и все — как загадка. Задираешь голову, чтобы охватить дом в целом, в совокупности всех его деталей, но взгляд выхватывает то кружево резьбы под крышей, то задиристый крюк-курицу, что держит водосток, то замохоевшее кровельное покрытие в разноцветных разводах, а то растительный орнамент на фронте из сказочных цветов, в который «вмазана» птица счастья — Сири́н. Но самое удивительное, конечно, — конек — венец, так сказать, плотницкого творения, что застыл на стыке стропил и скатов. Иногда у него очень правдиво вырезаны голова, шея, уши, но чаще всего изображение довольно приблизительное и схематичное: стоишь, закинув голову, и недоумеваешь — то ли гусь это, то ли тетерев, то ли еще какая-то диковинка...

Я рассказываю об этом отнюдь не для того, чтобы пролить слезу умиления перед деревянным творением северных зодчих. Красота есть красота, понятие, так сказать, неизбывное, но в данный момент эта рукотворная красота требует немедленной защиты и охраны, заставляя бить в тревожные колокола. Что я имею в виду? Прежде всего то отношение высокопоставленных чиновников из культурного ведомства, которые по сути дела обрекают на гибель эти деревянные шедевры. Да и многие местные жители заражены патологическим равнодушием к строительному наследию своих предков. А ведь дерево — материал недолговечный: век, от силы полтора — и строение приходит в упадок, гниет, разваливается на глазах. И хотя в стране созданы мощные, оснащенные современной техникой реставрационные организации, бюджет которых исчисляется сотнями миллионов рублей, дело движется крайне медленно. И подчас все силы и средства уходят не на то, чтобы восстановить культовое или жилое сооружение, а на то, чтобы как-то предотвратить его дальнейшее разрушение. Более того, даже законсервированные постройки стоят ныне бесхозными и болезными: согнувшимися старцами глядят они с высоких берегов рек, вызывая о помощи. Выбитые стекла, изъеденные жучком-древоточцем стены, треснувшие чердачные перекрытия, прохудившиеся крыши — сколько приходилось видеть таких домов, церквей, часовен, мельниц и амбаров, проплывая по Двине, Пинеге, Мезени, Онеге и их притокам.

Тревога общественности по поводу аварийного состояния деревянных творений зрела уже давно. Еще несколько лет назад считалось аксиомой в реставрационной практике, что спасти памятник —

это значит разобрать его по бревнышку и свезти в некую городскую резервацию под присмотр музейных работников. Так, «с бору по сосенке», создавался знаменитый ныне заповедник деревянного зодчества Малые Корелы, что под Архангельском. Основная работа архитектора-реставратора состояла именно в перевозке древних строений и приведении их на месте в более или менее божеский вид. Система музеев под открытым небом сделала свое дело: ее создатели пытались смоделировать такую культурную среду, своего рода центр духовного притяжения, где бы люди могли не только любоваться творениями древних зодчих, но и проводить здесь народные праздники, карнавалы, массовые гуляния. Что-то получилось из этой затеи, что-то нет, и у меня по прошествии лет не поднимается рука бросить камень в ее исполнителей (кое-кто называл такие заповедники «ярмарками тщеславия»). Наверное, тогда это был один из способов уберечь памятники от разрушения.

Сейчас беспокоит другое. Увлечшись престижными объектами, вылизывая до бесконечности облюбованные ими часовни или колокольни, иные реставраторы словно забыли о том, что сотни других бесценных творений, рассыпанных по необъятному Северу, до сих пор мокнут под дождями и вот-вот рухнут. А если кто и задумывался об этом, то тут же вспоминал о смете, затратно-валовой ведомости: ведь если идти спасать эти гибнущие шедевры, то придется заморозить все работы в музее-заповеднике. И у честного реставратора поневоле опускались руки.

Кроме того, у него закрадывалось сомнение: правильно ли мы сделали, перевезя памятник в специально отведенную для него резервацию? Будет ли он «стоять» на новом месте, не увянет ли его красота от близости не менее сановитого соседа? Наконец, сама среда обитания, откуда сорвали памятник? Не секрет, что деревня, лишившись старинного храма, теряла свою архитектурную доминанту и гляделась с реки как комолая корова. Так, например, случилось с колокольней Кулига Дракованова, памятником XVII века, которую свезли в Малые Корелы и тем самым оголили берег Северной Двины, где она стояла, свели на нет исторически сложившийся облик селения, его привлекательность. И сколько таких обезглавленных селений — точно никому не известно...

Кто-то хорошо сказал, что реставрация — это надземная археология. Само сравнение вызывает к бережности, к предельной чуткости в обращении с древним деревом. Не только раскатать и собрать, не только заменить погнившие венцы на новые, но и заглянуть в душу дерева, узнать его породные свойства, его поведение под влиянием разных температур, взаимодействие старой и свежей древесины. Славутные плотники помнили об этом всегда: «...и распятив тот храм, сверху раскласти весь до подошвы, а те старые храмовые бревна разносити по сторонам и храм по прежнему же складу на то же место обложить и под те окладные ее бревна сысподи подкласти крепкая слани для крепости... на то окладные бревна срубить новых шесть или семь рядом и с тех новых рядов повести вверх прежние старые...» Но вот как это осуществить в новых условиях, никто толком не знал. Мастера старого поколения ушли из жизни,

а те, что пришли им на смену, не очень-то стремились перенять секреты древнего ремесла. Плотник — даже в современном понимании — профессия вымирающая.

Первым, кто попытался заглянуть в «святая святых» плотницкой науки XVII—XVIII веков, был молодой архитектор-реставратор Александр Попов. Он изучал сруб как особый метод строительной культуры, как живой организм со свойственными ему формами, дыханием, своеобразием стилей. И изучал отнюдь не умозрительно, а непосредственно на объекте — с топором в руках. Для этого ему пришлось как бы заново открыть старую форму топора и самому же выковать его, пользуясь указаниями «порядных», а также методом «проб и ошибок». Но главное, Попов решил возродить саму методику работы народного мастера, образ его строительного мышления, пройти вместе со своим рукодельным предком по всем этапам храмостроительства.

Деревянная церковь Дмитрия Солунского в селе Верхняя Уфтуга Красноборского района — его детище. Когда восемь лет назад архитектор приехал сюда, чтобы приступить к консервации, храм по сути дела уже дышал на ладан. Никто не верил, что его удастся спасти. А ведь сооружение на шесть метров превышает высоту всемирно известного двадцатидвухглавого Преображенского собора в Кяхте. Да и возраст его был весьма почтенный — более трех веков. Как известно, шатровые церкви были запрещены в России со времен патриарха Никона, но уфтужане воздвигли ее наперекор грозному владыке как символ свободы и крепости веры.

Почти все деревянные памятники реставрируют так называемым методом переборки. Сначала измеряют бревна, маркируют и разбирают до окладных венцов, потом их начинают собирать. Если дерево здоровое — оно ложится в сруб, если порченное, с гнилым нутром — то такого же диаметра и размера подбирается новое и ставится на его место. Кажется, ничего хитрого нет. Архитектор делает эскизный проект, дает указание плотникам и уезжает в институт, изредка наведываясь сюда, чтобы следить за ходом работ.

Но Александр Попов всю ношу взвалил на себя: он был одновременно и реставратором, и плотником-исполнителем, и представителем авторского надзора. Он и лес рубил для замены венцов, и бересту заготавливал, чтобы обеспечить гидроизоляцию кровли, и ковал топоры, и осваивал особую систему тески бревен, чтобы обезопасить их от преждевременного старения.

Подвижник? Конечно же! Однако иные коллеги до сих пор косят-ся в сторону Попова. Нет, они не вставляют палки в колеса, хоть и с натяжкой, но признают уникальность его опыта, однако следовать его примеру не торопятся: слишком обременительно.

Вообще, окунувшись в среду московских и архангельских реставраторов, испытав на себе весь пыл страстей, бушующих в недрах этой беспокойной профессии, я пришел к неутешительному выводу: все знают, что надо и как надо; все знают, как не надо, а дело почему-то страдает. «Автобусом без колес» назвал этот профессиональный бум один язвительный критик, тоже, кстати говоря, реставратор. «Все специалисты сидят в одной машине, которая ни-

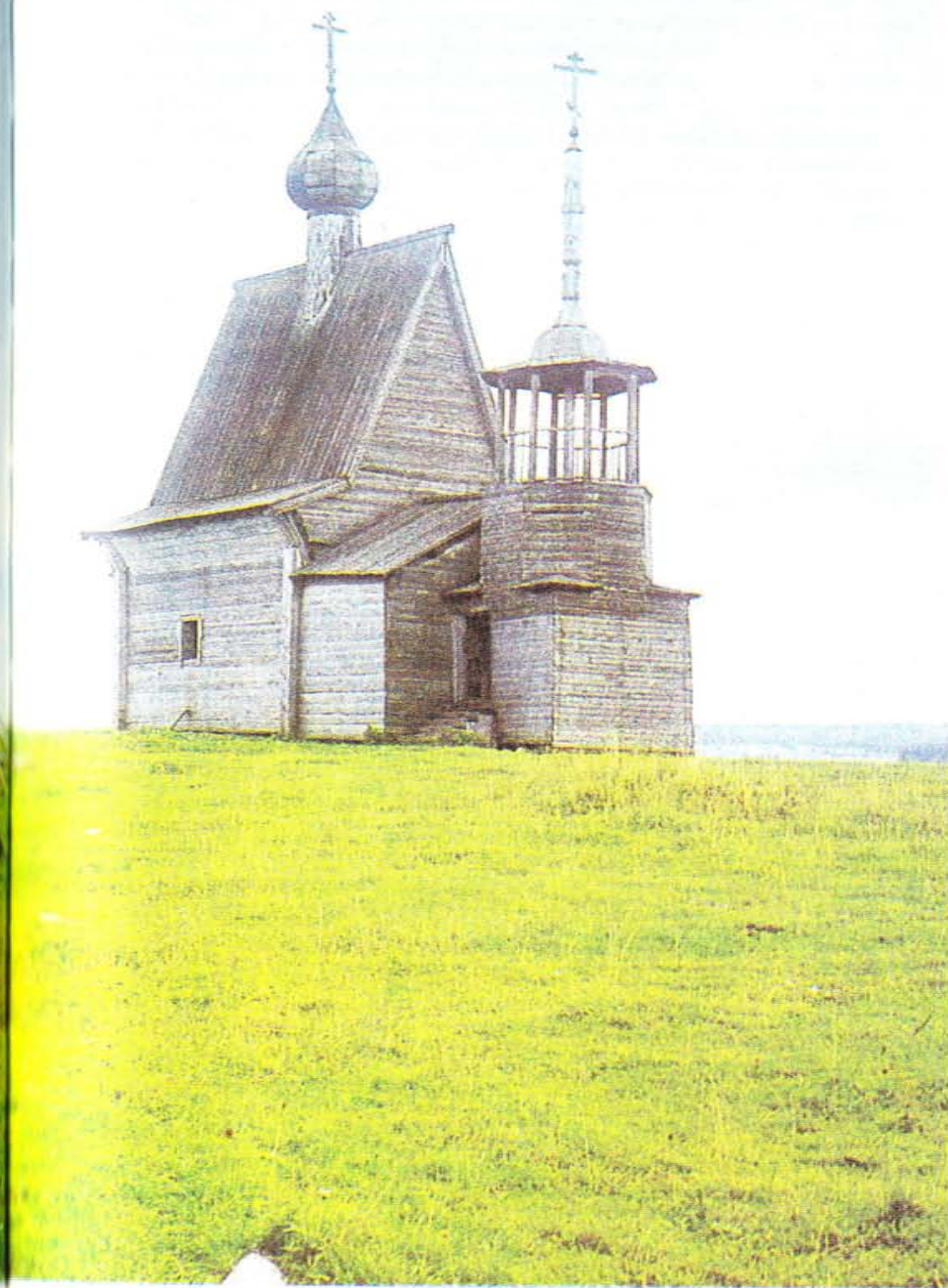
куда не едет. Двигатель работает, перекипает масло, кое-кого собираются стащить с сиденья; уже стекла побиты, потому что общественность кидает в нас камни. А машина ни с места!»

Отдавая должное самокритичности собеседника, его природному остроумию, все же не могу полностью согласиться с этим. Да и самому реставратору, человеку импульсивному и деятельному, в корне претит атмосфера пылкого говорения. За его плечами несколько спасенных шедевров, почти двадцать лет работы на Архангельском Севере. И сколько бы он ни иронизировал, а дело все-таки движется, медленно, по-черепаши, но движется. И деньги солидные выделяются, и надежные кадры есть, и горбом и горлом накопленный опыт.

Однажды реставратор сказал мне: «Поезжайте-ка в Кенозерье. Ничего говорить не буду, сами все увидите. Глаз правдивее уха». И вручил мне самодельную карту, на которой синей кляксой выделялось Кенозеро с более чем двадцатью значками-памятниками по берегам. Эти значки говорили о том, что на крошечном в сущности плацдарме запада Архангельской области шли интенсивные реставрационные работы. Каждый ареал был обведен черным пунктиром с обозначением даты, когда объект будет полностью готов. Не для перевозки, разумеется, готов — эти времена миновали, — а для того, чтобы в красе и величии стоять на исконном своем месте. И еще сообщил мой собеседник, что лучшего места, чем Порженское, он еще не встречал: «Там находится один из немногих сохранившихся клинчатых храмов — большая редкость на Руси...»

Дорога на Порженское мне запомнится на всю жизнь. От станции Плесецкая я сменил два битком набитых автобуса и попутную машину; от Першлахты, что в начале Кенозера, плыл на рейсовом катере и моторной лодке до деревушки Видягино. И оттуда двенадцать километров пешком сквозь тайгу по разбитой колее. Дорога взлетала и падала, как качели, дыбилась поваленными деревьями, разливалась ручьями и болотной жижей, напоминая на каждом шагу, что особенно расслабляться нельзя. Но как было не расслабиться, если вдоль обочины природа выставила чуть ли не все свои богатства. Крупная земляника, душистая малина, черника с брусничкой и царь витаминов — шиповник! И все это вместе чуть ли не на одном квадратном метре — такое можно увидеть только на Русском Севере.

Да и сам Порженский погост, что открылся с опушки леса, окруженный священными лиственницами, представлял собой некий феномен с множеством выражений. С разных точек церковь смотрелась по-разному, узнаваемая по книжным иллюстрациям и недоступная пониманию, чуть-чуть экзотичная, загадочная и одновременно ясная и цельная по своей сути. Будто сошедшая с нестеровских полотен, она напоминала сложенные в молитве руки... Я подумал о том, что там, в Малых Корелах, среди деревянного великолепия старинных построек, Порженский погост наверняка потерял бы свое лицо, спрятался бы в гуще своих именитых сородичей, а здесь, на открытом угоре, он чувствовал себя как дома, в родной стихии лесов и озер; на нем лежала печать избранности, печать



единственности. Так бывает довольно часто: когда видишь чудо, ты и радуешься ему как чуду; но когда перед тобой рассыпаны десятки чудес — пусть самых редкостных, самых изощренных, — ты уже перестаешь чему бы то ни было удивляться и воспринимаешь их как должное, почти как явление массового производства...

Руководителя реставрационных работ Леонида Алексеевича Ткаченко я нашел в угловой башенке. Он проверял обшивку строения, выискивая дефекты в конструкциях, и, судя по его напряженному лицу, не очень-то благоволил к разговорам. Тем временем «производители работ» — студенты Московского архитектурного института и Архангельского пединститута, представлявшие строительный отряд «Атеист», — восстанавливали изыскную рубленую ограду, которая с трех сторон опоясывала погост. Такие ограды, кроме Порженского, уже нигде не сохранились на Архангельском Севере. Ребята старались, но не все у них получалось гладко — сказывалось отсутствие плотничьих навыков, и руководитель, естественно, был недоволен. Один из студентов когда-то ремонтировал писательскую дачу в подмосковном Переделкине, другой строил корабль, остальные познакомились с топором только здесь.

Ткаченко сказал по этому поводу:

— Вот этот непрофессионализм нас и подводит. Пилой, конечно, быстрее, сподручнее. Но реставрация признает только топор. Он консервирует дерево, приминает волокна, не оставляет «задилов». Хваткий парень может за год научиться: например, вырубить охлупень или причертить бревно. Наш закон гласит — сделай, как было, один к одному. И никакой отсебятины! Если начнешь городить «абы что» и «абы как», это уже не реставрация, а детский городок с грибочками. Таких можно насажать сколько угодно.

Категоричность суждений удивительным образом сочеталась с мягким, лиричным обликом Леонида Алексеевича, архитектора-реставратора с 25-летним стажем, из которых больше половины было отдано дереву. Не случайно он называл себя «чурошником». Эта кличка приклеилась ко всем специалистам мастерской № 6 института «Спецпроектреставрация», которая взяла на себя почти все работы по восстановлению деревянных памятников на территории Архангельской области. И в Кенозерье трудился самый многочисленный ее отряд. Кроме Порженского реставрация шла в Коневе, Архангелах, Тырышкине, Филипповской и других деревнях. И всюду ждали Ткаченко, ибо от него зависело, примут объект или нет.

— Как мы делали раньше? — рассуждал он, пытаясь выдрать кое-как прибитую доску. — Приезжали в Архангельск, определяли регион и... начинали обследование после тех обследователей, которые уже все обследовали. Ничего смешного! — посмотрел он строго из-под очков. — Так было. И никого не интересовало, что объект уже зафиксирован в «Своде памятников истории и культуры», определено его место в типологическом ряду, произведены обмеры и натурные исследования. Мы дублировали работу предшественников, а те, кто приходил после нас, дублировали нашу работу. «Мочало, мочало, начинай все сначала». Все, с этим покончено! — Архи-

тектор выдрал наконец неряшливо прибитую доску и сбросил ее на землю. — Теперь главное — работа на памятнике. Нужно сберечь все, что осталось от предков, и передать это потомкам, не растеряв ни крохи.

Мы переходили из сруба в сруб, поднимались на колокольню, любовались клинчатой кровлей Ильинской церкви со следами свежеструганного дерева, и Леонид Алексеевич рассказывал, как двенадцать лет назад он приехал в Порженское, которое являло собой почти порушенную трущобу с безглазыми окнами и зарослями диких злаков. И первое, что он увидел, — темная морщинистая стена трапезной, изъеденная жучком-короедом, на которой сидела жирная муха и чистила лапки. Надо было как-то устроиться и начинать работу. Рисовали кроки, чтобы «прочитать» памятник во всех деталях. Лазили, где только могли. Но храм держался на честном слове и мог рухнуть в любую минуту. Из зияющих дыр кровли вылетали вороны и злобно каркали. И Ткаченко понял тогда, что ни о какой перевозке не может быть и речи: спасать церковь нужно только на месте. И вот наконец они ее спасли, эту жемчужину деревянного зодчества...

Я засмотрелся панорамой Порженского озера в оправе рыжей тайги и с обветшалым мостом «на городнях» (тоже памятник архитектуры, но уже утраченный) и не сразу обратил внимание на странные движения, которые проделывал архитектор. Присев на корточки и до плеча засунув руку в простенок между алтарным прирубом и трапезной, он старался что-то нащупать, будто гладил дерево, пытаясь ощутить его пахучую смолянистую плоть. Для новичка его действия были полны необъяснимых загадок. На мой вопрос, что он там ищет в темноте, Ткаченко пробормотал что-то нечленораздельное. И только вытащив руку и отдышавшись, пояснил:

— Врубки изучал, торцы...

— Но ведь не видно ничего, — удивился я.

— Вторые глаза — на кончиках пальцев, — засмеялся архитектор. — Теперь туда уже не пролезешь, вот и приходится проверять, спил ли это или рублено топором. А вообще на глаза я не очень-то полагаюсь, я больше рукам верю. Потому что в осязаниях, как ни странно, у меня больше памяти остается. Больше информации, если хотите. На кончиках пальцев я могу вспомнить яблоко, которое держал в детстве. И мякоть помню, и сок, который из нее вытекал. Я даже помню холодок от темных яблочных зернышек... Конечно, это не значит, что, раз у меня на носу очки, я вижу хуже других. Нет, просто рукам я больше доверяю. Хотите верить, хотите нет, но мои пальцы почти безошибочно угадывают, где рублено топором, где пилой отпилено, а где гниль намечается.

— Наверное, это и есть профессиональная память, — сказал я. — Память, заключенная в пальцах.

— Наверное, так, — почти равнодушно согласился Ткаченко.

А озеро светилось в сиреновом тумане, и тонким моторным гулом струнили в воздухе августовские комары. Солнце, уже закатное, прощальное, высветило весь храм до мельчайших деталей,

и он заиграл желтыми рубцами и заплатами, словно помолодел от свежего дерева, этот улыбчивый витязь, хранитель трех столетий. Мы шли вдоль топкого берега, следуя извивам тропы, и Порженский погост с оградой и башенками поворачивался к нам разными своими углами, гранями и даже священными деревьями, в которых заблудился туман. Ткаченко сказал с грустью и облегчением, что работа в общем закончена и на следующий год их ожидает новый объект.

— А потом куда? — спросил я нетерпеливо, имея в виду не только Кенозерье, но и вообще весь Русский Север с его двумя с половиной сотнями памятников.

— А потом Пинега, Мезень, Поморье, — воодушевился реставратор. — Одна Кимжа чего стоит! Вы когда-нибудь бывали в Кимже?

— Ну что же, — обрадовался я, потому что интересы наши неожиданно совпали. — Выходит, мы не прощаемся. До встречи в Кимже!..



Сергей Доморошенов

Я ВЫБРАЛ МЕЗЕНЬ

Очерк

Шумная и беспокойная компания мальчишек нашего двора увеличилась — на лето из Архангельска приехал к соседу племянник. Подружились ребята. Но нет-нет да и поспорят. Серьезным был предмет спора: какое место лучше — Архангельск или Мезень?

По всем статьям хозяева побивали гостя. Конечно, дети сами разберутся, где лучше. Хотя тому, что хорошо у нас, что манит Мезень, свидетельств много. Приведу хотя бы цитату из «Северного дневника» Юрия Казакова:

«Когда-то в детстве знал я одного человека странной, темной тогда для меня судьбы. Был он сух, костист и как-то пронзительно, часто до неприятности даже остер, стремителен. Черные глаза его во хмелю горели фантастическим огнем человека, потрясаемого дивными воспоминаниями. И ничего не помню из его слов, помню только, что не давал он никому слова молвить, кричал, стучал маленьким костистым кулачком и открыто презирал всех. А презирал потому, что прошел и проехал когда-то от Пинеги до Мезени.

«От Пинеги до Мезени! — говорил он шепотом, зажмуривался и крепко стучал кулачком. — А? Эх, ты!.. Понимаешь ты это? От Пинеги до Мезени прошел я весь Север!»

С тех пор эти два места казались мне мифически удаленными от всего нашего человеческого. Разные другие места, города и деревни были как-то понятны мне, они были где-то рядом со мной, но вот Мезень...»

Что-то таинственное, яркое, впечатляющее есть в самом слове — Мезень. Я думал так и когда оно впервые отпечаталось в моем мозгу, и сейчас так же думаю, зная Мезень и мезенцев почти полтора десятка лет.

...Тогда я проходил студенческую практику в архангельской



Поморская деревня Ручьи

областной газете «Северный комсомолец». И оказался в деревне Козлы, на зимнем берегу Белого моря.

Старенький пароход «Аджигол» остановился на рейде напротив деревни. Карбас со стационарным мотором, поджидавший нас, пассажиров, на пределе мелководья, подошел к борту судна. Бойко застучал наш мотор, дал прощальный гудок «Аджигол»; минут через десять мы вошли на приливе в реку, а еще через несколько минут пристали к берегу.

Боже! Сколько впечатлений увез я из первой любимой своей поморской деревни! На крылечке дома ноги там вытирали не о какую-то тряпку, а о кусочек сеточки. На некоторых крестах открытого морским ветрам кладбища была вырезана трагичная даже в лаконичности своей надпись: «Взят морем». А сколько разговоров пытался я запомнить — о внезапно налетавших штормах, о приметах, о промысле акулы, белухи, семги, наваги, тюленя, о том, на какие штуки способен человек, оторванный на дни и недели от любимых людей и мест! Вот тогда-то я и услышал впервые от старожилы деревни, вместе со мной провожавшего глазами какое-то морское судно, желтовато светившее нам издали в осенней темени: «В Мезень идет». И так уважительно, завораживающе звучало это слово — Мезень, что невозможно было не запомнить.

— Выбирайте: Мезень или Яренск, — сказали мне в Архангельске, когда я приехал туда с дипломом об окончании университета.

Я не раздумывал: «Мезень».

Со многими интересными людьми, гостившими в Мезени, доводилось мне встречаться здесь. Все они, сначала замороженные



Здесь уже никто не живет

рассказами о Севере (да и не просто о Севере — именно о Мезени), приезжали, и тянуло их сюда потом снова.

«По-настоящему поморов я ощутила у вас, в вашем районе. Весь Союз изъездила, но такое же сильное впечатление, кроме поморов, произвели на меня только казаки», — рассказывала мне одна журналистка.

Но чем же ее и других людей так манит Мезень? Раздолье, деревянные мостовые и прочее, что составляет внешний облик Мезени, играют свою роль. Но прежде всего манят вещи вроде бы самые простые. Но они, выходит, и самые важные: то, что помор — человек не коммерческого склада, что с ним не страшно ни в огонь, ни в бурю, что он может сделать лодку, поймать рыбу, освежевать зверя. С таким человеком не пропадешь!

Помор — читай и поморка. Причем иная женщина и от моря-то далеко родилась и жила, но если приходилось ей попадать туда, то ведет себя так, словно век его знала.

Знаком я с мезенской женщиной Дианой Петровной Третьяковой. Девчушкой работала она в поморской деревне Ручьи в отделении связи. Летом почту привозили в Ручьи парохомом. Спокойно ли, нет ли море, а подходит «Вятка», так надо садиться в карбас и плыть к судну, которое из-за мели вдалеке от Ручьев останавливается. Поднимайся, Диана, по маятником качающейся веревочной лестнице на борт, бери в руку посылку и, улучив момент, когда волна поднимет карбас выше к штурмтрапу, бросай груз в лодку, где один мужик на веслах, другой, руки расставив, готов поймать посылку.

«Под какой я только страстью не бывала!» — говорила мне старая жительница тех же Ручьев Евлампия Вячеславовна Третьякова. Вот уж, ей-богу, права так права. Чего стоит один только случай, когда она двух односельчан и себя от смерти спасла.

Как манны небесной ждали в Ручьях весной сорок пятого года парохом из Архангельска: голодно было. Пришел наконец парохом. И потянулись карбасы за грузом. Несколько раз уже переваливали его и отвозили в деревню. Еще на раз оставалось, для трех карбасов уже, не для пяти. Три лодки только и отправились к судну. Бригадир — старый дедок — долго на парохоме находился, а тут ветер пал. До берега же не близко, почти пять километров. «Погода пришла, быстрее давай, где ты там?!» — кричали дедку. Но он все не появлялся на палубе. И когда пошли карбасы к деревне, морюшко-то уж разбушевалось.

Евлампия как раз с бригадиром в карбасе находилась. Посмотрела на крепкую волну, расстояние до Ручьев смерила и закричала:

— Выкидывать муку надо!

Дедок затряс головой, захмелевшей на парохоме: ты что, мол, очумела!..

А она ему:

— Ты что, бестолковый, в карман ее класть будешь?! Клади!

И не стала спорить — за мешок взялась.

— Не тронь! — заревел бригадир.

Но Евлампия один мешок выкинула, потом концы, которые карбас связывали с катером, тащившим суденышки по мелководью, отрубила и за другой мешок ухватилась. Товарка, третий человек в посудине, заплакала, муку пожалела, но на помощь пришла. А тут бригадир увидел, что соседний катер залило, рот открыл. И засуетился, за мешки хватаясь.

Пополоскало море карбас и выкинуло на берег. На третьем карбасе тоже догадались не шутить с морем. И живы вернулись. А с перевернувшейся лодки море двоих мертвыми принесло...

— Сколь ты, девка, догадлива да ухватиста! — сказал Евлампии после дела бригадир...

Море делает людей такими вот догадливыми, увертливыми, ухватистыми. Недаром Петр Первый велел именно поморов на флот призывать.

Крепки наши поморские деревни. Особенно такие, как Койда, Долгощелье, Сояна. В их ряду была и Семжа, пока взяли да и объявили ее однажды неперспективной... Погибала деревня. Казалось, последние годы доживала. Зимой вовсе пустовала. Только на лето сюда, в Мезенскую губу, приезжали старики, желавшие похороненными быть на родном кладбище: «Нам тут весело лежать будет...»

Жуткое зрелище еще совсем недавно представляла собой когда-то немалая деревня: большинство домов развалилось, чернело, тоскливо глядело на тебя провалами окон... Теперь меняется вид. Смотришь — тут дом вагонкой обшит и тут, там крыша шифером покрыта и там. Во многом благодаря писателю Виталию Семеновичу Маслову оживает Семжа. Благодаря сделанному им огромному делу — Дому памяти. Два лета потребовалось Маслову, коренному семжанину, чтобы отремонтировать почти полностью развалившееся пожарное депо и оформить там материалы о земляках, защищавших Родину и в войне с Японией 1904—1905 годов, и во время первой мировой, участвовавших в гражданской, финской, Великой Отечественной войнах.

В романах «Круговая порука», «Из рук в руки», в рассказах своих писатель настойчиво, по-своему упрямо проводит мысль о необходимости связи поколений: нельзя нам быть перекати-поле, Иванями, не помнящими родства; знать, какими были наши предки, нужно нашим детям, нужно всей стране. Эта мысль и воплотилась в Доме памяти, который вместе с Масловым создавали 98 человек.

Открывая Дом памяти, Виталий Семенович сказал:

— Это наш общий Дом, пусть он нас объединяет и сближает. Семжанам надлежит хранить память о себе, об одном из первых сел на Севере. Семжа — типичная представительница Поморья: по грамотности, по культуре, по морскому опыту. Думаю, совет Дома продолжит свою работу, ведь нам надо узнать еще очень многое. Например, выяснить, кто из семжан взят Петром Первым на флот (петровских призывов было три). Иметь постоянные выставки о семжанских родах — это еще одна задача: надо помнить, что РОД — основа народа.

Продолжается сбор материалов, начатый Масловым. Другие Масловы да Филатовы (в Семже две основные фамилии) глубже и глубже погружаются в историю. Для того чтобы, как пишет Маслов, «каждый ощутил: десятками нитей связан с теми, кто кровью и жизнью своей утверждал существование и величие Отечества».

И укрепляется вера: есть Дом памяти — не исчезнет и Семжа.

Мезень—Межень—Межа... Рубеж, который разделял дикие кочевые племена Сибири и губернии Центральной России. Межа... В полутора верстах от Мезени, как писал в конце прошлого века поэт и прозаик К. Случевский, — ад, тундра, идущая в бесконечность. Куда уж вроде дальше-то стремиться было первым мезенцам, выбравшим место для поселения в XVI веке? «Накопили слободы» и сидите тут. Нет! Мало того, что на Матку (поморское название Новой Земли) и на Грумант (Шпицберген) ходили мезенцы, влекли которых промысел морского зверя и страсть к первооткрывательству, так и вовсе на край света решили отправиться. И на чем! На небольших, шитых вицей промысловых судах — коках. Без мужества и отваги, понятно, не обойтись было поморам. А еще без отличных навигационных знаний, передававшихся из поколения в поколение.

Где только не побывали мезенцы! Сколько открытий на их счету! Сколько имен увековечено на картах!

Мезенцы открывали и осваивали для России земли от Урала до Тихого океана. Звездный час Исаия Игнатьева Мезенца наступил летом 1646 года. Царю докладывали, что Исайко «со товарищи нашли людей, а называются чукчами». От него большой мир узнал о существовании Чукотки, чукчей, Чаунской губы!

Через всю Сибирь к Великому океану шли братья Кирилл и Молчан Ружниковы. В 1647 году они дали сведения, которые представляли собой первые достоверные данные по лоции морей и рек Северо-Востока.

Мезенцы участвовали с Семеном Дежневым в плавании 1648 года вокруг Чукотки, в плавании, доказавшем, как известно, что Азия с Америкой не соединяются. «Сотоварищи» Дежнева были наши земляки Фома Семенов, Роман Иванов, Елфим Меркурьев.

Остров Личутина, мыс Рахманина, бухта Откупщикова, река Иглина, фьорд Жданова. Эти и другие названия на Новой Земле, на Шпицбергене — в честь наших отважных и пытливых земляков.

В свое время академик Л. С. Берг предположил, что Николай Спафарий, человек южного происхождения, которого в качестве главы русского посольства в Пекине хотели в 1675 году отправить в Китай морем из Архангельска, убоился трудностей полярного плавания и сочинил «Описание, чего ради невозможно от Архангельского города проходить в Китайское государство и оттоле к Восточной Индии». В «Описании» приводились данные о прошлых попытках голландцев и англичан пройти в Китай и Индию мимо берегов Новой Земли. Перечислялись южанином ужасы поляр-



Село Долгощелье

ного мира. Льды, «яко великие острове», угрожают кораблям; медведи и песцы «кидаются на корабли» со льдин; «тьма непрестанная» — полярная ночь — тоже затрудняет корабельный ход на восток. И вывод делался Спафарием: никто «не может проведати» Новую Землю. Вот как! А мезенцы к тому времени на своих карбасах давным-давно достигли еел..

Великие сыновья Мезени гордо пронесли имя своей Родины через полмира, и когда-нибудь появится целая книга о мезенских фамилиях, вошедших в историю географических открытий. Там обязательно будет сказано и о «полярных робинзонах». По выражению профессора М. И. Белова, «ослепительным отблеском озаряет морскую славу северян, их силу духа, стойкость, выносливость подвиг четырех мореходов из Окладниковой и Кузнецовой слобод (из них и составилась в 1780 году город Мезень. — С. Д.). Он казался настолько невероятным, что вскоре оброс легендами и стал одним из любимых сюжетов в мировой приключенческой литературе».

Четыре мезенца — Алексей и Хрисанф Инковы, Федор Веригин и Степан Шарапов — отправились летом 1743 года на обычный промысел в знакомый им район Шпицбергена. В бурю они лишились судна. Положение робинзонов было отчаянным: у них имелись поначалу только топор, нож и немного муки. А они прожили на необитаемом острове шесть лет и три месяца, пока не вызволил их помор Амос Корнилов. Мезенцы привезли в Архангельск большое количество шкур белых медведей, оленей и песцов!..

Хотелось бы, чтобы читатели узнали еще об одном моем зем-

ляке, уроженце Долгощелья Фоме Дмитриевиче Увакине, проводнике научных экспедиций прошлого — начала нынешнего века. Без него невозможно было бы описать древний речно-волоковый путь поморов из Белого моря в Баренцево. Доведись Увакину до Мангазеи спутников вести — собрался бы и повел. И довел бы. Это великолепно доказал другой долгощелец — Дмитрий Андреевич Буторин, который вместе с писателем М. Е. Скороходовым за один ледоход прошел в 1967 году трассу в три тысячи не простых — полярных километров от Архангельска до «Златокипящей» Мангазеи. Буторину, правда, полечче было — на его лодке мотор стоял, но тем не менее предприятие это отличалось дерзостью. Буторин как бы продолжил путь в Мангазею, на котором мезенцы по своему поморскому положению играли ведущую роль. А датируется массовое продвижение поморов туда еще концом XVI — началом XVII века. Мезенец Иван Угрюмов был настолько известным на Руси мореходом, что получил хвалу от царя Бориса Годунова «за частые поездки» в Мангазею.

Землепроходцы и мореходы из Мезени искали дороги для связей с Китаем. «Поэтому неудивительно, — писал известный ученый и поэт Сергей Марков, — что на развалинах древней Мангазеи наши ученые находят черепки дорогого китайского фарфора».

Читая историко-географические новеллы С. Маркова, я обратил внимание на деталь, которая согрела меня: говоря о том или ином землепроходце, мореходе, Марков далеко не всегда пишет, откуда тот или иной человек; но когда разговор заходит о людях с Мезени, автор не забывает указать — мезенец. В этом сказались и особое уважение к мезенским поморам, и особая любовь к ним: Марков жил одно время в Мезени и хорошо узнал моих земляков.

Один из естествоиспытателей, который в 1890 году исследовал Канин полуостров, писал, что «можно по кошкам в часы отлива пройти или даже доехать на лошади в легком экипаже от устья Мезени до крайнего пункта Канина полуострова к северу». Но тот же путешественник ой как хорошо узнал: не дай бог замешкаться — погребет тебя пролив. Был случай: пришлось ученому и его спутникам полверсты к одной речке бегом бежать — прилив подгонял. Там и Увакин был. Вот ведь и опытейший проводник чуть было промашку не дал!

Плавание даже только по одной Мезени-реке, по Мезенской губе учило и учит многому, обостряло и обостряет поморскую сметливость.

Мезень — необычная, своенравная река. Объясняется это тем, что Мезенский залив принадлежит к числу мест с очень высоким приливом. Перепад уровней вод на лоцманском, или приемном, буе достигает семи с половиной метров, а с нагонным северо-западным ветром — и того больше.

Протицирую С. Маркова:

Приходит минута в минуту,
песчаные мели покрыв,
Стеною в одиннадцать футов
мезенский чудный прилив.

Проплыл я как-то по Мезени километров 30 до устья с дистанцией пути морского порта. Почти ни минуты не было свободной у начальника дистанции Ивана Ивановича Лебедева. Даже когда на мои вопросы отвечал, все к реке присматривался — определял, где вешку надо бросить, где буй. Река Мезень — это книга, которую далеко не каждый прочесть может.

Поразительные для стороннего человека вещи делал Иван Иванович. Прищурится, прикинет одному ему ведомое расстояние то ли от нашего катера, то ли от берега до мелкого места и скажет: «Стоп! Здесь кошечка должна вылезти, промер нужен».

У меня в блокноте как раз была цитата из записок архангельского губернатора А. П. Энгельгардта, который в конце прошлого века много поездил по Русскому Северу. Я и прочитал Ивану Ивановичу кусочек из книги:

«Приближаясь к устью реки Мезени, я заметил, что мы стоим почти на одном месте, несмотря на то что пароход шел полным ходом. Отливное течение здесь неимоверно сильное; вода несется со страшной быстротою, наносит целые горы песку и постоянно изменяет таким образом фарватер; он представляет какую-то грязно-желтую жидкость, а после отстоя в ведре оказывается целая треть песку. Прилив достигает 25 футов, так что там, где в полную воду свободно проходят пароходы, после отлива, иногда на огромном расстоянии, видна песчаная отмель. Плавание в устье Мезени представляется крайне опасным; нередко случается, что пароход, застрявший во время отлива, в течение нескольких часов почти совсем заносится песком. Причина такого явления объясняется сильным напором приливной воды от севера и стеснением ее в горле Белого моря».

— Все ли тут ладно, ничего не напутал губернатор, а, Иван Иванович?

Лебедев сдернул зимнюю шапку на одно ухо (хоть и лето, а на реке нельзя без нее) и с острым, веселым огоньком в глазах, вообще присущим ему, сказал:

— Смотря какой был максимальный ход у парохода — если три узла, так могло и назад унести. Ограждение-то какое раньше было? Бросил лоцман две-три вешки, а их унесло. В какой-то мере и сейчас плавание опасно. При плохой видимости судно не остановится вовремя — и, пожалуйста, на мели. При приливе-то еще ладно. А идет пароход обратно да у мыса Толстик, при отливе, наскочит на мель — так и заносить будет. Запросто. Но сейчас-то, конечно легче плавать. Дистанция-то на что!..

Капитан катера — тоже старый моряк Александр Александрович Калянов — добродушно ворчал:

— Лоцманы — те любят, чтобы ход попряме́й был. А поди угоди им: кошки нас не спрашивают, где им объявиться.

У Ивана Ивановича примеров на эту тему десятки:

— В прошлом году в одном месте кошечка посередке бродила. С весны 18 футов было, хоть пароход ставь. А через неделю — шесть. И так всю дорогу: вечером одно, утром другое. Вот и старались — перетягивали да перетягивали ограждение. Видишь, вон

вода бурлит — кошка. Сегодня пятница, а в понедельник она метров за 200 выше была. У катера осадка будь хоть три фута, мы можем вниз пройти, промеры сделать, буи-бакены поставить, а на обратном пути зевни — и обмелишься. Как «Граф Литке».

Иван Иванович не случайно помянул «Литке». Давняя история с этим пароходом — постоянное напоминание о бдительности.

Было так. Судно, которое шло из порта в Мезенскую губу еще до «Литке», обмелилось и при этом стянуло со своего места буй. На прибылой воде первый пароход сумел уйти с мели, а «Граф Литке» из-за того, что путь уже не был обозначен тем самым буюм, занял его место. Да так и остался на кошке... Шторма быстро разрушили корпус и надстройку, но надолго уцелели котлы. На отливе они высывались из воды, и волны, вливаясь через топки, злоеще гудели, как бы подавая сигнал о том, что в устье Мезени надо глядеть в оба.

Впрочем, и этого мало. Лоцман-то, который на «Литке» был, в оба, говорят, глядел, но не сумел убедить капитана, что курс изменить надо. «Неправильно идем, — сказал он. — Знака тут нет почему-то, а должен быть». Но капитан не поверил, а лоцман на своем не настоял...

Приметливым, настойчивым и мужественным должен быть лоцман. В осенний шторм прыгнуть с кабины катера и уцепиться за штормтрап морского судна, которое ждет проводника в Мезенской губе у приемного буя, — для этого натура нужна незаурядная. Прыгнуть надобно с первого подхода катера к борту теплохода, чтобы не доставить лишней работы команде катера, не осрамиться перед моряками и пассажирами. Последние обязательно выйдут на палубу посмотреть на редкое зрелище.

Могуче дышит река в низовьях. Пока ее дыхание не используется человеком. Однако мы верим: придет то время, когда стихия и тут будет работать на человека — построят и у нас приливную электростанцию (ПЭС).

Одна такая в СССР есть — в Кислой губе на Баренцевом море. Ее назвали «маленькой станцией, родившей большие надежды». Теперь специалисты думают над тем, как лучше и дешевле перекрыть плотинами наш и Пенжинский залив Охотского моря. Высота приливов позволяет создать в наших регионах настоящие энергогиганты. Человек, использующий энергию рек, ветра и атома, сумеет договориться и с приливами.

Я восхищаюсь такими людьми, как Иван Иванович. О нем можно бы сказать: «Где родился, там и пригодился». Но я не люблю эту поговорку: она звучит уничижительно для людей, знающих и любящих свое дело, свой край. Человек ведь не гриб, который просто вынужден природой свой век доживать там, где на свет появился...

«Глубинка», «тмутаракань» — мало сказать, что эти слова мне не по нраву. Мезень — интереснейшее место! Так я думаю. Точнее, убежден в этом. И живут здесь интереснейшие люди.

Это из «тму-то таракани» радисты могут держать связь с ле-

доколами, работающими в Арктике! Так что же тогда Арктика на нашей круглой Земле?!

Это в «тмутаракани» добывают навагу и миногу, которую отправляют в Ленинград, Москву и другие города?!

Это не глубинка — это просто дорогое многим место на карте и на планете. Оно дорого неброской красотой, тяжелой и необходимой работой. На Канине полуострове мезенские рыбаки по четыре месяца промышляют навагу. По четыре месяца живут вдали от родных на стане — у одних этот стан новый, другие давно бы его отремонтировали, да со стройматериалами в тундре не густо, а в колхозе нерасторопным руководство оказалось. Что представляет собой стан? Несколько домиков — жилье, склад, баня, дизельная станция. Семь — девять человек живут тут, как зимовщики. Устают от работы с рюжками на крепком морозе, домой их тянет. Кто-то думает: «Хватит, последняя путина. Двадцать путин-то уже на Канине. Пускай молодые попробуют». Но подходит пора, и старый рыбак, такой, как Анатолий Федорович Шуваев из Долгощелья, является в контору: «Записывайте меня в бригаду». И скоро сядет в вертолет и, глядя вниз на снежную безлесную землю, усмехнется: «Да что я в самом деле — отцы-деды да матери пешком по неделе и больше хаживали, сколько людей в военное время от смерти спасли... Что я еще одну путину не выдержу, что ли?»

И выдерживает. И не одну, и не две еще путины работает...

О будущем, настоящем и прошлом Мезени интересно расскажут в нашем историко-краеведческом музее, который не был бы замечателен, не вложи в него свой труд краеведы Александр Николаевич Мельников и Василий Иванович Дранников. Здесь я пополнила свои знания и по такой давно интересующей меня теме, которую условно называю «Тюлень».

Когда-то мезенцы не выходили на промысел морского зверя без лодок-ледянок, на которых переправлялись на льдины через разводья. О том, насколько опасной была в прежнее время добыча тюленя, писали многие, к примеру Александр Серафимович (революционер именно в мезенской ссылке родился как писатель) в рассказе «На льдине». Теперь зверя промышляют с помощью вертолетов, которые высадят промысловиков на лед, возьмут потом их добычу и еще засветло доставят поморов в Койду, деревню, ставшую в Архангельском рыбколхозсоюзе базой промысла. Теперь и специальность-то получила другое название: не зверобой-помор, а зверолов. Он отлавливает детенышей тюленя и отправляет их в койденские вольеры, где зверята подрастают до так называемой стадии серки, мех которой высоко ценится на международных аукционах.

Конечно, ущерба стаду гренландского тюленя поморы не наносят. Добыча зверя — по строгим лимитам. Это в войну не до лимитов было. Зато и перерыв в промысле получился после войны большой.

В Архангельске и Северодвинске, крупнейших городах нашей области, в войну людей надо было чем-то кормить. А задачи перед



Мезенский пейзаж



Пришлось поплавать
на своем веку...

ними стояли большие. Достаточно сказать, что за четыре «сороковых роковых» года Архангельский порт принял и отправил по железной дороге около пяти миллионов тонн грузов, значительную часть которых составили вооружение и боеприпасы.

Уже спадала холодина,
И время двигалось к весне.
Кончалась зимняя путина,
Но прибавлялось дел вдвойне.
Гадали-думали в колхозе:
«Ведь ледакол не будет ждать.
Из стариков и баб кого же
На зверобойку посылать?»

Эти строки принадлежат долгощельскому подростку военных лет Ф. Широкому. Ему, как и многим другим жителям поморских деревень, памятни сухари на обед, ночевки на льду, «купание» в морской воде. А бывало и похуже. Затирало ледакол льдами, не мог он взять на борт зверобоев. Тогда приходилось им жечь сало тюленье, чтобы видели их с корабля, чтобы не пропали поморы. От багров, чуть не двухметровых, одни хвостики оставались.

Архангельск и Северодвинск кормились тюленем. Все мясо зверя шло в пищу, расход его строго лимитировался. Были введены карточки с литерами УДП — усиленное дополнительное питание, по которым мясо выдавали рабочим и служащим. Многие сотни тонн сала тюленей перерабатывались в пищевой жир, который направлялся в военные госпитали, больницы и детские учреждения.

В столовых продавали тюленьи котлеты, поджаренные на тюленьем жире. Это был далеко не деликатес, но выбирать не приходилось.

Шкуры тюленей шли на кожевенные предприятия, где их перерабатывали, затем они превращались в сапоги, ботинки, тапочки.

Без сомнения, тюлень, поморы спасли жизнь многим десяткам тысяч фронтовиков, тружеников тыла, детей. Помощь фронту и тылу была существенной. Но какая же короткая у людей память!.. «Поставим памятник тюленю!» — стихотворение с такими словами было хорошо известно в Архангельске. Не поставили тюленю памятник, не сдержали мы свое слово...

Море и река, навага и тюлень, отличный лес на экспорт, который пилят тоже у нас, в Приполярье, летчики, которые летают в любую погоду, ярко цветущий иван-чай, своеобразные поморские гончарные изделия и деревянные игрушки, песни и былины, за которыми ездят к нам из Ленинграда и Москвы. Все это — моя Мезень.

В книге отзывов нашего музея прочитал запись дальних гостей — туристов: «Мы познакомились с вашим районом, с вашим музеем, и теперь ваши места словно родные для нас».

Да, есть у мезенских, очень русских мест такое свойство: роднить с собой человека...



Ирина Круглова

КАКАЯ ОДЕЖДА НУЖНА В ЗАПОЛЯРЬЕ?

Одежда для полярников должна отражать и престижность, и романтичность профессии.

А. Н. Чилингаров

(Из беседы с корреспондентами)

— ...В Москве меня прописывал сам Отто Юльевич Шмидт... В отделении милиции моих родителей и слушать не стали: не можем, мол, написать в графе «место рождения» остров Уединения! «Нет такой административной единицы! Там же вообще никто не живет. Думать надо, где ребенка рожать!» На острове Уединения в Карском море мои родители оказались в составе полярной экспедиции. Четырнадцать человек работали там два года, и среди них — мама-метеоролог и папа — инженер-механик. И там-то им пришлось со мной хлебнуть лиха: роды — без врача, с питанием — проблема. А вернулись домой, в Москву, — сложности с моей пропиской. Тогда решили обратиться к начальнику Главсевморпути Отто Юльевичу...

...Высокая, благородное удлиненное лицо, сине-серые огромные несмеющиеся глаза. Одета без оглядок на моду и без уступок ей: не спортивный, скорее аскетический стиль.

Моя собеседница — словно сказочная Северная Королева, которой не суждено вновь увидеть своего родного острова...

— В доме у нас часто бывали друзья папы и мамы — полярники, и выросла я под разговоры и рассказы о Севере.

Речь энергичная, но манера говорить ненавязчивая...

— Наверное, оттого, что я родилась на Севере, очень люблю зиму. А весну не люблю. Люблю черно-белые фотографии — терпеть не могу цветные. Люблю черный, белый, серый цвет — не люблю зеленый. Люблю, обожаю море! Вообще люблю все, что связано с Севером...

В этом ее рассказе о горячей любви к холодному Северу ощущается что-то очень хрупкое и трепетное.

На этом, собственно, «вводная» часть нашего знакомства закончилась, потому что все это я услышала по пути из кабинета заместителя директора ЦНИИ швейной промышленности Зои Степановны Чубаровой к лаборатории гигиены одежды, которой заведует моя провожатая — кандидат медицинских наук Светлана Георгиевна Пальянова.

— Ну вот и пришли, — прервала она свой рассказ, отпирая дверь лаборатории. — А сейчас вы увидите наши климатические камеры. О них, кстати, немало писали. Но сначала о самой лаборатории. Создана она двадцать пять лет назад. Похожая лаборатория есть в Ленинградском НИИ Арктики и Антарктики. Но она занимается разработкой спецодежды исключительно для арктических и антарктических экспедиций. У нас поле деятельности более широкое...

«Спецодежда для арктических и антарктических экспедиций...» Как-то резануло это слово — «спецодежда» — рядом с романтическим и приподнятым — «арктические и антарктические экспедиции». И непривычное это «соседство» вызвало в сознании образ: синяя промасленная спецовка на фоне девственно чистых и белых снегов Антарктиды...

— Для первых наших полярников, — продолжала Светлана Георгиевна, — шили меховую одежду, которая разрабатывалась на основе национальной одежды северных народов. Хотя, конечно, участники каждой последующей полярной экспедиции вносили в нее какие-то усовершенствования. Но со временем количество полярных станций и зимовщиков увеличилось, а численность пушных зверей резко уменьшилась. Так что вопрос о спецодежде не мог не стать.

Спецодеждой как таковой у нас в стране стали всерьез заниматься с 1967 года. До этого для всех видов работ спецодежда была единой: телогрейка и кирзовые сапоги или валенки и овчинный тулуп. Спецодежду для полярников начали проектировать методом «тыка»: подбирали материалы, утеплители: мол, чем толще слой ваты или ватина, тем теплее. Вслепую мы работали до тех пор, пока не построили микроклиматические камеры и не получили в свое распоряжение приборы, показывающие объективное состояние организма при смене температур и различных физических нагрузках. Впервые такие приборы были применены при подготовке космонавтов. Тогда-то разработка спецодежды и была у нас поставлена на научную основу.

После такой вступительной лекции я была допущена к осмотру микроклиматических камер.

К сожалению, я оказалась недостаточно тепло одетой, чтобы в полной мере удовлетворить свою любознательность. Поэтому не решилась попросить Светлану Георгиевну провести эксперимент со мной: на улице было $+10^{\circ}$, в камере же оказалось -15° . Тем не менее мне представилась возможность собственными глазами увидеть и первую и вторую, более старую камеру.

Первая — общей площадью четыре-пять квадратных метров и высотой около двух метров — состояла из двух отсеков. Один — для экспериментов, выполняемых испытуемыми без нагрузки, другой — с нагрузкой. Камера оснащена аэродинамической трубой, где живет «дрессированный» ветер, по вызову, как джинн, вылетающий и по команде забирающийся обратно в трубу. И если его десяти метров в секунду оказывается недостаточно, чтобы воспроизвести суровые условия Крайнего Севера, то дискомфортные ощущения испытуемого могут дополнить три вентилятора, расположенные по вертикали стены один над другим.

В камере, кроме того, регулируется уровень влажности, а температура может при необходимости опускаться до минус тридцати. Рабочая нагрузка моделируется третбаном — кольцеобразной пластиковой лентой, вмонтированной в пол, скорость движения которой регулируется.

Помещение камеры, если не знать обо всех этих «чудесах» с трубой и третбаном, напоминает маленькую нетопленую деревенскую баньку.

Во второй камере, когда я туда вошла, температура оказалась комнатной. Но при проведении экспериментов, как объяснила Светлана Георгиевна, ее можно понизить до -10° или раскопчегарить до $+50^{\circ}$.

Сведения об объективном состоянии испытуемого передаются врачу на пульт специальными датчиками, закрепленными на испытуемом. О своих ощущениях он при необходимости может сообщить и сам по радиосвязи...

Беседа наша со Светланой Георгиевной продолжалась уже вне лаборатории, когда мы осматривали гардероб полярников и рабочих Крайнего Севера. Здесь к разговору подключилась Татьяна Ивановна Савчук — художник-модельер ЦНИИ швейной промышленности.

С пристрастием, как будто я сама собиралась отправиться в Антарктиду, рассматриваю новую модель «каэшки», как ласково называют полярники костюм для арктических и антарктических экспедиций. Эта модель типа «А» разработана ЦНИИШПом при участии НИИ Арктики и Антарктики. В комплект входит полукомбинезон и удлиненная куртка с капюшоном из темно-синей хлопчатобумажной саржи с водоотталкивающей пропиткой. Куртка на «молнии», на правой полочке — утеплительный клапан для подборodka, на левой — внутренний верхний карман и ветрозащитный клапан поверх «молнии», застегивающийся на текстильную застежку (в просторечии «липучка», или «репейник») и на пять кнопок.

Рукава куртки — втачные, одношовные, с напульсниками из шерстяного трикотажа, предохраняющими от проникновения ветра. Для прочности обшлага внизу обшиты узкой полоской кожи, а на локтях сверху поставлены налокотники из той же ткани. Под мышками — ластовицы для большей свободы движений. Спинка куртки по талии стянута эластичной лентой, а низ — на полукольцах, чтобы уменьшить проникновение внутрь холод-

ного воздуха. По бокам — два накладных объемных кармана с клапанами на «липучке».

Утеплителем в костюме служит верблюжья шерсть («верблюжка»), уложенная между двумя слоями марли, и капроновая ветрозащитная пленка, обладающая очень малой воздухопроницаемостью ($20 \text{ дм}^3/\text{с}$ на 1 м^2). Подкладка из обычного сатина: хлопок теплее шелка.

Комбинезон тоже на «молнии», с двумя бретелями, застегивающимися впереди на металлические пряжки. По бокам, как и на куртке, по объемному карману с клапанами.

Костюм в принципе напоминает горнолыжный. Но натуральные материалы делают его массивнее, тяжелее. Конечно, в сравнении со спортивным горнолыжным он смотрится как тяжеловоз рядом с легкой скаковой лошадкой, уступая и в красоте, и в изяществе. И все же, увидев кого-нибудь в таком костюме, я, пожалуй, не задала бы сакраментального вопроса: уж не на Северный ли полюс вы собрались? Для края вечных снегов он кажется слишком легким.

Две последние фразы я неосмотрительно произнесла вслух. При этом Светлана Георгиевна многозначительно переглянулась с Татьяной Ивановной и, заручившись молчаливой поддержкой, пошла на меня «в атаку»:

— Обратили ли вы внимание, во что сейчас одеты люди? — спросила она неожиданно.

— Да, весьма разнообразные фасоны стеганых пальто, очень красивые... — начала было я, стараясь угадать, к чему она клонит.

— Вот именно! Стеганные, на синтепоне! — возмущенно подхватила она. — Люди при $+10^{\circ}$ одеваются на -10° , а детей кутают на все -15° ! Цивилизация торжествует над необходимостью! Она приучила людей утепляться «с запасом». Но перегрев ведет к утомляемости, к ухудшению самочувствия. Это я вам как специалист и как врач говорю. Наши эксперименты показали: человек лучше чувствует себя, когда он недогрееется, чем когда перегрееется. Потому что при «недо» срабатывает адаптационная система, недостаток тепла мы имеем возможность компенсировать энерготратами. Помните сказку «Мороз и Морозец»? Барина в санях не спасла от Морозца даже медвежья шуба, а мужичку и в армячишке Мороз был нипочем, когда он принялся рубить дрова.

Спецодежда и создается для работы в полярных условиях, а не для сидения в санях. Поэтому она должна быть не только достаточно теплой, но и удобной, то есть достаточно легкой.

Столь сильные аргументы поколебали меня и заставили искать пути отступления. Мне вспомнилось, как И. А. Гончаров, известный русский писатель, описывал свое возвращение через Сибирь после кругосветного плавания на фрегате «Паллада»: «Вот теперь у меня в комнате лежит доха, волчье пальто, горностаевая шапка, беличий тулуп, заячье одеяло, торбасы (сапоги из оленьей шерсти. — И. К.), пыжиковые чулки, песцовые рукавицы и несколько медвежьих шкур для подстилки. Когда станешь надевать все это,

так чувствуешь, как постепенно приобретаешь понемногу чего-то беличьего, заячьего, оленьего, козлового и медвежьего, а человеческое мало-помалу пропадает. Кухлянка (рубашка из оленьей шкуры. — И. К.) и доха лишают употребления воли и предоставляют полную возможность **только лежать** (выделено мною. — И. К.). В пыжиковых чулках и торбасах ног вместе сдвинуть нельзя, а когда наденешь двойную меховую шапку, или по-здешнему малахай, то мысли начинают вязаться ленивее в голове и одна за другую гаснут. Еще бы что-нибудь прибавить, так, кажется, над вами того и гляди совершится какая-нибудь любопытная метаморфоза».

«Все это надевается в защиту от сорокаградусного мороза», — сообщает в заключение Гончаров. И хотя его путешествие проходило отнюдь не в Заполярье, а, строго говоря, на десяток градусов южнее, но ведь ему и впрямь была «предоставлена полная возможность только лежать». Между тем в одной книге о Фритьофе Нансене рассказывается, как он злоупотребил возможностью утеплиться во время полярной экспедиции «Фрама». На нем была шерстяная рубашка, куртка из тюленьей шкуры и меховая куртка на гагачьем пуху. В таком одеянии он, по его словам, «потел, как лошадь». А в дневнике писал: «Подумать только, как преувеличены все рассказы о страшных сорокаградусных морозах!»

Мне показалось, что своими обращениями к письменным источникам я сумела частично реабилитировать себя в глазах Светланы Георгиевны. Она увидела в этом вполне добросовестное стремление обратиться в «истинную веру» и, одобрительно кивнув, продолжала:

— Издавна считалось, что, чем гуще мех, тем лучше «греет» одежда из него. Медики же установили, что эффективность утепления зависит от особенностей кровоснабжения и от таких чисто физических причин, как, например, радиус кривизны разных участков тела. Поэтому плечи, спина, живот зябнут меньше, чем кисти рук, ступни, голени. И чем меньше радиус кривизны, тем эффективнее должно быть утепление. Предельные значения его эффективности для различных участков тела определялись экспериментально. Оказалось, чтобы равномерно утеплить все участки тела, нет необходимости ватин или «верблюжку» везде класть одинаковым слоем. Например, для плечей и для голеней требуется различная толщина этого слоя: в первом случае — меньшая, во втором — большая.

Помните суворовскую поговорку: «держи голову в холоде, а ноги в тепле»? Мне кажется, не мешает ее напомнить тем, кто в нашей средней полосе при нулевой температуре носит эти огромные модные пушистые ушанки — лисьи, волчьи и так далее. Голова от этого потеет, нарушается питание корней, и волосы выпадают. А эффективность утепления головы всего 0,5. То есть слой утеплителя для головы должен быть в 2 раза меньше, чем для туловища.

Вообще, возвращаясь к теме нашего разговора, скажу, что перед нами стоит противоречивая задача. С одной стороны, чтобы

одежда была «теплой», она должна сохранять тепло тела и не пропускать холодный воздух. С другой стороны, при физических нагрузках, во время работы человек разогревается, и в одежде необходимо предусмотреть возможность вентиляции, то есть удаления излишнего тепла. Как совместить в одном костюме требования изоляции и вентиляции? Над этой проблемой мы продолжаем работать и сейчас.

— Так с чего же начинается работа по созданию костюма?

— С заказа. То или иное министерство обращается к нам в НИИ с просьбой разработать спецодежду. В заявке указывается, от чего она должна защищать. Например, в интересующем вас случае это защита от низких температур, сильных ветров и от производственных вредностей. Если речь идет о костюме для нефтяников, например, то его ткань должна иметь специальную пропитку. Заказчик указывает в заявке вид деятельности (работа преимущественно руками или ногами), режим труда (время на работу и отдых), уровень энергозатрат в калориях.

Далее с учетом всех этих эргономических и гигиенических требований подбирается пакет материалов (верхнее покрытие, утеплители, прокладки и т. п.). А дальше за дело берутся конструкторы одежды. Если создается принципиально новая модель, то опытные образцы сначала проходят испытания в микроклиматических камерах, а потом направляются на опытную носку в те районы, для которых они предназначены. Ко всем новым моделям прилагаются карты опытной носки, и каждый рабочий, которому выдан такой костюм, записывает в карту свои замечания. Например, когда-то полярники попросили добавить «верблюжки» на спинку куртки, утеплить боковые швы, сквозь которые задувал ветер. Все это было учтено при дальнейшей доработке моделей, которые постоянно совершенствуются и модернизируются.

— Кроме модели типа «А», которую вы видели, — продолжила показ моделей Татьяна Ивановна, — на случай снежной бури в гардеробе полярника есть специальный штормовой костюм. — С этими словами она извлекла из шкафа еще один комплект, также из темно-синей саржи, но без утепляющей прокладки. — Такой комплект, — пояснила она, — носят поверх основного. Он тоже состоит из двух предметов: полукombineзона и куртки с капюшоном типа рубашки, надеваемой через голову. Капроновая подкладка скользит и тем самым дает возможность легче облачиться в этот костюм. Рукав куртки у обшлага стянут резинкой. Лей, вшитые внизу внутрь штанин комбинезона, защищают от попадания снега в обувь.

...А кстати, какая у полярников обувь?

Знаменитый «викинг» Фритьоф Нансен считал обувь самой важной частью экипировки для северных путешествий. Но у наших полярников обувной ассортимент оказался весьма ограничен и архаичен: унты, валенки, резиновые сапоги. Сравнительно недавно появилась новая разновидность унтов. Если раньше их шили из лисьего и собачьего меха, то теперь — из облагороженной овчины. Унты «старого образца», то есть из лисы и собаки, шьет

только казанское объединение «Спартак», причем цена на них за последнее десятилетие выросла почти вдвое. Специалистов этого кустарного производства почти не осталось, профессия эта выродилась.

Однако полярники зачастую предпочитают унтам обыкновенные валенки. Во-первых, потому, что сам башмак унтов делается по-прежнему из кожи, которая холодит ногу, намокает в снегу и сохнет потом два дня. Если нет второй, сменной пары унтов, то приходится надевать полупросохшие. Впрочем, такое определение, как «обыкновенные» валенки, не совсем точное. Тут есть нюансы. Например, светлые, самовалыные считаются прочнее и теплее, чем темные, фабричного производства. А валенки с припаянной резиновой подошвой, как оказалось, в удобстве уступают валенкам с калошами. Без калош, в одних валенках по острому, как нож, насту долго не проходишь.

В комплекте с резиновыми сапогами выдаются обычно две пары кроличьих меховых носков. Одну из этих пар остроумные и изобретательные зимовщики наловчились (с некоторой модернизацией) использовать в качестве... домашних тапочек. Вырежут из толстого войлока подошву и расплавленной полиэтиленовой веревкой приклеят к ней меховые носки. Надо ведь в чем-то и в помещении ходить, а «голь на выдумки хитра»! Но такие тапочки популярны только на станции Беллинсгаузен. Эта станция расположена у берегов Западной Антарктиды, на острове Кинг-Джордж (Ватерлоо) в архипелаге Южные Шетландские острова, находящемся на той же широте, что и Ленинград, только в южном полушарии (и климат там напоминает ленинградский). Иное дело — станции в глубине Ледяного континента: там и в отапливаемом помещении носят унты, потому как домики стоят на сваях, меж которыми гуляет свирепый ветер. Теплый воздух от печки поднимается вверх, к потолку, а пол так и остается холодным. Поэтому в помещении частенько носят сверху майку или легкую рубашку с кожаными брюками (в комплекте одежды полярникам выдается кожаный костюм мотоциклиста), а на ногах — унты или валенки.

Однако вернемся к спецодежде. Золотую медаль ВДНХ получил костюм для механиков-водителей (тип «Б»). Он также состоит из двух предметов — полукombineзона и укороченной куртки с меховым воротником. Ткань для этого костюма — синтетическая, цвета бордо, очень напоминает ту, из которой одно время шили женские плащи-пальто. Однако, как объяснила Татьяна Ивановна, несмотря на сходство внешнего вида, ткани эти совершенно различны по своим свойствам. Та, что идет на полярный костюм, состоит из полиэфирных и текстурированных нитей. Благодаря водоотталкивающей пропитке с этой чудесной ткани скатываются и вода, и фтол, и мазут и сама она долго сохраняет свежий вид, несмотря на все превратности водительской работы, и прекрасно переносит химчистку.

Эту ткань, специально созданную во ВНИИ полиэфирных и химических волокон для таких костюмов, испытывали в опытной



носке на станции Восток при самых низких температурах (до -89°), и она отлично себя показала!

Позже Валерий Павлович Клопов, заведующий лабораторией полярной медицины Ленинградского НИИ Арктики и Антарктики и бывалый полярник, рассказывал мне, что еще до того, как в 1987 году наша Антарктическая экспедиция была впервые полностью снабжена такими костюмами, один из его образцов по просьбе новозеландских коллег стал экспонатом Музея исследований Антарктики в городе Крайстчёрче.

Татьяна Ивановна и Светлана Георгиевна показали мне и костюмы для нефтяников, защищающие от пониженных температур, нефти и нефтепродуктов: комбинированные из хлопчатобумажной ткани и морозостойкой искусственной кожи. Комплект состоит из куртки, брюк и жилета на утепленной пристегивающейся под-

кладке. Костюм этот выпускается в трех вариантах, которые различаются соотношением хлопчатобумажной ткани и искусственной кожи: для рабочих, занятых бурением и добычей нефти; для ремонтников скважин и для рабочих спецагрегатов и транспортных средств.

За ним появился еще один костюм, тоже из хлопчатобумажной ткани цвета хаки, но без искусственной кожи. Он состоял из куртки с ветрозащитным клапаном, капюшоном и воротником из искусственного меха и брюк на бретелях с широким простеганным поясом.

Дальше пошла «экзотика» — костюм для плавсостава ВМФ и для разгрузки транспортных судов в условиях необорудованного берега. Из шкафа извлечен еще один синий саржевый костюм. Необычной в сравнении с тем, что мне только что пришлось увидеть, выглядела куртка. Простеганная квадратами, она отчасти напоминала модные сейчас «дутые» куртки. Но у этой в каждый из квадратов вместо утеплителя (эту роль выполняла пристегивающаяся подкладка) вложен непотопляемый элемент из легкого белого синтетического материала пенопласта, часто применяемого для упаковки компактной радиоаппаратуры. На одной только полочке куртки расположено 53 непотопляемых элемента, а в капюшоне — 28. Благодаря им человек, случайно упавший в воду, мгновенно, как ванька-встанька, переворачивается головой вверх под углом 30° к поверхности воды и в таком положении может продержаться около двух часов. Чтобы спасателям было легче обнаружить потерпевшего в ночное время, в отверстие нагрудного кармана вмонтирована красная сигнальная лампочка и, кроме того, коробочка с фосфоресцирующим порошком. Всплыв на поверхность воды, порошок образует светящееся пятно, которое легко заметить с вертолета.

В общем гардероб полярной одежды производил солидное впечатление продуманностью всех деталей, надежностью. Но среди этих положительных эмоций все же оставалось какое-то странное ощущение дискомфорта. Точно подступающее чувство голода. Ну да, именно голод — цветовой! Глаза устали от монотонных темных цветов: ни пятнышка яркого, сочного, радостного!..

— Скажите, пожалуйста, Татьяна Ивановна, сколько костюмов для полярников-метеорологов шьет наша промышленность в год? — поинтересовалась я.

— Около пятисот.

— И все одинакового цвета?

— Да, они различаются только размерами.

— А как считают медики: не утомительно ли такое однообразие для людей, длительное время работающих в Арктике или Антарктике? Там ведь не то что в городе: после работы в брюки со стрелочками не переоденешься, в театр или на концерт не выйдешь... Знаете, в области цвета есть ведь и специальные исследования. Как известно, цвета бывают теплые: красный, оранжевый, желтый — и холодные: синий, зеленый, фиолетовый со всевозможными оттенками. Кроме того, каждый цвет определен-

ным образом действует на человека. Например, серый успокаивает, но внушает некоторую индифферентность. Черный давит, угнетает, но в малых дозах помогает сосредоточиться. Зеленый (числитель) успокаивает, обезволивает, усыпляет. По этой причине закрашивается ступени лестниц в зеленый цвет. Статистически установлено, что из-за этого люди чаще спотыкаются, падают и ломают ноги. Но сине-зеленый сдерживает порывы, дисциплинирует. Синий цвет тоже успокаивает, понижает давление и делает более редким дыхание. Красный, напротив, учащает пульс и дыхание, возбуждает. Это цвет здоровья и силы. Слабых и уставших он раздражает, особенно в большом количестве. Оранжевый в небольших количествах согревает, радует, одухотворяет. Психологи, кстати, применяют цветовые тесты «Люшера» и «Палитру», чтобы определить душевное состояние человека. В общем цвет — понятие не только эстетическое, но и медицинское.

— Однако в первую очередь все-таки гигиеническое, — быстро подхватила Светлана Георгиевна. — Представьте себе: заготовили мы как-то раз опытную партию спецодежды для рабочих-строителей Москвы. Чтобы различать образцы разных моделей, пошили костюмы разных цветов: красные, голубые, синие, беж, черные, коричневые и так далее. Предложили самим рабочим выбрать костюмы по вкусу. Какие, думаете, они выбрали? Темно-синие, коричневые, черные — немаркие...

Признаться, меня этот пример не очень убедил. Вспомнилось пристрастие самой Светланы Георгиевны к темным цветам. Были и другие соображения: например, в Антарктиде, где под знаком сотрудничества работают полярные станции разных стран, неуместны костюмы цвета хаки, напоминающего военную форму. Кроме того, экстремальные условия Ледового материка побуждают к предосторожности на случай аварийной ситуации. Тут сигнальные цвета — красный и оранжевый с оттенками — помогут спасателям обнаружить попавшего в беду человека.

Между тем Татьяна Ивановна снова открыла шкаф, и в руках у нее оказался ярко-оранжевый костюм.

— Кажется, это то, о чем вы говорите? — спросила она с улыбкой.

Я даже слегка зажмурилась от неожиданности и яркого, интенсивного цвета — такой мы действительно привыкли видеть лишь в небольших количествах — жилеты на рабочих, ремонтующих дорогу.

— Да вы просто волшебница, Татьяна Ивановна! Это как раз то, о чем я мечтала! — подхватила я ее шутливый тон.

Этот комплект из хлопчатобумажной ткани сигнального цвета предназначен для работающих на рыболовческих судах. Такой же модели комплект, но защитного цвета разработан для работающих в рыбном хозяйстве на берегу. Оба очень напоминают основную модель: пристегивающаяся утепленная подкладка, куртка с капюшоном, полукомбинезон на бретелях.

— У нас, как вы сами догадываетесь, цветовые возможности ограничены: красители не слишком разнообразны. И не очень

качественны. К тому же ограничен ассортимент тканей. Чтобы цвета «играли», требуются качественные красители, или по крайней мере окраску следует производить с предварительной отбелкой, то есть по длинной технологии. Предприятиям это не выгодно: увеличивается себестоимость ткани. А спецодежда-то у нас бесплатная. Поэтому о качестве ее до сих пор говорили в последнюю очередь. Тем не менее генеральную свою задачу мы выполнили: Заполярье, арктические и антарктические станции обеспечены спецодеждой для всех профессий, там встречающихся. Конечно, можно и нужно совершенствовать качество спецодежды. Но согласитесь, это процесс бесконечный. Кстати, сейчас заговорили об изготовлении специальных заказов предприятий на спецодежду по договорным ценам.

— Что ж, это обнадеживает. Между прочим, мне однажды довелось беседовать о снаряжении с бывалыми туристами. Они уверяли, что красивая одежда лучше греет.

— Между туристской одеждой для походов в Заполярье и спецодеждой для работы в условиях Арктики и Антарктики — «дистанция огромного размера». Хотя по внешнему виду та и другая одежда заметно сблизились и продолжают сближаться все больше. Вот, взгляните: одна из новых моделей костюма для Ямбурга...

На столе передо мной распростерся нарядный нейлоновый костюм, темно-синий, с контрастной красно-белой отделкой и эмблемой «Ямбург» на рукаве куртки. Синтепоновая прокладка делала его легким, воздушным.

— По заказу Министерства нефтяной и газовой промышленности, — продолжала Татьяна Ивановна, — мы сделали его, один к одному воспроизведя канадский образец. Стопроцентная синтетика. Не думаю, что он окажется удобен для рабочих. В канадском варианте на эмблеме изображен спортсмен, значит, такой комплект предназначен для спортивных целей, а не для работы. Правда, канадцы в такой одежде работают. Что же, посмотрим, как будет себя чувствовать рабочий после двух часов интенсивной нагрузки в этом костюме, не выводящем наружу пот, углекислоту и другие продукты метаболизма. Для опытной носки мы захватим в Ямбург наряду с этой моделью и другие, из натуральных и смешанных тканей, с различными утеплителями. Пусть сами рабочие выберут, в чем им удобнее. Но мое мнение таково: костюмы из синтетических материалов на синтепоне хороши для отдыха, для прогулок, а не для работы.

Позже я узнала, что рабочие Ямбурга в целом положительно оценили канадский вариант костюма, но... при температуре —15—20°. Для более суровых условий действительно понадобился комплект с натуральным утеплителем, способным впитывать в себя и выводить наружу влагу и углекислоту. Поэтому для более суровых условий ЦНИИШП разработал другую модель — с утеплителем из «верблюжки», с верхним покрытием из черной или темно-синей вискозо-полиэфирной — мягкой — ткани. Как выяснилось, застежка «липучка» на морозе становилась жесткой и могла пора-

нить руки. От нее, как и от «молнии», предпочли отказаться в пользу обыкновенных пуговиц. Новый костюм для Ямбурга имеет на куртке потайную застежку, сзади куртка стянута внизу резинкой, пояс на спине скрыт кулиской, впереди застегивается на металлическую пряжку. Воротник из искусственного меха и капюшон могут при необходимости отстегиваться, как, впрочем, и утепляющая подкладка. И тогда остается «летний» вариант, так как ветрозащитная пленка в этой модели пришита не к подкладке, как раньше, а непосредственно к верхней ткани изделия — как в куртке, так и в полукombineзоне.

Итак, Татьяна Ивановна в своих прогнозах относительно канадской модели костюма оказалась совершенно права.

Валерий Павлович Клопов, не раз бывавший в Антарктиде на разных станциях, рассказывал, что у американских зимовщиков костюмы тоже синтетические и очень красивые, но их «холодную красоту» американцы предлагают в обмен на «натуральное тепло» наших. А уж им-то есть с чем сравнивать и из чего выбирать!

И все-таки до чего же мы оказались и в этих вопросах привержены старинному спору о форме и содержании! Почему бы не научиться органично сочетать то и другое? — удивлялась я.

То же самое считает Николай Михайлович Федоткин, заведующий отделом ассортимента спецодежды, обуви и тканей во Всесоюзном центре развития ассортимента товаров легкой промышленности, моды и культуры одежды (бывший ВИАлегпром). И уже двадцать пять лет занимается у нас в стране проблемой спецодежды.

— ...И все двадцать пять лет твержу, — чеканит Федоткин, — что эстетика — венец культуры на производстве!

Но до сих пор в ответ приходилось ему слышать, что эстетика должна, мол, оставаться на последнем месте, а на первом — необходимость и экономичность. Он же в своей благородной запальчивости именовал спецодежду «серой скорлупой» и упрямо гнул свою линию.

Работу Николая Михайловича не назовешь романтической. Рядом с полярником покажется он обыкновенным учрежденческим работником. И за полярным кругом он никогда не бывал. А в душе — романтик!

В 1970 году разработал Федоткин вместе со своим отделом карту цветов специальной и рабочей одежды. В том первоначальном варианте вошло в нее 64 цвета! Признаться, услышав такое от Николая Михайловича, я лишь «реалистически» покачала головой, ведь уже была наслышана о многочисленных технологических трудностях окраски тканей и тому подобном. А ведь не у всякого современного художника увидишь такое богатство и разнообразие палитры!

Осознав, что карта чересчур обширна и выглядит как некая «терра Утопия», Николай Михайлович внес в нее поправку с учетом возможностей промышленности. После этого осталось все же 24 «самых реальных и воспроизводимых цвета». Казалось бы, карта есть, значит, дело за отважным капитаном, который в море ве-

домственных, производственных и прочих препятствий проложит по этой карте путь к «самым реальным» 24 цветам. Не тут-то было: это «море» долгое время являлось непроходимым для отважного капитана. Лишь теперь оно, к счастью, стало постепенно усыхать и отступать, и дело, кажется, вот-вот сдвинется с мертвой точки. В 1986—1987 годах Минлегпром СССР, Госкомиздат СССР и Всесоюзный НИИ комплексных проблем полиграфии совместно выпустили Атлас цветов, где представлена полная гамма 46 цветов с 1808 оттенками при увеличении света и цветовой насыщенности. Будет ли в атласе выделена цветовая гамма для спецодежды, или Минлегпром СССР сочтет более целесообразной работу с картой Федоткина — важен в конце концов результат: спецодежда должна наконец удовлетворять современным эстетическим требованиям в полной мере. Ведь не сознательный аскетизм в отношении спецодежды стоит преградой на пути к цветовому ее разнообразию. В общей сложности сейчас насчитывается 368 моделей по 42 классам защиты. Потребители теряются в таком многообразии. Не говоря уже о тех страданиях, которые терпят в этой связи в отделе балансов и оптовой торговли спецодеждой Госснаба СССР.

Но время берет свое: сейчас уже заговорили об унификации моделей, об усовершенствовании тканей и фурнитуры, о том, что стоит использовать возможности комбинировать ткани разных цветов при пошиве костюма. Почему бы, например, не сделать синей «казашке» подкладку не из черного или серого, а из красного или оранжевого сатина, если такая замена не удорожит изделия? Почему бы не делать кокетки, карманы и другие детали разных цветов в качестве отделки? Это бы оживило и разнообразило монотонность костюмов. Сейчас об этом мало-помалу заговорили, как и вообще о сокращении числа моделей и об улучшении их качества. Значит, лед тронулся. Возможно, в недалеком будущем красота спецодежды не будут больше противопоставлять ее практичности. И тогда есть надежда, что одежда для полярников действительно будет отражать и престижность, и романтичность профессии.



Валерий Орлов

РЕКА ПТИЧЬИХ «ГРАНДОВ»

Фотоочерк

До фактории Щучьей, что стоит на берегу одноименной реки в глубине Ямальской тундры, я добирался на почтовом катере. Двое суток плыл по реке, петляя по многочисленным сорам, застревая на мелях. Берега реки поросли непролазным кустарником, над которым летали утки. Фактория затерялась в безлюдной глуши, вдали от населенных пунктов. Истосковавшийся по живому человеческому общению начальник почты охотно взялся подвезти меня до одинокой избы, стоявшей на обрывистом берегу в окружении нескольких тощих лиственниц.

Когда моторка ткнулась в берег, из избы вышел высокий рыжеволосый человек с развевающейся на ветру бородой, в тельняшке, черных шароварах и огромных серых валенках. Черная повязка на глазу дала мне повод сравнить его с хранящимся с детских лет образом прожженного морского бродяги-пирата. Но добродушная улыбка сразу же подсказала, что он прост, любит общение и знает толк в законах гостеприимства. Это и был Владимир Николаевич Калякин, кандидат биологических наук, сотрудник Института охраны природы. Через час мы уже запросто беседовали за узким столом в небольшой темноватой избенке с жарко натопленной печью, попивая чаек из почти литровых бокалов.

На Ямал меня привело желание снять сокола-кречета, за которым я уже несколько лет гонялся по Северу. Птица эта считалась редкостной и в давние времена, когда использовалась для соколиных охот, а в наше время, хотя и взята человеком под охрану, занесена в Красную книгу, сделалась птицей «исчезающей». Ученым известно не более двух десятков кречетиных гнезд. И это на всем протяжении от Кольского полуострова до берегов Чукотки! И вдруг мир орнитологов всколыхнуло сообщение: Калякин на Ямале обнаружил семнадцать кречетиных гнезд! Трудно было устоять, не отправиться в тот же год к Калякину.

О том, что кречеты гнездятся в районе Сопкая, рассказывал Владимир Николаевич, ученым стало известно в конце 40-х годов, когда были найдены их линные перья; видели птиц и в полете. Но первое гнездо на Щучьей обнаружили лишь в 1973 году. Оказавшись тогда на Ямале впервые, он был поражен богатством природы этого края. И решил приехать снова, чтобы соорудить здесь постоянную базу для регулярных наблюдений, создать настоящий научный стационар. Ямал стремительно развивался. Нефть, газ уже были открыты геологами. Не за горами, как говорится, время, когда хлынет сюда поток туристов, охотников, и пора было подыскивать места, которые могли бы пригодиться для дальнейших наблюдений за изменением экологической обстановки, а также для размещения заповедника.

— Семнадцать гнезд, конечно, вам не увидеть, — усмехнулся Калякин. — Чтобы отыскать их, мне пришлось потратить несколько полевых сезонов. А если вы располагаете двумя неделями, то четыре гнезда кречетов увидите, в этом я убежден.

Щучья начинается в заснеженных горах Полярного Урала. Петляя по холмистым тундрам южного Ямала, она вначале устремляется на юго-восток, а затем резко поворачивает едва ли не в обратном направлении, на север, делает гигантскую петлю и в двух десятках километров от того места, где она вздумала было повернуть, смиренно возвратившись, продолжает путь к югу, впадая наконец в Обскую губу.

План был таков: пересечь в самом узком месте перешеек и на надувных лодках сплавиться по этой петле. Километров сто пятьдесят до фактории Щучьей. Тут, как уверял Калякин, я и смогу увидеть гнезда кречетов.

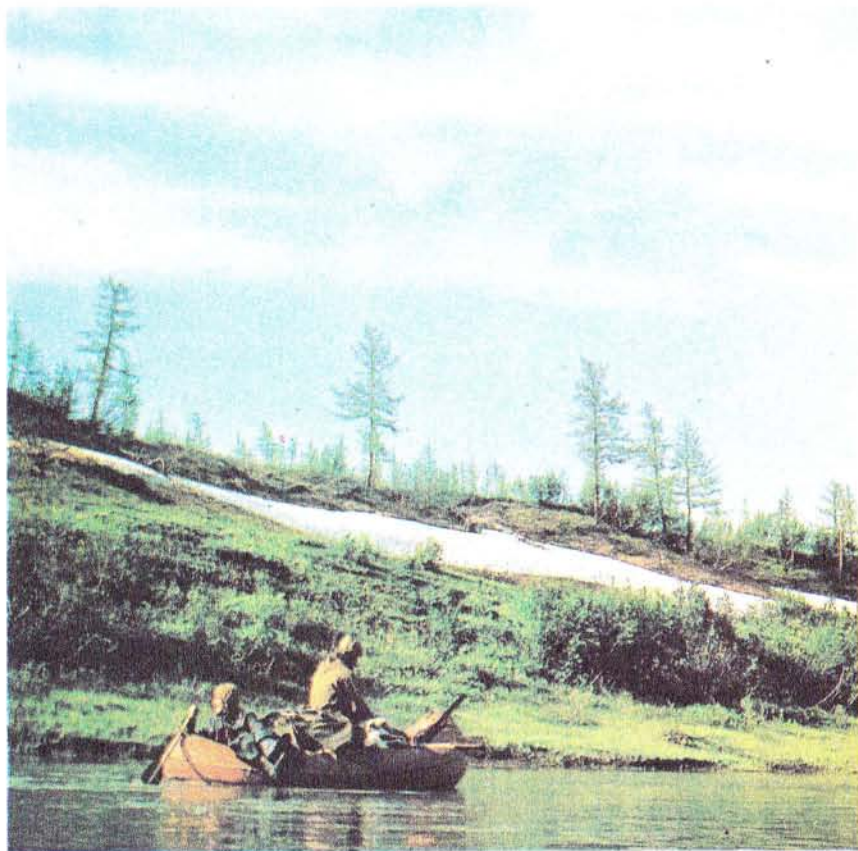
Сам Калякин уходил в другой маршрут, а в проводники мне выделил своего добровольного помощника Серегу, увлеченного охотника, собачника, рыболова, немало побродившего по свету человека, и Таню, будущего энтомолога.

И вот мы плывем неторопко по этой сонливой реке. Впереди на оранжевой надувной лодке бородатый Серега с биноклем и ружьем. На корме восседает симпатичная Таня с соколиным пером в вязаной шапочке — правит, а я на небольшой «надувнушке» следую позади. Мне велено проводников не обгонять, слушать их команду. Я подчиняюсь: оба они на реке не в первый раз, нрав ее знают.

Лето, конец июня, а тут будто только началась весна. По берегам, в оврагах все еще лежит ноздреватый снег, рокочут ручьи и речушки. Нередки дожди, а иногда из серых низких облаков летят снежные мухи. От дождей вода в реке поднялась, сделалась мутной, щуки на спиннинг никак не идут, и мы, наверное, уже соскучились бы по рыбе, если бы не рискнули порыбачить в окрестных озерах. Сразу, даже без спиннинга, просто на леску с блесной, надергали два десятка увесистых окуней и щук. Но несколько блесен было подарено хищницам, оказавшимся сильнее и сообразительнее других. На стол нам попали щуки примерно с руку, а в озере водились, должно быть, рыбыны и покрупнее.

Стоило даже среди ночи засветить из-за синих туч солнышку,





Ясный день на реке

В зарослях по берегам
гнездится немало птиц



◁ Река Щучья



А в этом гнезде орланов птенцы кречетов

как молчаливая тундра вмиг оживала. Оставив гнезда, выбегали покормиться длинноносые крупные кулики-кроншнепы. Трепеща крылышками, пересвистываясь, носились друг за другом ржанки. В кустарниках мелькали фиолетовые грудки варакушек, стрекотали дрозды. Птиц водилось в тундре немало: высиживали яйца крохали, синьги, морянки, гуси, чернозобые гагары...

Иногда облака пропадали, и начинало пригревать так, что впору было раздеваться и загорать, но тут-то и начинались главные беды. Оживал Комар! Нет, я не ошибся, написав столь невеликое насекомое с большой буквы. Силен на Ямале этот проклятуший «зверь». Ни «дэта», ни «рипудин» особо не помогали. Приходилось отворачивать ботфорты у резиновых сапог, надевать шапку и перчатки, как забралом, закрывать лицо сеткой, но и тут непрерывным зудом комарье продолжало действовать на нервы и в конце концов одолевало. Ставили палатку — и только так от них тогда спасались.

Первым из породы птичьих «грандов» мы встретили семью бе-

лохвостых орланов. Редких птиц, также занесенных в Красную книгу. В бинокль Серега разглядел на берегу гнездо. С виду пустое. Но затем мы увидели в небе парящую чернокрылую птицу. Решили проверить. Долго пробивались сквозь заросли низкорослых берез и ив к темной куче хвороста, казавшейся каким-то чудом заброшенной на вершину лиственницы. По толщине ее можно было догадаться, что орланы гнездятся на этом дереве уже много лет, но загнездились ли они в этом году — неясно. Птенцов не было видно, да и по поведению взрослых птиц, которые, казалось бы, должны защищать гнездо, понять это было невозможно. Одинокая птица все так же спокойно летала вдали.

Серега не сдрейфил. «Конечно, — сказал он, — деревце-то не очень надежное. Можно и того: гринь ку-ку, — повторил он свою любимую присказку, однако поплевал на ладони, обхватил ствол — и забрался в гнездо. Тут-то мы и узнали, что гнездо жилое: двое птенцов затаилось наверху. Рискнул забраться в гнездо и я. Выдержало дерево, не рухнуло.

Длинноклювые, с мощными голенастыми лапами серовато-белые пуховые птенцы напоминали маленьких динозавров. Они удобно возлежали на утрамбованном ложе, за краем которого виднелась волнующаяся поверхность озера. Стоило протянуть руку, как птенчики грозно вскинули клювы, но мы все же накрыли их поочередно шапкой и надели на правую лапку каждому по алюминиевому кольцу с номером. А затем взяли из гнезда пару рыбьих голов, косточки зайца как доказательство того, чем питаются в здешних краях орланы, и отправились дальше.

В следующем гнезде, обнаруженном Серегой, проживали дербники. Семья небольших, отчаянной храбрости соколов, тоже по птичьим понятиям из породы «грандов». А затем отыскивали гнездо канюков — истребителей тундровых мышей — леммингов. В полете эти птицы величавы, неторопливы, но, когда нет в тундре мышей, и они становятся опасными для птичьей мелкоты. Исчезновение пока этим птицам вроде не угрожает, и в Европе, где возродилась страсть к охоте с ловчими птицами, будущие сокольники обучаются обращению с ловчими птицами, тренируясь с канюками.

Попадались нам крупные чайки-халеи, длиннохвостые поморники, тоже своего рода хозяева в птичьем мире, но истинную радость и удовлетворение я испытал, когда наконец-то увидел гнездо кречетов.

Случилось это как-то быстро и неожиданно. Шел двенадцатый час, как мы плыли по реке. Было жарко, заедали комары, и я хотел было взмолиться, чтобы пристать да поставить палатку, как впереди, на обрыве, заметил раскидистую лиственницу с небольшим ворохом сучьев у вершины. Гнездо! Однако, присмотревшись, я решил, что оно пустое, а если и жилое, то скорее всего в нем опять канюки или вороны. Течение подхватило лодки и потащило к обрыву, где стояло дерево. И тут мы увидели, как из гнезда вывалилась темной окраски птица. Не издав ни звука, держась ближе к берегу, стараясь не взлетать выше кустарников и деревьев, чтобы не быть обнаруженной на фоне синего неба, она вскоре исчезла, будто и



Позирует молодой кречет

не было ее. «Кречет!» — просипел Серега, и мы взялись за весла, устремившись к противоположному берегу.

Палатку мы поставили в кустах — поодаль и хорошенько замаскировавшись. С утра начали наблюдения. В гнезде кречетов подрастало трое птенцов. Они уже хорошо оперились и вот-вот должны были начать учиться летать. Поутру выбирались из гнезда, расхаживали по веткам, пробуя силу крыльев, и, оголодав, принимались требовательными голосами подзывать мать.

Проследили мы, как, держа полуощипанную птицу в одной лапе, подлетает к гнезду хозяйка. Усевшись на гнездо, изогнув сильную шею, самка раздирала добычу на мелкие кусочки и любовно вкладывала каждому «дитяти» кусочки мяса в клюв.

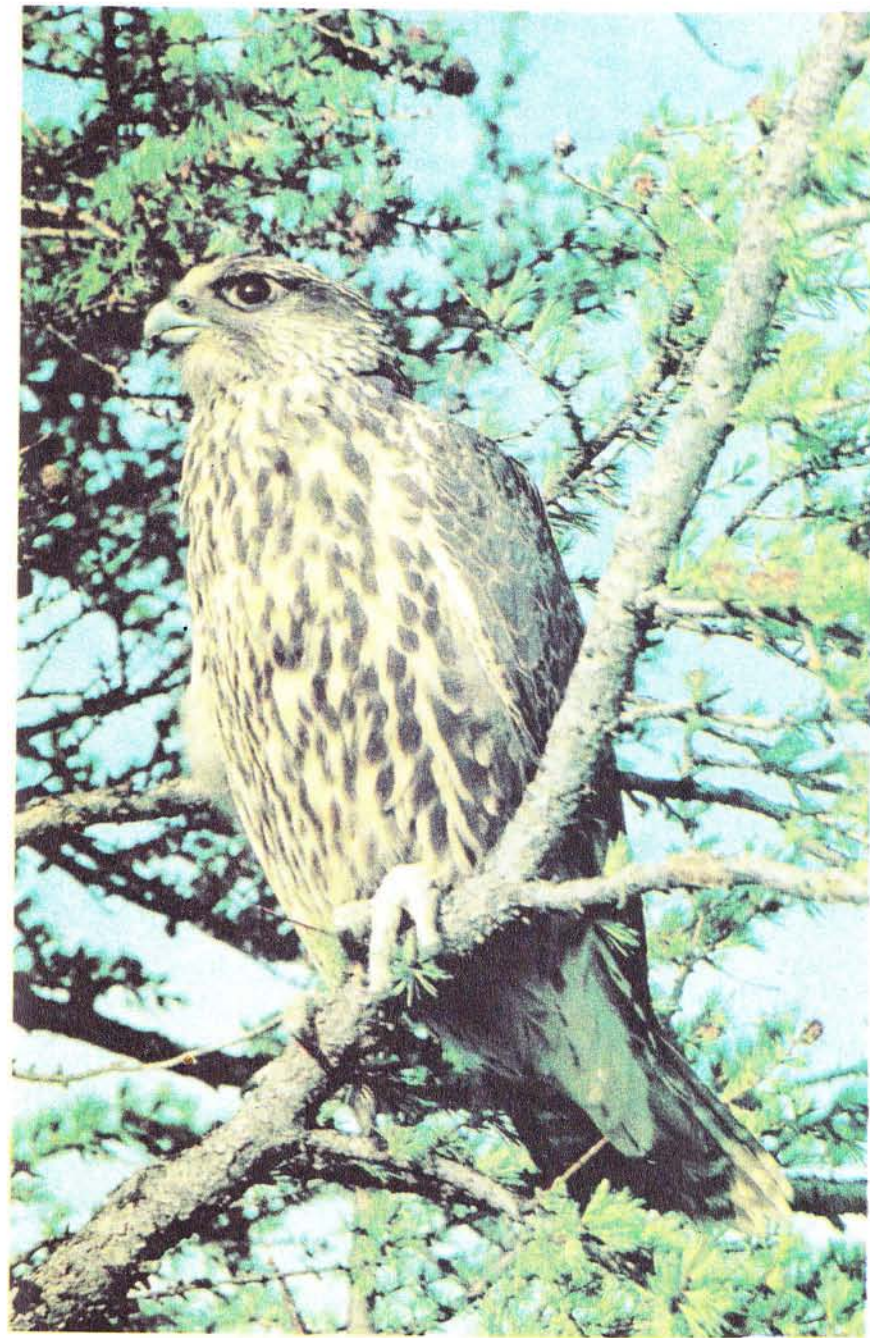
Зарядили дожди, река начала выходить из берегов, пришлось переносить палатку, и мы провели у гнезда более, чем, наверное, требовалось, дней. И дождались того радостного момента, когда один из птенцов покинул гнездо и совершил первый беспосадочный облет окрестностей. Дух захватило, когда он запарил над



Канюк в полете



В гнезде орлана



Птенец кречетов — слеток

рекой, и отлегло от сердца, когда слеток тяжелою плюхнулся в родное гнездо.

Я извел много пленки, но крупно снять взрослую птицу мне так и не привелось. Мы потеряли время. Вскоре кречетиха, принеся добычу, даже не присаживалась, а сбрасывала ее в гнездо и улета-ла. Но я радовался: наконец-то нашел гнездо; была надежда до-браться сюда на следующий год, ведь кречеты десятками лет остают-ся приверженными одному и тому же месту.

А затем мы отыскивали второе гнездо этих редких птиц. И в нем было уже четверо птенцов. Потом — третье, где все четыре птенца неплохо летали, возвращаясь к родным пенатам лишь на ночь. В чет-вертом гнезде никого не застали — время шло, птенцы выросли и разлетались. Но неожиданно повстречали как-то ночью в тундре молодого кречета. Он сидел на кочке у только что съеденной куро-патки. Я рискнул подойти к нему. Птица не улета-ла.

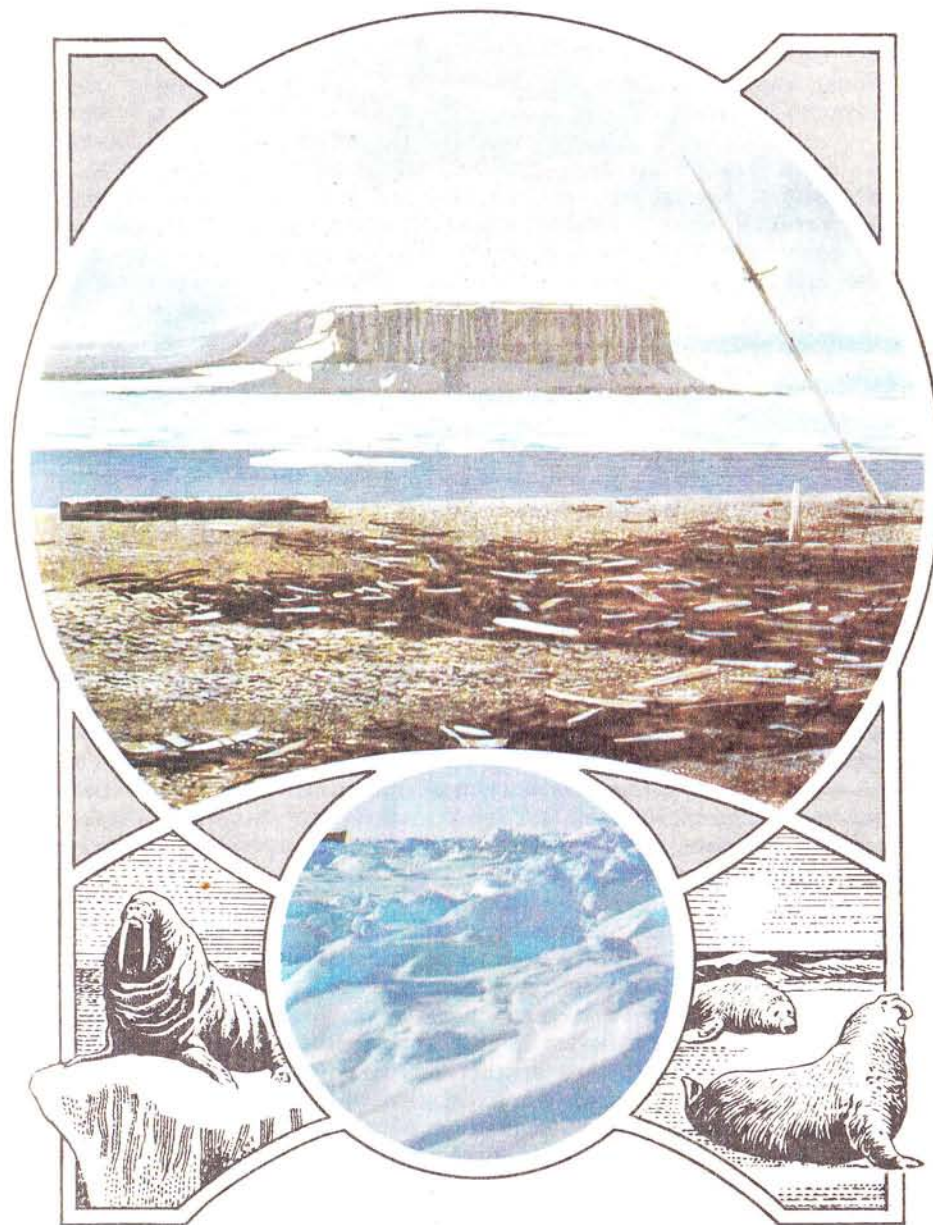
Удивительный мир открылся нам на Щучьей. Мы плыли по реке восемнадцать дней. Отыскивали еще два гнезда канюков, дербника, белохвостого орлана, а когда подплывали к знакомой избе орни-тологов, увидели лебедей.

— Это еще не всё, — говорил потом Калякин. — В этих райо-нах гнездятся беркуты, журавли-стерхи, полярные совы и многие другие редкие птицы. Не так давно мне довелось здесь отыскать, к примеру, ястребиную сову. Видел два гнезда соколов-сапсанов, надеюсь повстречать ястребов; дел, одним словом, пока хватает, но ясно одно: пора подумать о создании в этих краях заповедника.

...С тех пор минуло несколько лет. Калякин, как и прежде, все полевые сезоны проводил на Севере, начиная маршруты от бере-гов Щучьей. Прежде чем взяться за перо, я встретился с ним. «Кречеты-то? — переспросил он. — Да как же, по-прежнему на Щучьей гнездятся. Да только останутся ли...»

Тут я узнал, что Владимир Николаевич еще в 1984 году пред-ставил свой проект создания на юге Ямала заповедника. Этот за-поведник должен был захватить не только реку Щучью, но и бли-жайшие к ней реки, текущие с Урала и впадающие в Обскую губу. В эти реки идет на нерест рыба. Ценные сиговые и ряпушка — «царская селедочка», как раньше ее называли. За нею не ленились приезжать на Север купцы, строили здесь избы для промысловых артелей. И реки эти все, конечно, надо сохранить в чистоте. Вы-ступает Калякин и за сохранение самых северных лесов на Ямале, а чтобы не осложнять жизнь коренному населению, предложил, чтобы заповедник оставался заповедным лишь на летний период. Зимой здесь возможна и пастьба оленей, и охота на песцов. Все, как и было у ненцев в прежние годы. Очень верный, на мой взгляд, вариант. Да вот пока не решен вопрос. Проект все исследуют да изучают, а тем временем уже возникла новая проблема — строи-тельство железной дороги на Ямале. И один из вариантов ее такой: провести дорогу как раз через ту территорию, где обрели покой птички «гранды». Удастся ли Калякину отстаивать свой проект, вре-мя покажет, но он не собирается, как говорится, складывать ору-жие.

ПОД ПОЛЯРНОЙ ЗВЕЗДОЙ





Анатолий Лебедев

КОСА ДВУХ ПИЛОТОВ

Арктическая быль

Бинокль старательно ощупывает горизонт, но так и не находит, на чем остановить внимание. Льды, льды, ослепительный свет полярного дня льется отовсюду. Лишь под берегом темнеет небольшая полоска чистой воды.

— Проклятье! И это июль... Просто неслыханно!

Свенсон опускает бинокль, с тоской смотрит вдаль. Обветренными полными губами сердито посасывает свою резную трубку. Он стоит на палубе выдавшей виды шхуны «Нанук», на самом баке, в распахнутом волчьем тулупе — энергичный и основательный. И очень сердитый оттого, что обречен обстоятельствами на бездействие.

— Мария! — кричит он вниз, в открытую дверь трюмной тамбучины. — Где мой кофе?

— О'кэй, папа, — доносится снизу девичий громкий голос. — Несу. Что у тебя, отыскал свою полынью?

Девушка поднимается на палубу в расшитой эскимосской парке с откинутым за спину капюшоном. Ее светлые волосы рассыпаны по блестящему черному меху, в руках чашка кофе.

— Как бы не так, полынью! — ворчит Олаф. — Гибель свою я здесь отыщу. Что такое Свенсон без компании, без факторий, агентов? Без шхун? Ничто, ноль. А что Чукотка без Свенсона?

— Пропадет, это ясно, — слегка иронизирует Мэри и нежно обнимает отца. — Так стоит ли волноваться? Разве русские не признались сами, что им без тебя не обойтись?

— Лучше бы обходились. Я торгую за грошовые комиссионные пушниной, которая всего пять лет назад была моя, моя! Дожил, слава богу, у красных на посылках...

— Вся твоя беда в том, папа, что дипломат ты никудыш-

ный. — Мэри забирает у отца бинокль и следит за игрой щенков на берегу возле длинного дома фактории, за неспешными движениями чукчей у яранг, стоящих чуть подальше от берега. — Черт тебя дернул связаться в их политику, помогать этому белому генералу Бочкареву! Скажи спасибо, что красные хоть на комиссионных началах тебя терпят.

Свенсон пристраивается на кнехте, медленно потягивает кофе.

— Не-ет, эти своего даром не отдадут. И поди поспорь с ними: дарят чукчей, учат, лечат, дома строят — все даром! Налог бы какой брали, так нет! Это у них называется бизнес... Мария! Я просил кофе, а ты мне что даешь?

— Я сама скоро сгнию в твоём трюме, не то что кофе, — фыркает дочь. — Между прочим, все, что они делают даром, для них не бизнес, а политика. И они выиграют у тебя Чукотку. Да ты здесь свое взял, полно жадничать. Кто-кто, а чукчи долго будут помнить имя Свенсона. Оружие у них твое, продукты еще твои. У русских ничего нет!

— Они не дураки, — рассуждает Олаф, будто сам с собой. — Знают, что здесь золотишком пахнет, вот Миловзоров и гоняет свой пароход в Колыму, осваивает трассу... Однако что-то не спешит он в этом году, конец июля уже...

— Может, наш радист сообщает ему ледовую обстановку? — снова ехидничает Мэри. — Представляешь? Сидит кэптэн Миловзоров в своем Владивостоке и посмеивается. Пусть, думает, Свенсон проскочит мыс Северный, тогда можно спокойно идти... Ну, не буду, не злись! Идем, я тебе еще заварю, этот остыл.

Они спускаются вниз. Сжатый тесным коридором голос Свенсона становится мощным:

— Хватит, на будущий год обе шхуны отправлю на дрова. Куплю себе ледокол, сам Миловзоров будет звать меня на вырубку.

— Нет, отец, они тебя не позовут, — убежденно говорит Мэри, и они входят в каюту. Просторная, но очень уютная обитель владельца с роскошью и вкусом отделана красным деревом, бронзой, увешана шкурами и оружием. На резном письменном столе пишущая машинка с заправленным листом бумаги, в углу, за портьерой, газовая плита. Сюда и направляется девушка, продолжая свою мысль:

— Престиж им сейчас дороже золота. Вспомни газетную шумиху вокруг колонии на острове Врангеля. Наши твердили, что группу Ушакова нужно снимать нашими самолетами, предсказывали зимовщикам гибель: «Русские обрекают героев на голодную смерть», «Три года на диком острове» — помнишь заголовки? Не поддались, устояли: престиж! Теперь туда идет ледорез «Литке», вся их надежда. Так уж им хочется убедить всех, что это их земля... Э, мой тебе совет: покупай виллу в Калифорнии и принимайся за книгу. Я помогу!

— Ладно, не стоит думать за них. Давай-ка поработаем.

Он берет свой кофе, толстую папку с бумагами, усаживается в кресло у камина. Мэри устраивается за машинкой, заглушая

треск дров. Но идиллия длится недолго: в краткой паузе слышен нарастающий звук мотора. Оба быстро одеваются и вновь выходят на палубу.

Над мысом кружит гидросамолет, на крыльях отчетливо видны красные звезды. В бинокль Свенсон видит, как на берегу появляются люди и, перепрыгивая через спящих под ногами псов, спешат к полоске чистой темной воды, куда и садится самолет, подняв фонтаны брызг. На маленькой лодочке, выгруженной из самолета, экипаж направляется к берегу.

— А-а, на этот раз «юнкерс»! — со знанием дела говорит Свенсон. — Ничего, «дорнье-валь» разбились в прошлом году и этот разобьют. Прибегут еще к Олафу за помощью, никуда не денутся!

— Папа, ты несправедлив. Тогда уж надо вспомнить и те два самолета, которые летали отсюда на остров в двадцать седьмом. Сам ведь рассказывал, как побоялись лететь дальше, до Лаврентия, и ушли домой на пароходе прямо от Северного.

— Рассказывал, — кричит Свенсон: этот разговор тяготит его... — Упрямые они парни, это да. Теперь вот, похоже, и от Лаврентия трассу освоили. Видно, снова на остров летят. Крепко взялись, крепко...

— Как ты думаешь, папа, придут они на Аляску золото мыть?

— Это как?

— А вот так, как ты приходишь на Чукотку за пушниной. Как домой. Аляску-то они открывали, русские. Мало ли что надумал когда-то какой-то психованный царь, они всех царей скинули и плевать хотели на их дела. А вот, не идут. Знаешь почему? Потому что умеют уважать чужой интерес. И я тоже их уважаю за это. И пожалуй, пойду прогуляюсь к ним. Журналист я или кухонная работница? Первый русский самолет добрался сюда своим ходом, а? Может, составишь мне компанию?

— Э, не-ет! — ухмыляется Свенсон. — Наверное, я плохой политик, ладно! Но если я пойду к ним, значит, они мне нужны, и я это не скрываю, так? А должно быть наоборот — я им нужен! Пусть помнят: Олаф пришел на Чукотку хозяином, хозяином и уйдет. Потерпи, они еще придут сами. Это наверняка снова Красинский из Наркомторга, и у нас с ним есть о чем потолковать.

Его доводы звучат убедительно, и Мэри не настаивает. А вскоре и события подтверждают правоту отца. На берегу показывается упряжка с двумя ездоками. Она огибает прибрежную полынью и выходит к ледовой тропе, которую за две недели стожанки уже накатала по припаю упряжка Свенсона.

У борта шхуны с нарт сходят высокий светлоглазый пилот Отто Артурович Кальвиц и начальник экспедиции Осоавиахима, знаток Севера Георгий Давидович Красинский. Он невысок, с густой черной бородой. Свенсон встречает гостей у трапа радушно, как старых знакомых. Впрочем, они с Красинским достаточно слышаны друг о друге, хотя и не знакомы лично.

— Прошу, прошу, господа, — раскланивается Олаф, пожи-

мая руки. — Красиво летели, надеюсь, благополучно? Что же, с новой вас трассой! Олаф Свенсон, комиссия торговля пушниной. Виски, кофе? Прошу вниз.

В каюте, не давая гостям перехватить инициативу в беседе, Свенсон продолжает:

— Неужели от самого Лаврентия летите?

— С посадками, конечно, — отвечает Кальвиц. — А что, здесь всегда столько льда летом? За три года я такого не помню.

— Что такое три года! Мои шхуны ходят здесь скоро двадцать лет, а таких льдов и я не встречал, — не без гордости говорит Свенсон.

— Опыт солидный, — замечает Кальвиц. — Ваш очень интересный русский тогда вполне понятен.

— Горжусь, не скрою! Экономика, убежден, — это умение обходить преграды. В том числе языковые. С ледовыми, как видите, сложнее, но все тут в наших руках. Боюсь, не опоздать бы с пушниной к аукциону в Фербенкс и самому не зазимовать.

— Есть же у вас самолеты! — оживляется Кальвиц. — Если мы прошли трассу от Лаврентия, пройдут и ваши. Договориться с Совнаркомом, пусть вывозят. Как думаешь, Георгий Давидович, пойдут на это? Все одно нашим летчикам пушнину возить из факторий, так вместе бы...

— Думаю, спешить пока не стоит. «Ставрополь» пробьется, — Красинский учтиво кланяется Мэри, принимая от нее кофе. — Я тоже бывал в этих местах, в августе льды всегда отгоняло... Трудно представить аукцион без вас, мистер Свенсон. В крайнем случае Миловзоров поможет на «Ставрополе». Через пять-шесть суток он будет здесь, на обратном пути можете к нему присоединиться, вместе-то легче.

Свенсон с Красинским углубляются в коммерческие тонкости пушной торговли, фрахта и комиссионных. А Мэри, придвинув свое кресло поближе к пилоту, берет у него интервью. Кальвица чуть забавляет ее серьезная заинтересованность перелетом, он уклоняется:

— Не бойтесь на такой вот посудине в Арктику ходить?

Его английский не слишком хорош, с сильным прибалтийским акцентом. Но русский язык девушке вовсе неведом. Она смеется:

— А я ничего не боюсь, как и мой отец. Вы ведь тоже не боитесь летать в Арктике на «юнкерсе». Наша «Нанук» все-таки крепче. И она никогда не поднимается в воздух... Знаете, какой будет у статьи заголовки? «Исторический полет». Нечего скромничать, мы все тут делаем историю. Вы верно сказали: летать вместе. Отец немного консерватор, но человек добрый, всегда поможет. Особенно если в беде. И на благодарность не покусится.

Мэри не задала и половины своих вопросов, когда Красинский встал:

— Нам пора, Отто Артурович. «Литке» на подходе, а разведки для них еще нет. Надо лететь к Врангелю, пока пускает погода.

— Рад, что наши взгляды сошлись, мисс Мэри, — поднимается Кальвиц. — Нас, правда, очень ждут на острове. Чистой воды вам!

Когда упряжка с гостями удаляется в сторону берега, Мэри с горячностью спешит отвлечь отца от его дум:

— Ну, как они тебе? Этот пилот — такая прелесть! Помоему, русских даже можно любить, а?

— Он такой же русский, как и я. Даже меньше. Интер-национал! — Олаф воздевает кверху палец. — Но он подарил мне шанс. Если, не приведи бог, мы не успеем на аукцион и останемся зимовать...

Среди безбрежных ледовых полей Чукотского моря, горделиво вознес над торосами мощный бушприт — воспоминание о парусном прошлом, лежит в глухом дрейфе надежда многих полярников — ледорез «Федор Литке». В иллюминаторы капитанской каюты льется яркий свет солнечного августовского дня. Свет, всегда несущий радость и обновление.

Только капитана Дублицкого это сияние и царящее вокруг безветрие совсем не радуют. Он мрачно отпивает чай из стакана, пристально вглядываясь в разложенную на столе карту. На ней — район острова Врангеля. Красной линией с отметками дат обозначена траектория дрейфа судна — причудливо изломанная линия, исходящая из точки с отметкой: «8 августа». Капитан берет карандаш, ставит очередную точку, проводит еще один отрезок и ставит последнюю дату: «29 августа».

Эта цифра, написанная на карте, угнетает его. Он снова и снова ходит по каюте в напряженном раздумье, которое прерывает краткий и резкий стук в дверь. Радиист едва не влетает в каюту, не скрывая радости:

— Наконец-то, Константин Александрович! С добрым утром... Это от Красинского. Правда, с опозданием на девятнадцать дней...

Дублицкий берет радиogramму, негромко читает вслух: «10 августа 1929 года. Ледорез «Литке», Дублицкому. Подход острову Врангеля стороны острова Геральд настоящее время невозможно, район блокирован сплошными многолетними льдами. Избежание повреждений судна считаем целесообразным выждать на крошке улучшения обстановки. Начальник экспедиции Красинский...» Ну что же, и на том спасибо! — он едва заметно ухмыляется, испытующе смотрит на радииста: — Получи мы ее вовремя, все равно пришлось бы пробиваться. Нет у нас другого выхода, вот в чем штука... Идите, я поднимаюсь.

Он не спеша надевает тяжелое кожаное пальто, допивает чай, открывает иллюминатор. Где-то там, за льдами, заветный остров и мужественная группа Георгия Ушакова, долгих три года не получающая ни продуктов, ни топлива. Отложить их снятие теперь равноценно гибели людей. И каких людей!

Громкие авральные звонки поднимают весь экипаж ледореза. Боцманская команда спускается в носовые отсеки с цементом и паклей, с досками, клиньями и кусками брезента. Сейчас корпус —

главное орудие экипажа в битве со льдами, на которую бросает капитан свое судно. Ни одна трещинка, ни одна подтекающая заклепка не должна ускользнуть от внимания матросов.

А тем временем в глубоких кочегарках чистятся все котлы перед решающим штурмом. Черный дым валит из лихо скошенных назад труб ледореза. В бинокль Дублицкий придирчиво, дотошно изучает лежащие перед судном поля. Не может такого быть, чтоб не появилось хоть малейшей трещинки. Значит, ее нужно найти и использовать. Пусть по сантиметру в час, но — двигаться, идти к цели!

Не знает ни дня, ни ночи ледовая битва, как не знает их арктический август. Но август сходит к сентябрю, метр за метром складываются в мили, мелкие трещины напором стального форштевня превращаются в разводья. И вот на горизонте долгожданная земля — угрюмый пустынный островок Геральд. А к северу от него — моряки не поверили глазам — совершенно чистое море. Путь к заветному острову Врангеля оказался открыт, что называется, с тыла.

Через три дня плавания среди битых льдов якорь ледореза с грохотом уходит в воду посреди бухты Роджерса. Шлюпка без промедления спускается на воду, но, к изумлению моряков, постройке полярной станции выглядят пустынными. Первый десант во главе с капитаном уже гуляет вокруг главного дома, когда с ледореза доносится густой басовитый гудок. «Молодцы, догадались», — улыбается в усы Дублицкий. А вскоре являются и хозяева острова.

— Вы, однако, совсем не похожи на умирающих! — стонет Дублицкий в объятиях Ушакова. — Сила у вас прямо медвежья.

— Медвежья и есть. И еда моржовая. Можем угостить. Только уговор: в обмен на новости. Вот без этого пропадаем.

— Что же не встречаете? — удивляется Дублицкий.

— Так отчаялись уже! Такие льды стоят — не пойму, как вы и пробились...

Пока на берегу с помощью судовых шлюпок выгружают снабжение и материалы для развития будущего поселка, Ушаков с капитаном серьезно обсуждают: каким же ему стать, поселку по имени Ушаковский?

— Радиостанцию мы вам привезли, поставим, — говорит Дублицкий. — Э, вы еще не знаете, какой из-за этой вашей связи скандал в море поднялся! Мир, видите ли, не мог пережить, что мы бросили группу без связи на три года на диком острове. Наркомторг даже предлагал снимать вас силами американской авиации...

— Представляю, как возмутились наши полярные соколы, а? Кальвиц ведь долетел в июле, мог бы и вывезти нас, если что.

— Ну, кого надо успокоили, кого надо убедили. Красинского благодарите. Пришлось гнать ледорез с Черного моря. А это было нелегко — убедить некоторых, что «Литке» справится с задачей. Коллега Миловзоров и слышать не хотел, не доверяет. Однако пробились и сами еще «Ставрополь» покажем... Конечно, после такого рейса надолго в док засядем, но что за победы без потерь?

Тем временем капитан парохода «Ставрополь», следующего из

Колымы обратным рейсом, Павел Георгиевич Миловзоров внимательно разглядывает знакомую ему шхуну «Нанук», сжимая рукоять машинного телеграфа. Указатель стоит на отметке «самый полный вперед», судно медленно продвигается среди крупных полей на траверзе мыса Северного. Парторг Лошкарев нервно прохаживается по рубке от борта к борту.

— Еще парку, ребята, еще! — говорит Миловзоров, пригнувшись к переговорной трубе котельного отделения. — Вижу, что на пределе, но этого мало! Или выжать из котлов все возможное, или уже махнуть рукой и беречь уголь до весны. Такая у нас с вами ситуация. Поднажмите!

Судно тяжело содрогается от ударов винта, черный шлейф дыма растекается надо льдами.

С листиком в руке в рубку входит радист.

— Радио с «Литке», Павел Георгиевич.

— Что там еще? — нехотя бросает капитан.

— *«Имеющимся сведениям, испытываете трудности продвижения на восток, необходимости оказания помощи прошу срочно радировать. Дублицкий»*, — читает радист.

Миловзоров молча выходит на «крыло» мостика, не отрывая взгляда от слабого дыма, идущего из трубы американской дизельной шхуны. Возвращаясь в рубку, он рассуждает вслух:

— Они сейчас где-то на нашей широте, идут курсом к югу... Да, там теперь чисто... Свенсон, однако, стоит, не кричит о помощи. На что-то он надеется. А он эти места знает получше нас с вами? — Эта последняя фраза звучит как вопрос, обращенный к Лошкареву.

— Ему не на что надеяться, — довольно жестко отвечает тот. — Кроме нас и «Литке», ни одного судна в округе.

— Ну, у него еще есть «Елизиф»... А я думаю, ветер повернет. День-два хорошего южака, и тут будет чисто.

— А если все-таки не повернет? Мы не можем упускать шанс, Павел Георгиевич, — настаивает Лошкарев.

— Вы считаете, «Литке» — это шанс? — капитан улыбается. — Вспомните-ка, что писал Дублицкий, когда пробился к острову. Как там? — он оборачивается к радисту. — *«С незначительными повреждениями носовой части, после двадцатидневного дрейфа в тяжелых льдах»*. Представьте, что это значит для такой... прогулочной яхты. Месяц-полтора в доке как минимум. Это сверх положенного ремонта. Нет, я первый не прошу себе, если из-за безответственных предложений капитана Дублицкого, — он потрясает радиогаммой, которую взял у радиста, — стану виновником еще и зимовки ледореза... Записывайте ответ: *«Шестого сентября 1929 года, «Литке», Дублицкому. Чистую воду полагаю выйти своим ходом, точка. Благодарю заботу, желаю успешного возвращения. Миловзоров»*.

Радист уходит, и капитан вновь занимает привычную расслабленную позу на стуле рядом с машинным телеграфом.

— Все же он молодец, Дублицкий. Знал, что должен снять зимовщиков с Врангеля, и снял их, пусть дорогой ценой, но снял! —

Лошкарев явно взволнован напоминанием о подвиге «Литке».

— Но отчего он не послушал Красинского и вломился в сплошной лед? Мог ведь и подождать, — рассуждает Миловзоров.

— А отчего вы не ждете, Павел Георгиевич? Ведь наши котлы работают на форсированном режиме уже который день, в заводе все это боком выйдет. И еще хорошо, если в заводе, а не раньше.

Миловзоров скрывает улыбку, а за ней — привычную свою тревогу за судьбу рейса. Не первый год он ходит в ледовых морях, хорошо знает и цену риску, и цену ожиданию. Шанс — это всегда только шанс, гарантий здесь не дают.

Он знает, что форсаж котлам будет давать ровно столько, сколько позволит стармех. Потом, если будет угодно судьбе и мыс Северный не пожелает уйти из поля зрения вместе с изрядно надоевшим абрисом далеких сопок, потом в дело пойдут варианты иные. Тогда, быть может, им со Свенсоном придется думать вместе.

...Уходит, тает сентябрь, тают вместе с ним светлые, все более короткие дни. Тает терпение капитана, и здоровье, которое бесконечные выходы из теплой рубки на ветер и холод «крыла» ничуть не укрепляют, тоже тает, угнетаемое все более частой и тягостной мыслью о зимовке. Застарелый бронхит напоминает о себе, все труднее вставать по утрам с постели, одолевая пьянящую слабость в теле. Похоже, не обойтись капитану без врача.

А у врача разговор короткий. Он прикладывает стетоскоп к капитанской груди, слушает придирчиво, долго, с молчаливой укоризной ожидая, пока Миловзоров попридержит дыхание. Наконец молча сворачивает прибор.

— Классическая пневмония, не так ли? — спрашивает Миловзоров насмешливо, но в этой насмешке, пожалуй, больше скрытой надежды на свою неправоту. Пневмония — вовсе не тот недуг, с которым допустимо вступать в зимовку.

— Всем нам свойственно ошибаться, — уклончиво отвечает врач. — Одно могу сказать вполне определенно и ответственно: полный покой, с постели вставать по крайней нужде. Сейчас я принесу таблетки, вечером поставим горчичники.

Миловзоров морщится от этих сугубо неморских слов, напоминает уходящему врачу:

— Радиста ко мне попросите.

Когда радист устраивается напротив постели капитана с карандашом и блокнотом в руках, Павел Георгиевич диктует:

— Ну, напишем так: *«Владивосток Совторгфлот 17 сентября Завести «Ставрополь» укрытие мыса Северного не удалось точка Пароход вмерз припай двух милях западнее мыса крайне опасном месте точка Прошу разрешения вывезти собачьих упряжках Уэлен или Провидения часть экипажа тридцать колымских пассажиров женщин детей»*. Подпись моя.

— Это все, Павел Георгиевич? — выждав, спрашивает радист. — А как же... насчет вас?

— Все, передавайте. — Капитан устало отворачивается к стене. — И не нужно пугаться зимовки, к этому быстро привыкаешь. Главное, не считать дни и работать.

Выйдя от капитана, радист приближается к трапу, ведущему наверх, к радиорубке, но тут останавливается. Еще раз внимательно перечитывает продиктованный текст и решительно направляется в коридор левого борта, к каюте парторга.

— Ты очень кстати, — говорит Лошкарев, впуская радиста. — Все это надо передать от моего имени.

— Но без подписи капитана я не...

— Именно так: без подписи. За последствия я отвечаю.

Радист поднимается наверх и следом за капитанской радиogramмой выстукивает вторую: *«Связи опасной болезнью капитана Миловзорова беспокоюсь сможет ли он командовать экипажем трудных условиях зимовки точка Организовать удовлетворительное лечение также не имеем возможности точка При организации вывоза пассажиров прошу продумать вопрос замене капитана...»*

В огромном провале сухого дока, огороженный лесами, отдыхает после заполярных своих трудов крепко побитый ледорез «Литке». Надсадный грохот десятков клепальных молотков, гул жаровен с раскаленными в углях заклепками заглушают здесь все другие звуки, которых на Дальзаводе множество. На лесах, вокруг жаровен, копошатся люди, плывут в воздухе подвешенные на крапах листы металла, испещренные ровными рядами заклепочных отверстий, вьются и пронзительно шипят шланги со сжатым воздухом. Мастера и инженеры, пытаясь объяснять друг другу что-то важное, кричат в оглохшее ухо, при этом отчаянно помогая себе жестами.

В некоторых местах корпуса гремучими пневмозубилами рабочие еще обивают ржавчину, и в дополнение к дыму жаровен в воздухе витает едкая ржавая пыль. Она ложится на робы и лица, уравнивает всех в этой тяжелой и нужной работе.

И когда по бетонным ступеням спускаются в док двое в блестящих пилотских кожанках, на них поневоле обращается всеобщее внимание. Летчики немного растерянно озираются по сторонам, ступают не очень решительно. Улыбчивый и круглолицый Маврикий Слепнев то и дело смахивает со лба пот: начало октября во Владивостоке, если нет ветра, — это еще почти лето. Особенно на взгляд полярника.

— Может, зря мы это затеяли? — кричит в ухо Слепневу его товарищ Виктор Галышев. — Гляди, не до нас тут, только мешаться будем.

Слепнев тоже будто сомневается в своем намерении, но тут же убеждает себя и Галышева:

— Не зря, нет. Уверен, они понятия не имеют, что главная работа в Арктике предстоит нам. А для нас сроки — это все... Нет, идем попробуем.

Они забираются на леса, беседуют с клепальщиками, долго плутают по трапам и переходам. Наконец отыскивают нужного им докового инженера. Поднявшись вместе с ним из дока, направляются к зданию цеха.

— Вот, здесь можно потолковать, — говорит инженер привет-

ливо и устало. — Вы с судна? Если опять будете торопить — до свидания. Если помогать — я слушаю. Хотя не верю.

— Угадали, торопить будем. Но мы не с судна. И не из моряков, — озабоченно подтверждает Слепнев. — Мы летчики. «Литке» доставит наши машины в бухту Провидения, а там вся надежда на нас. Вот. А мы, выходит, на вас надеемся.

— Что-то не пойму, товарищи. — Человек с уважением оглядывает пилотов. — При чем тут мы, завод? Наше дело — сдать ледорез к первому ноября, самолеты мы не чиним.

— Понимаете, — старательно объясняет Слепнев. — Над Чукоткой до сих пор летало всего четыре самолета. Трасс мы не знаем, ни ориентиров, ни аварийных мест посадки. Там сплошные снега и льды, вы понимаете, как мы будем летать?.. Но даже не в этом дело. С каждым днем темнеет — полярная ночь. В декабре солнца не будет совсем, мы просто не сможем искать дорогу к «Ставрополю». А там люди, больной капитан, дети...

— Нам дорог каждый день, каждый час! — горячо добавляет Галышев.

— Все понимаю, товарищи! — Человек прижимает ладони к груди, чтоб уж не осталось сомнений в его искренности. — Делаем все возможное. Но Регистр не выпустит судно, если останется хоть одна водотечная заклепка, хоть трещинка. А сколько их, вы знаете? И спорить с Регистром бесполезно. Да и рискованно, зимний рейс в Арктику тоже ведь не шутка.

В кабинете начальника Владивостокского торгового порта висит большая, во всю стену, карта Дальнего Востока — от острова Врангеля и Чукотки до Приморья. На ней, возле мыса Северного, приклеены два кораблика-силуэта с надписями «Ставрополь» и «Нанук», у Владивостока — силуэт «Литке».

Тяжелые дубовые столы в этом просторном кабинете, как и в тысячах других, установлены буквой «Т». Капитан ледореза Дублицкий, установившись на «гостевом» месте, возле угла, терпеливо ждет, когда начальник закончит телефонный разговор. Плехов — начальник молодой и в порту не так давно, однако решительности ему не занимать. Не смущают и капитанские регалии Дублицкого.

— Как там, на заводе, Константин Александрович? — спрашивает Плехов резко, положив трубку. — До ноября две недели, а приказ Совнаркома, как вы знаете...

— Я шел к вам с тем же вопросом. Экипаж готов, снабжение организовано. Но в доке я не могу грузиться! Пять-шесть дней после завода уйдет. Полный бункер, самолеты, продукты...

— Так вы не были в доке?

— Да разве в том дело? Клепальщики толкнутся на лесах, как на базаре, весь завод глухой от грохота, но... — Дублицкий разводит руками и вдруг вспоминает: — Да, у меня тут заявление Николаева, капитана с «Красного Октября». Просит помочь ему уйти со мной в любом качестве, хотя бы и матросом.

— Что за анархия, у него же судно! — Брови Плехова возмущенно взлетают.

— Это не анархия, Борис Петрович. Раньше мы это называли энтузиазмом. Хорошее было слово, да подзабыли. А зря! Вы знаете, что я на судне целыми днями принимаю жен моих моряков? Плачут. Пожалейте, говорят, не губите, не гоните в Арктику, пропадет он там, и мы пропадем. А мужик тут же, рядом, убеждает, что это он сам, долг его таков — прийти на помощь... К тому же полярный опыт Николаева немало известен, думаю, весьма пригодится.

— Ладно, убедили, — сдаётся Плехов, подписывая заявление Николаева. — Кем берете?

— Третьим помощником, с обязанностями моего дублера.

— Пусть готовит замену.

В кабинет врываются Слепнев и Галышев вместе с доковым инженером, вслед за ними — еще двое разгоряченных людей.

— Борис Петрович, это невозможно, нет! — возмущается один из вошедших. — Я как представитель «Регистра» не выпущу ледорез в такой рейс, как хотите. Дело, между прочим, подсудное, мне это ни к чему.

— Я совершенно согласен, — добавляет другой, в форме капитана. — До срока меньше двух недель, а работы там на полтора месяца минимум! Зря только люди надрываются. Я думаю, никто из моряков на эту авантюру не согласится.

— Вас это может не волновать, — язвительно замечает Дублицкий. — Пока еще я капитан «Литке», и у меня полный экипаж, готовый на все!

— Знаете, Константин Александрович, — спокойно говорит доковый инженер, — энтузиазм еще не всегда довод. У нас вон люди ночуют в доке, все другие заказы приостановлены, решение Совнаркома о спасательной экспедиции я лично читал перед народом. Да, люди готовы на все, но есть вещи просто невозможные. К ноябрю нам не успеть...

— Как это «не успеть»? — заводится Слепнев. — Полеты над Чукоткой в декабре — риск большой, мне тоже, в общем, могут его запретить. Сам-то я полечу, а вот рисковать пассажирами — увольте. Надо выходить до первого ноября или уже ждать марта.

— Не надо крайностей, Маврикий Трофимович, — примирительно говорит Дублицкий. — Никто вас на риск не толкает, и Миловзоров в первую очередь не позволит этого. Хотя сам больше других нуждается в эвакуации. Не доберетесь до Северного вы — примем на борт хотя бы тех, кого доставят в Провидения упряжки. Чукотские товарищи уже действуют.

Разговор на минуту затихает: кажется, доводы всех сторон исчерпаны, и желаемое с возможным совместить так и не удастся.

— Все же зря вы не помогли «Ставрополю» тогда, в сентябре. Надо было настоять: находились рядом и... — сказал Плехов.

— И кого бы вы послали на выручку теперь, когда бы и «Литке» торчал у Северного зажатый?

— Но вы все-таки предлагали помощь Миловзорову и Свенсону. На что же вы рассчитывали?

— Это был мой долг, и я исполнил бы его, пока судно держалось на плаву и имело ход, — гордо отвечает Дублицкий.

Радио: «Нанук» мыса Северного Ном «Аляска Эйруэйз» Бену Эйелсону

Вследствие непредвиденной зимовки ихуны прошу обеспечить вывоз пушнины мыса Северного аукцион Фербенкс тчк Согласие русских властей подготовку аэродрома гарантирую тчк Ваши условия принимаю заранее тчк Олаф Свенсон»

Сурово, неприветливо Охотское море зимой. Все, кто в эту штормовую ночь находится на мостике ледореза «Литке», только что вышедшего из пролива Лаперуза курсом на северо-восток, сразу ощутили его жестокую силу.

На мостике тепло, уютно, и тем более зловещим кажется вой ветра в снастях, долетающий снаружи. Ветер лихо закручивает плотные порции снега, торопливо укрывает им стекла, но секунду спустя его смывают леденеющие морские брызги.

В темноте, едва разбавленной крохотными лампочками приборов, кто-то раздумчивым и крепким морским шагом ходит от борта к борту, кто-то замер недвижно, облокотившись на подоконник. Временами то сам капитан Дублицкий, то его помощник и дублер Николаев заходят в штурманскую через всегда открытую дверь. Здесь на столе разложена карта Охотского моря, освещенная по краям двумя ночниками. Последняя точка на линии курса судна отмечена датой: 10 ноября 1929.

Частенько поглядывают на дверь штурманский пилот Слепнев и новый капитан зимующего «Ставрополя» Алексеев, направленный на подмену больному Миловзорову. Каждый, кто стоит на мостике, невольно ведет свои навигационные подсчеты, особенно когда дорог в рейсе каждый час, как теперь. И эти подсчеты нужно то и дело уточнять, сверять с картой. Однако Слепнев с Алексеевым при всех регалиях здесь только пассажиры. Все, что вычисляют они, при них и остается. Порядок есть порядок, пассажирам в штурманской не место.

Вздрагивает под ударами волн корпус, нутно секут воздух лопасти обнажающегося винта под кормой — монотонны и безжалостны звуки тревожной штормовой ночи...

Капитан-дублер Николаев, человек быстрый и чуткий, хорошо понимает переживания Алексева. Миссия у того в самом деле непростая. Необходимость поддержать коллегу в гнетущей затяжной тишине вдруг становится настоящей и очевидной, и Николаев решительно приближается к Алексеву.

— Да, нам, полярникам, столь поздний рейс и то непривычен. А первый раз идти на Север, да сразу на зимовку... Лихой вы человек, Григорий Михалыч! — Голос Николаева звучит ободряюще и улыбочиво, и завершает он вполне бодро: — Ничего, Дублицкий свое дело знает. И ледорез нас не подведет.

— Что же там с Миловзоровым? — выпутываясь из своих дум, отзывается Алексеев. — Без малого два месяца болеет, а чем ему помогут на судне? И когда еще мы доберемся...

Дублицкий, заметив их, негромко разговаривающих, подходит уверенной поступью хозяина.

— Заметьте, друзья, на одном мостике нас трое капитанов.

Это ж какая силища! Да нет таких льдов, чтобы устояли. Лишь бы устоял наш старина «Литке»... Вахтенный, проверяйте-ка уровень воды в отсеках каждый час. И не забывать!

Одни только летчики хранят плотное молчание в этих беседах, похожих одна на другую. Они устали от слов во Владивостоке, устали убеждать, спорить, сомневаться и надеяться. Им не терпится скорее сесть за свой штурвал, чтобы отошло на время все, что есть на земле. Кроме того, что предстоит им отыскать на ней сверху...

Радио: «Из Нома Аляска Шхуна «Нанук» Свенсону

Вывоз пушнины начинаю сам 7 ноября самолете «Гамильтон» Бортмехаником Борландом тчк Погоду сообщайте ежедневно тчк Президент «Аляска Эйруэйз» Эйелсон»

Легко, стремительно летят нарты по снежной равнине; только чуть покачиваются на застругах и буграх, да пронзительно по-свистывает под полозьями плотный наст, углаженный морскими ветрами. Рвется пар с красных собачьих языков, и над головами лохматых чукотских собачек плавно покачивается шест — остол.

— Хак, хак! — резко покрикивает каюр Ямкукай и оглядывается: не остался ли его брат Айметыргин на своей упряжке?

Долго, много дней бегут нарты вдоль побережья. Под крутыми уступами речных берегов братья разводят костерок, заваривают чай, кормят собачек юколой и спят недолго, свернувшись все вместе в один плотный и теплый меховой ком. А потом спешат дальше по береговой равнине, пересекая речные лагуны, огибая крутые мысы. Сквозь поднятую ветром прозрачную снежную пелену сверкают над их головой звезды, полощутся легкие, бесшумные портьеры полярного сияния.

На подходе к стойбищу Рыркайпий, что на мысе Северном, Ямкукай замечает шхуну, темнеющую во льду у мыса, останавливает упряжку. Шхуна, конечно, хорошо знакома каюру.

— Пароход господина Свенсона, — говорит он брату, когда Айметыргин догоняет его. — И сам он зимует тут.

— Много шкурок у Свенсона, — задумчиво говорит Айметыргин. — Везить на Аляску надо, продавать. Патронов много и спирту. Кто ему помогает, Свенсон много дает...

— Самолет к нему летал с Аляски, шкурки возил, я знаю.

— Самолет маленький, однако пароход большой. Много шкурок надо возить Свенсону, очень много...

— Людей надо возить, — отрезает Ямкукай. — Поехали.

Он криком расшевеливает собак и, наладив упряжь, исчезает в белесом мраке. Зато Айметыргин не спешит. Еще некоторое время с сожалением смотрит он на шхуну, наконец нехотя трогается с места.

В стойбище братьев встречают все — и старики, и детишки. Нарты издалека, от самой Колымы, — это много новостей, а в тундре хорошая новость что щепоть доброго чая.

Каюры распрягают собак, входят в ярангу. Степенно здороваются с сидящими вокруг костра людьми в меховых одеждах, самый усаживаются на шкуры, скрестив ноги. С разговорами тут не

спешат, не принято. С дороги человеку надо прежде испить чаю, чтоб душа затеплела и отогрелось лицо.

— Как собачки, Ямкукай? — наконец спрашивает человек в расстегнутом тулупе. Теперь Ямкукай видит, что не ошибся, это в самом деле уполномоченный товарищ из райисполкома. Долго молчал, терпеливо. Уважительный товарищ.

— Хорошие собачки. Устали маленько, — отвечает Ямкукай, не глядя на собеседника. — Юколы нет, кормить нечем.

— Все вам приготовлено. Отдыхайте, подкормите собак и в путь, — со спокойной твердостью говорит уполномоченный. Ямкукай знает, что пока это просьба, потому что нет у людей на большом русском пароходе другого транспорта, кроме нарт, а вывозить на материк надо многих. Потому эта пока просьба может и приказом обернуться, хотя могут ли ему приказать, этого Ямкукай точно не знает. Он знает только, что приказов он с детства не любит, как и его отец Алитет. Потому что приказывать любят богачи, а их отец совсем не любил. Вольный человек был отец, такими и сыновей вырастил. Но чтобы не любить богачей и богатство, говорил как-то умный человек Свенсон, надо уметь взять хотя бы то, что само идет в руки. Ведь, если надо уполномоченному вывезти людей с парохода, он заплатит за это сколько хочешь...

Трудную думу думает вольный каюр Ямкукай, долго молчит. Зато куда легче думы его брата, Айметыргина.

— К пароходу нельзя ехать, собачки не пройдут по льду, — замечает он. — Нарты поломаем в торосах. Лед провалится, море тут плохое, нельзя ходить на нартах.

Уполномоченный улыбается: эта наивная хитрость каюра ему понятна и вовсе не оскорбительна.

— Знаю, знаю, не придется вам на море идти. Люди вас ждут в фактории. Это те, кого нужно вывозить в первую очередь, — женщины, дети. Потом придут наши самолеты, вывезут остальных людей.

— Самолет возит пушнину господина Свенсона, — возражает Айметыргин. — Русских самолетов нету, зимой не прилетят.

— Прилетят, Айметыргин. Здесь наша, советская земля, значит, прилетят наши. И пароходы теперь будут ходить каждый год, чтобы у вас была новая жизнь. Учиться будете и за шкурки будете получать сполна, без обмана, не те крохи, что дает Свенсон. Голода не будет, построим вам дома, больницы, как в Чауне и в Лаврентии. Так что морякам надо помогать. И вы поможете, и наши летчики, они уже на подходе к Провидению.

Молчит Айметыргин, тяжелеют и его думы, потому что важные слова говорит уполномоченный.

И вскоре снова бегут нарты на восток, только теперь уж тяжело, раскачиваясь на застругах, проваливаясь там, где наст еще слаб. Напряженно дышат собаки, скользя лапами по насту, изо всех сил толкают каюры свои нарты назад. А в каждой нарте по шесть человек, закутанных в шкуры, да еще мешки с юколой для детей и для собачек. Это большой груз, и путь впереди долгий. Спешат нарты вперед, на восток...

Радио: «Из Владивостока «Федор Литке» Дублицкому Слепневу 10 ноября

Следуя вторым рейсом из Нома мысу Северному целью вывоза пушнины Свенсона над районом Восточной Чукотки пропал без вести самолет «Гамильтон» пилотом Эйелсоном бортмехаником Борландом тчк До получения указаний Арктической комиссии полагаю необходимым следовании мысу Северному вести попутный поиск тчк Плехов»

Поселок Провидения — это несколько домиков и барачков, прижатых к берегу бухты грозно нависающими горами. Только этот ряд домиков да покореженные льдами опоры небольшого пирса указывают, где кончается море и начинается суша под снегом. Здесь, у берега, стоят собранные и готовые к вылету два самолета-лыжника, вокруг которых суетятся хозяева — пилоты Слепнев и Галышев и их бортмеханики Фарих и Эренпрейс.

На середине бухты, отороченной сопками со всех сторон, гордо возвышается ледорез «Литке». С его палубы на лед устроена широкая сходня, по которой моряки выгружают тяжелые бочки с горючим для самолетов. Возле борта судна темнеет уже солидный штабель этих бочек — верный признак того, что затеянная операция для летчиков будет долгой и нелегкой.

События, развернувшиеся на льду бухты, привлекают сюда всех жителей небольшого поселка. Они толпятся вокруг самолетов, старательно утаптывают тропу к ледорезу. Но в какой-то миг эта вольная людская стихия вдруг обретает центр и, превращаясь во все более плотную толпу, через поселок, мимо самолетов разом скатывается на лед. Нарты Ямкукая и Айметыргина с пассажирами завершают свой долгий путь возле трапа ледореза под восторженные крики провиденцев. Женщины, ступая с хрупких нарт на лед, разминаются, благодарно пожимают руки каюрам, принимают приветствия моряков, летчиков, лично капитана Дублицкого.

Вскоре, когда из трубы судна начинает валить черный дым, на льду возникает импровизированный митинг. Метет колючая поземка, но снежные вихри решительно пробиваются лучами света от судовых прожекторов. В этих лучах Дублицкий поднимается на обычный ящик, говорит громко и взволнованно:

— Все вы знаете, как бескорыстно помогали наши летчики и моряки в прошлом году экипажу дирижабля «Италия». И сейчас, когда в беде американские летчики и наши моряки, я уверен, вы не останетесь в стороне. Пока что вам не удалось пробиться к мысу Северному. Но на этом участке вы идете первыми из советских пилотов зимой, и ваш опыт станет началом регулярных рейсов над северным побережьем Чукотки... Экипажу «Литке» предстоит нелегкий путь, но мы идем домой, а вы остаетесь, чтобы выручить тех, кому трудно, и выполнить свой долг. Выполните же его с честью!

Застилая небо жирными пластами дыма, ледорез трогается в путь. Тяжело взламывает его форштевень быстро крепнущий молодой лед. И еще долго над толпой провожающих взлетают в воздух черные фонтанчики шапок...



В тесной комнатке провиденской радиостанции жарко натоплено. Самодельная елка из веточек кедрового стланика, стоящая на специальной полке в углу, наполняет воздух тонким смоляным ароматом. Плотный жар струится от печки кверху и, питаемый холодной струей, проникающей через дверную щель, рождает в комнатке едва приметный ветерок. В этом воздушном движении загадочно поигрывают, вращаются и дрожат причудливые фигурки из шоколадной фольги, развешанные под потолком и на хвойных ветках.

На стене бросается в глаза большой плакат, что называется, на злобу дня: самолет, за штурвалом которого сидит улыбающийся, очень похожий на себя Слепнев, тащит на буксире сквозь льды ветхий, помятый пароход «Ставрополь». По низу — яркая надпись: «С новым годом! С новой трассой!»

Впрочем, новогоднее веселье, заявленное плакатом, на нем же и заканчивается. Лица присутствующих демонстрируют настроение прямо противоположное. В комнатке сидят и стоят Алексеев, Слепнев и Галышев с бортмеханиками, хозяин-радист. На печке посасывает закопченный чайник, на веревке под потолком сушатся собачьи унты.

В напряженном общем молчании радист без особой нужды крутит ручки настройки, изредка выстукивает ключом одному ему понятные каскады морзянки. Вдруг в наушниках, сдвинутых на затылок, раздается ответный писк. Все невольно оборачиваются к радисту, ждут.

— «Ставрополь»? — с надеждой роняет Алексеев.

— Владивосток. — Рука радиста быстро пишет текст на листе бумаги, временами отвлекаясь к ключу подтвердить принятое:

«Владивостока 1 января тчк Ледорез «Литке» десять дней назад пропавший без вести прибыл Владивосток тчк Разрушена судовая радиостанция все спасательные шлюпки судно ползутоплено тчк Героический зимний рейс завершен...»

Радиограмма будто пробудила всех от спячки: заговорили разом все.

— Какой был смысл в этой чертовой спешке, если все равно люди обречены на тяготы зимовки, а мы тут сидим без дела и без связи? — сокрушается Алексеев. — Если честно, Маврикий Трофимович, неужто не добрались бы сюда сами?

— Риск большой, — размышляет Слепнев. — Промежуточные базы горючего — вот проблема. Погода — сами знаете, надежные площадки тоже надо искать... Добрались бы, но в каком виде! Дальше, может, и не смогли бы лететь. Все же «Литке» большое дело сделал. Часть людей уже дома, в безопасности, да и мы здесь готовы к вылету, и горючего в достатке. Это немало, Григорий Михалыч!

— Неужели они не ищут Эйелсона? — спрашивает Галышев как бы сам у себя, глядя в огонь печки через неплотно прикрытую дверцу. — Машины у них получше наших развалюх, моторы с воздушным охлаждением, бояться им особо и нечего...

— Американцы? Наверно, ищут, — говорит Слепнев. — Такого

летчика нельзя не искать. Аляска, да и вся Америка Свенсону не простит... Никто лучше его не знал северные трассы, а вот...

— Будь проклята эта связь, ни черта не знаем! — горячится Алексеев. — Что у Миловзорова, что надумал Свенсон... Может, они действуют как-то вместе?

Злосчастная шхуна «Нанук», некогда славившаяся красавицей по всему Северу, теперь занесена снегом и почти не видна с берега. Только высокие мачты четко выделяются на фоне льдов и неба, светлеющего в середине дня. Зато отсюда, от шхуны, хорошо видны на берегу, чуть в отдалении от домика фактории, три легких самолета, стоящие рядком. На хвостовом оперении у них один и тот же знак — крупная серебристая звезда в оправе горизонтальных полос.

По льду от стоянки самолетов к шхуне идут три человека с саквояжами в руках. Один, самый высокий, шагает особняком, его походка даже тут, среди торосов, легка и уверенна. Другой оживленно размахивает руками и что-то объясняет третьему. А третий ступает вразвалочку, молча глядит под ноги и аккуратно переступает через неровности льда.

Свенсон, разглядев их издали в бинокль, терпеливо поджидает у трапа, кутаясь в свою пышную шубу. Лишь когда летчики оказываются у борта, губы торговца растягиваются в известную всем обаятельную улыбку.

— Мистер Свенсон? — протягивает руку высокий, поднимаясь на борт. — Капитан Ионг.

— Кроссен, — кратко представляется невысокий.

— Гильом, пилот, — быстро говорит энергичный и тут же добавляет: — А снег бы надо убирать, мистер Свенсон. Физический труд во время зимовки очень полезен экипажу, вы не находите?

— Да, да, — натянуто соглашается Свенсон. — Ну, наконец-то! Не иначе наш уважаемый госдеп два месяца выпрашивал у русских дозволения? А, ладно, вы здесь, и это надо отметить. Прошу вниз.

— Минутку, сэр, — Ионг останавливает его, когда Свенсон уже делает шаг к трапу. — Каждый час может стоить Эйелсону жизни. Наши власти в самом деле потеряли массу времени, так что отложим-ка тосты, пока бортмеханики не успели закрепить машины...

— Но спустимся, господа, не разговаривать же на морозе!

В каюте-салоне хозяина тепло, гости спешат расстегнуть свою летнюю амуницию. Мэри, одетая в теплый халат, стоит у камина, глядя на летчиков с интересом и обычным своим вызовом. «Поглядим, господа асы, с чем вы к нам пожаловали и чего стоите!» — будто говорит ее взгляд, от которого Кроссену становится явно не по себе.

— Моя дочь Мэри, — знакомит Свенсон и указывает на кресла: — Прошу. Кофе? Или будете привыкать к русскому чаю? Советую последнее, ибо сидеть нам с вами тут долго.

— Как раз это в наши планы не входит, — замечает Ионг,

уютно усаживаясь в кресле и принимая от Мэри споровисто наполненную чашку чаю. — Благодарю... Суть дела такова. Мы прошли только что всю трассу от Номы. Всю, пройденную Эйелсоном. Вынужден признать, что в такую темень искать самолет бесполезно. К тому же за это время его наверняка занесло снегом. Гораздо полезнее было бы послать пару собачьих упряжек по берегу. Я слышал, русские уже вывели группу людей со «Ставрополя» в Провидение. Значит, остается лишь договориться с каютами...

— Э, мистер Ионг! — Свенсон грустно улыбается, подходит к бару и наливает всем по капле виски. — Когда я был здесь хозяином, я мог бы дать вам целый взвод каюров и дивизию собак. Отборных! Я собрал бы их по всей Чукотке за два дня и заодно отправил бы с ними пушнину. Для этого достаточно было пойти в мою факторию и сказать моему человеку: «Надо!» Но — простите! — я не могу сказать этого в советской фактории советскому уполномоченному. Он поспешит напомнить мне, что я достаточно грабил чукотский народ и теперь могу убираться вон.

— Может, пойти прямо в яранги? — предлагает Гильом.

— Минута уполномоченного? — Идея позабавила Свенсона. — Тогда в будущем году мне здесь нечего делать. В чужой стране, дружище, надо уважать ее порядки, так утверждает моя дочь. Не будь здесь еще «Ставрополя», которому тоже позарез нужны нарты... Впрочем, моя упряжка к вашим услугам. Но это так мало, и корма нет. Короче, надежды у вас немного. Зато моя пушнина — вот она. За три часа я загружу ваши машины добрым грузом и кошельки недурной суммой. Что касается Эйелсона — Бену я друг, мы не раз работали вместе, но скажите, что я могу для него сделать? Тут, пожалуй, русские помогут больше. Станный народ! Они охотнее идут на помощь, которая не сулит им ничего, кроме риска и хлопот, и под любым предлогом отказываются от честной сделки! И чукчей уже кроют на свой лад, вот что удивительно...

— Итак, наша каюта, сэр? — Ионг после паузы нехотя встает.

— Третья отсюда по левому борту. Там все готово, я распорядился... Мэри вас проводит.

Девушка хозяйским жестом распахивает дверь каюты, кивает на соседнюю:

— Это для ваших механиков. Кстати, вы думали о том, что две упряжки, доставившие русских в Провидение, дважды прошли этот путь? Они, между прочим, сейчас здесь, в стойбище.

— И вы молчали, Мэри? — Кроссен горячо хватается за руку и сам смущается этого жеста при товарищах.

— О, не стоит терять себя лишними надеждами. В конце концов молчать они не станут, случись им наткнуться на след «Гамильтона». Вообще, мне кажется, вам лучше дождаться русских пилотов, с ними все будет проще. Надеюсь, вы знаете, что их командору дано указание искать Бена... Ну, отдыхайте, доброй ночи.

Мэри удаляется, напоследок помахав Кроссену пальчиками. Летчики медленно и молчаливо раздеваются, разбирают постели. В углу уютно шипит газовая горелка.

— Итак? — вопрошает наконец Гильом. — Будем спать?

Глаза у всех слипаются, но ни один не решается лечь первым.

— Пожалуй, я схожу к чукчам, — говорит Ионг. — Нечего откладывать... А здесь тепло, а? Можно жить.

— Не то что в снегу у берега Ледовитого океана, — глядя в иллюминатор, вдруг говорит Кроссен.

— Если идти, так всем, — бодрится Гильом и вновь натягивает тулуп.

— Ты, пожалуй, останешься, — раздумчиво говорит Ионг. — Как там луна, светит?

— Явилась, — отзывается Кроссен.

— Ты прав, капитан, — говорит Гильом. — Надо лететь.

— Ты останешься. По крайней мере один из нас должен быть свежим. И горючее надо беречь... Джон?

Кроссен не привык, чтобы его звали дважды. Одевшись, он останавливается перед Гильомом, словно желает что-то сказать. Но в конце концов с улыбкой пихает того слегка кулаком в грудь и выходит вслед за командиром.

Огромная, крупнозвездная, пронзительно бесшумная ночь распахнулась над Чукоткой. Будто никогда не знала эта земля ни света, ни затажных, по неделям, выюг. Будто все, что способно двигаться здесь, застыло, замороженное единственно голубым сиянием луны, которое и не приходит в голову назвать светом. Спят в фактории, спят в стойбище, в мрачных, закопченных недрах «Ставрополя», в тесных каютах старушки «Нанук». Только хилые дымки, столбиками восходящие в небо, напоминают о том, что здесь живет не так уж мало людей. И может быть, далеко не для всех эта ночь так безмятежна, как она выглядит снаружи, за пределами теплых хижин.

Спаренный звук самолетных моторов разрезает редкостную тишину медленно, исподволь, словно остерегаясь ее космической силы. Но именно эта вкрадчивость звука оказывается самым безотказным способом согнать с разных людей то, что едва походило на сон. Быстро в прыгнул в свои унты Гильом в маленькой каюте, тревожно распахнул глаза капитан «Ставрополя» Миловзоров, заворочались в душном пологе яранги Ямкукай и Айметыргин, и вслед за Гильомом поднялась на палубу шхуны Мэри Свенсон. Все они слушают один и тот же звук, но каждый пытается услышать в нем свою весть — тревожную или добрую.

Вот они уже видны — два маленьких самолета. Мутно поблескивая плоскостями в холодном сиянии луны, делают вираж над мысом, плавно скользят лыжами по снегу на ровной полосе, специально подготовленной в эту богатую событиями зиму силами моряков «Ставрополя» и жителей крохотного поселка. И как водится, несмотря на глубокую ночь, к самолетам тянутся люди — самые нетерпеливые. Слишком много событий еще ждут

здесь, на Северном, в самом скором времени, чтобы проспать самолеты.

Ионг и Кроссен с бортмеханиками выбираются из кабин хотя, а выбравшись, энергично помахивают руками, разминаются. Задирает голову Джон Кроссен, глядит на луну. Ветра нет как нет. И слов нет в небольшой толпе, что окружила пилотов. Невысказанные вопросы повисают в тишине.

В свою каюту летчики вваливаются втроем, покрытые инеем, в клубах пара. Гильом спрашивать не спешит: страшновато. Долго, суетливо раздевается, помогает друзьям, крутится у крохотной газовой печурки. Наконец спрашивает, но совсем не то:

— Как машины?

— Порядок, — бросает Кроссен.

Гильом в который раз пробует ладонью чайник.

— Остыл. Пока я вас выглядывал. Но это быстро.

Кроссен глядит отчужденно куда-то в угол.

— Мне кажется, я видел...

— Что, где? — Гильом хватается его за рукав. — Ну?

— Это в устье Амгуэмы.

— И ты не сел?

— Я не уверен... Темно там, луна закрылась.

— Но что это было, черт тебя возьми?!

— Так мне показалось. Там крыло «Гамильтона» во льду. И все. Кругом все бело.

— Надо же было сесты! — Гильом не скрывает свое отчаяние, которое капитан то и дело пытается уравновесить холодным спокойствием.

— Вот и попробуешь завтра днем, если... — Ионг стягивает унты и с наслаждением выпрямляет ноги, — если сядешь. Устраивать наше кладбище на Амгуэме в мои планы не входит. И Бен не простил бы мне этого.

На звук их голосов в каюту осторожно, без стука втекает Свенсон. Лицо его заспанно, глаза слегка заплыли.

— Нашли? Говорите уж прямо.

— Может быть... Может быть... — устало отвечает Ионг.

— Завтра я лечу и уж обшарю эту Амгуэму, как... — нужного сравнения Гильом не находит, и Свенсон пользуется паузой, чтобы снова вставить свое предложение:

— Вот что, ребята. Вы можете отлично совместить два дела. В конце концов компании ваши полеты влетят в копеечку. Бензин, побитые машины... Я могу оплатить все расходы. Вам только стоит в каждый вылет брать на борт пушнину и доставлять в Ном. Не так уже далеко... Рано или поздно вам все равно понадобится бензин, а так вы с каждым рейсом сможете пополнять.

— Нет, сэр, я уже говорил. Нет, — голос Ионга тверд и спокоен.

— Поймите, капитан, я ничего не выиграю на этом. По мне хоть вся шхуна сгори со всем грузом, полная страховка будет в кармане. Но ведь какие меха! Это в конце концов год работы сотен охотников. Поверьте, мне просто жалы!

— Вы знаете Арктику не хуже меня, Олаф, — продолжает Ионг. — Здесь можно потерять человека и найти богатство. Можно и наоборот. Тем, кто слишком много хочет, Арктика не прощает. А я, извините, суверен весьма... Мы вам сочувствуем, но прошу ни слова о делах, пока мы не нашли Бена.

Свенсон постоял в нерешительности, взялся было за ручку двери, чтобы уйти.

— О'кэй, капитан. Я и не ждал много, и Мэри предупреждала меня. Но... люди уходят, капитан, бизнес остается. Что ж... Я бы сам все отдал, чтобы Бен...

Он уходит, махнув рукой и так и не dokonчив фразу.

Летчики молча пьют чай. Говорить им не о чем. Ионг гасит свет, и так же молча они лежат, не закрывая глаз.

— А может, в самом деле? — вдруг громко спрашивает капитан, словно продолжая беседу. — Что мы теряем? Поиски сами собой, зато сделаем доброе дело доброму человеку. И заработок. Ну?

— Не потеряем, — бурчит Кроссен, пытаясь разгадать, не провоцирует ли их командир. — А что найдем? Я не вернусь в Ном, пока не увижу Бена. Живого или...

— Никаких «или»! — взвизгивает Гильом. — Чукотские стойбища тут через каждые полсотни миль, спросите Олафа. Или Эйелсон не ходил по тундре зимой? Выберется, должен выбраться!

Комнатка Провиденской радиостанции в эти дни походит на самый настоящий штаб спасательной операции. Ни днем, ни ночью здесь не закрывается дверь, люди приносят сюда одни новости и предложения, уходят с другими, но уже облеченными в четкую форму приказа.

Главные здесь, конечно, пилоты, два экипажа командора Слепнева. Это не считая самого хозяина, радиста. Но сейчас всеобщее внимание приковано не к нему, а к большому листу бумаги, который только что передал Слепневу смуглый человек в тулупе. О важности документа красноречиво говорит взволнованное лицо гостя, от которого все еще исходит крепкий мороз, накопленный в долгом упряжном пути.

— «Москва, председателю Арктической комиссии Каменеву, — читает Слепнев с расстановкой. — Район востоку мыса Северного дважды обследовали разведкой. Никаких признаков исчезнувшего самолета не обнаружено, то же сторону запада. Мне известно ваше распоряжение воздушному отряду Слепнева немедленно вылететь поиски...» Нет, вы подумайте: Миловзорову известно, а мы точно на другой планете! — сокрушается Слепнев и читает дальше: — «Вследствие плохих погод вылет без предварительной телеграфной связи опасен. Но связи между нами нет. Свенсон готовит поиски санную партию, однако сдерживает отсутствие корма для собак...» Да вы садитесь! Извините, думали, вы хотите что-то передать. Мы тут закисаем без новостей, откуда же у вас это? — он обращается к человеку у двери.

— Случайно принял радист в Лаврентии, там станция хорошая. А я все равно к вам собирался, я из райисполкома.

— И очень кстати, — Слепнев оживает, чувствуя хоть небольшую, но все-таки возможность действовать. — Хватит ожиданий. Сегодня третье января, а мы не двинулись с места. Полетим без связи. — Взгляд командора упирается в неприметного маленького человека, прячущего лицо в густой русой бороде, который известен всей Чукотке как каюр Иван Дьячков. — Иван Михайлович, вы вместе с товарищем уполномоченным займитесь подготовкой упряжек. Нужно не меньше двадцати нарт под бочки с бензином, базу горючего организуем в Колючинской губе. Механикам готовить машины, чтоб работали как часы! Ну а нам, Виктор, надо бы еще раз продумать снаряжение на случай посадки в тундре.

На эти слова невозмутимый Галышев добывает из кармана и разворачивает перед Слепневым листок.

— По-моему, я учел все, это уже и упаковано, только погрузить. Но ты проверь, не помешает.

Из всех ожиданий самое волнующее — это когда не известен точный час и даже день. Такое ожидание сначала взвинчивает, потом раздражает, а еще позже попросту притупляет чувства, изнашивая душу тревогой и неопределенностью. Но истекут недели, и в душе из всех минувших бурь выстраивается спокойная ежеминутная готовность к празднику, которого ждут все.

Так ждали на Северном русских летчиков. И желанный этот день настал как-то вдруг. Два советских самолета делают традиционный круг над мысом, садятся на укатанную американцами снежную полосу и подруливают к трем американским машинам.

Стихает мотор, и в кабине Слепнева устанавливается глухая тишина. Частица большой тишины, какой одарила природа в эти дни все побережье от Номы до мыса Шелагского. Молчат все трое — пилот, бортмеханик и капитан Алексеев, прилетевший с ними.

Слепнев прикрывает уставшие глаза и, прежде чем начнется новый, решающий этап затяжной операции, мысленно перебирает в памяти самые яркие страницы последних трех месяцев: «Литке» в доке, окруженный лесами и грохотом, «Литке» в штормовом море, во льду бухты Провидения, вереницы нарт с бочками, уходящие в горы, в пургу, падающий американский самолет в снежной круговерти... Да, летчику кажется, будто он сам видел эту аварию так отчетливо, как может видеть только участник.

Они выбираются из самолета, покидают свою машину и Галышев с бортмехаником. Оглядываются в нерешительности, замечая две группы спешащих к самолетам людей. Одни идут от домика фактории и других строений крохотного поселка, но им еще далеко. Зато гораздо ближе к самолетной стоянке шхуна Свенсона, от которой широким шагом идут пятеро. Это американские пилоты и сам купец с дочерью.

Знакомятся сдержанно, летчики — по-военному. Свенсон, представляя своих, с удовольствием демонстрирует отменный русский

язык. Он единственный, кто не очень старается сдерживать радость: он все еще чувствует себя на этой земле как дома, хотя и понимает, что русские самолеты лишь приближают конец всех его чукотских дел.

Экспансивный Гильом, впрочем, тоже быстро отбрасывает прочь чуждую ему дипломатическую холодность. Он радостно улыбается Слепневу, горячо жмет его руку:

— Да вы просто герои! Я бы пришел сюда пешком, но в «конкеры» не сел бы в такое время.

— «Пешком»? — отвечает Слепнев на хорошем английском. — Пожалуй, ни для кого из нас эта возможность не исключена.

Его владение языком — приятная новость для всех. Она окончательно снимает налет официальности с первого знакомства. Всем хочется что-то спрашивать, говорить, предлагать. Они так давно ждали этой встречи, так равно встревожены общей, объединившей их бедой.

— Молодцы, отличная посадка!

— Вы начнете возить ваших людей или поможете в поисках?

— Кажется, Миловзорова решили отправить в Фербенкс.

— Эти развалюхи «конкеры» еще держатся?

— Вы впервые на Чукотке зимой?

— Жаль, пушнина, верно, пропадет...

Наконец Слепнев ловит паузу и спрашивает Ионга:

— Вы говорите, устье Амгуэмы, капитан? И никак нельзя там сесть?

— Поземка, командор. При самой отличной погоде невозможно выбрать площадку. Там всегда ветер и как тонкое покрывало над землей.

— А что, упряжки есть, каюры вернулись сюда?

— Упряжки есть, да нет корма собакам, — вставляет Свенсон.

— Корм мы привезли, надо немедленно отправить каюров на Амгуэму. И пару человек в подмогу, если вы говорите, самолет во льду.

— Этим займется Олаф, — говорит Ионг. — А вам с Джоном, командор, по-моему, стоит слетать на его «стирмере». Все же как там погода, метет сильно?

— Как будто не очень. Трудно сказать: луна была прикрыта.

— Вы можете прямо сейчас, командор?

— Но не раньше, чем мы побываем на «Ставрополе», капитан. Возможно, этим же рейсом нужно брать Миловзорова. Если вопрос с вашей стороны не вызывает затруднений, доставить его хотя бы в Ном.

— Да, да, мы понимаем. С нашей стороны нет проблем, я ручаюсь. Вы, мистер Свенсон?

— В Номе сделают все возможное, полная гарантия, — энергично говорит Свенсон. — Я бы отправил с Миловзоровым свою дочь, она поспособствует.

— Отлично, — Слепнев как бы подводит итог первым переговорам. — База горючего у нас в Колючинской губе, полоса

там готова, люди следят. А теперь, если позволите, мы навестим наших моряков.

— «Ставрополь» вон там, командор, держитесь на ту скалу, — любезно подсказывает Свенсон. — Придется шагать по торосам мили две, учтите.

— Что ж, придется... Мы найдем вас на шхуне? — Слепнев обращается к Кроссену.

— Да, я жду.

Группы расходятся каждая в своем направлении, но Мэри вдруг нагоняет Слепнева. Кроссен останавливается в нерешительности.

— Извините, командор, — говорит девушка, запыхавшись. — Если отец меня отправит, другого времени не будет. А мне очень важно задать вам несколько вопросов. Я от газеты... Надеюсь, не очень помешаю?

Ее чуть вызывающая манера поначалу настораживает, однако обаятельная и обезоруживающая откровенность берет верх.

— Если очень важно... Но вы слышали, путь наш нелегкий.

— Я гуляю по этим льдам с осени, давно привыкла... Итак, мистер Слепнев, вы уверены, что сможете сразу приступить к поискам Эйелсона? А если ваши власти потребуют сначала эвакуировать людей со «Ставрополя»?

— Исключено. Зимовка на пароходе, судя по сообщениям капитана, организована четко, и место как будто неопасное. А если человек зимой в тундре... Конечно, будем искать.

— Вы уже летали на Севере зимой?

— Нет.

— Этим можно объяснить вашу долгую задержку в Провиденции?

— Вы хорошо осведомлены! — Слепнев с удовольствием отмечает, что девушка не так наивна, как показалась вначале. — Скажем так: мы пытались наладить связь со «Ставрополем» и ждали погоды.

— Как вы думаете, почему Эйелсон принял предложение отца и согласился возить пушнину? Его привлекли деньги или что-то еще?

— Примерно такой вопрос я собирался задать вам... Думаю, Бен Эйелсон из тех людей, что всегда тоскуют по открытиям. Пушнина тут ни при чем, это был повод. Наверное, еще возможность помочь человеку в беде. Они ведь были друзья с вашим отцом?

— Скорей хорошо знакомы... Вы поступили бы так же?

— Безусловно, если я полярный летчик.

— Отчего летом на остров Врангеля полетел Кальвиц, а не вы? Мы могли бы познакомиться с вами еще в июле.

— Если б я знал! — Он от души смеется ее откровенности, такой непривычной в устах девушки. — А в общем, Кальвиц ведь был на Чукотке пионером и пока не торопится на покой. Но работы здесь хватит и нам.

— Почему ледорез «Литке» после острова Врангеля не

пошел на помощь Миловзорову? Мы ведь уже тогда торчали здесь зажатые, мы и «Ставрополь».

— Я думаю потому же, почему Кроссен не сел на Амгуэме сразу, как заметил крыло «Гамильтона». Необдуманная попытка помочь часто оборачивается еще большей трагедией. Насколько я знаю, ледорез был очень поврежден льдами на подходе к острову, рисковать капитан не мог.

— Все же помощь он предлагал, я знаю.

— Тогда вам должно быть вполне понятно, что для капитана Дублицкого это был вопрос чести. Наверное, как для вашего отца — любой ценой успеть на осенний пушной аукцион. Или хотя бы доставить туда товар... Вы полагаете, он не догадывался, что его предложение провоцирует Эйелсона на риск?

— Нет-нет, отец не способен на это. Он просто должен знать, что сделал все возможное для успеха дела. Что касается риска, летчику, думаю, было видней.

— Так вы летите с нами в Ном? — меняет тему Слепнев.

— Никогда! В редакции меня не поймут, если я уйду в тот момент, когда события только начинаются. Хотя отец, конечно, попытается меня сплавить при первой возможности... К тому же вам не стоит спешить в Ном, снова можете застрять, не правда ли? Над проливом эти вечные туманы. На крайний случай, если Миловзоров очень уж плох, у отца есть хорошие лекарства, каких наверняка нет у вас. О, не беспокойтесь, просить вам не придется! Отец и так в долгу перед вашими моряками... Как, вы не знаете? Они отыскиали «Элизиф», нашу вторую шхуну, на камнях у мыса Якан. Это где-то западнее. Помогли людям с продуктами, хоть у самих, я слышала, небогато.

— Для нас это нормально, — улыбается летчик, порываясь уйти. — Да и ваш отец, возможно, поступил бы так же... Но мне пора.

— Мы вас ждем, командор!

Слепнев догоняет своих, когда зимующий пароход уже хорошо виден. Впрочем, теперь это не столько пароход, сколько фантастический корабль-дворец, заросший снегом и льдом. Его причудливые округлости, образованные мастерницей-зимой на месте рангоута и такелажа, всюду, где есть выступы, чуть мерцают в лунном сиянии. Бортов почти не видно, кругом сплошные торосы, отчего судно кажется значительно крупнее, чем на самом деле.

Палуба оказывается неожиданно чиста от снега и льда, чисты и механизмы, которыми пользуются моряки, доставляя с берега грузы или отправляя что-то в факторию и стойбище. Слабым светом керосинок светятся иллюминаторы, из глубин коридора доносится звук радио. Это говорит Москва.

Люди исчезают внутри судового коридора, тщательно закрывая за собой дверь. Тишина смыкается снаружи. Но вскоре рождается в воздухе движение, вначале неуловимое: то ли легкий шорох, то ли шевеление пуховых снежинок на палубе, в углах. Чуть потускнел лунный свет, редкие снежинки вальсом кружат по палубе, оживает брезент тяжелых чехлов на лебедках. Задышали,

закачались антенны, ванты, и вот уже совсем скрылась луна в пелене метели, и ветер завыл, нарастая, — неугомонный певун-ветер, успевающий из каждого, едва приметного уступа на снегу извлечь особый томительный голос...

Прежде чем пройти к Миловзорову в каюту, парторг Лошкарев приглашает гостей в салон. Здесь довольно холодно, что же касается света, то «летучую мышь» хозяин несет с собой.

— Вот примерно так у нас всюду, — как бы извиняется Лошкарев, обращаясь в основном к новому своему капитану Алексеву. — Так что обживайтесь, Григорий Михайлович. Устройтесь пока у Павла Георгиевича на диване, до эвакуации его. А я уж на нарах, главное — там тепло.

— Ну, надо полагать, Маврикий Трофимович постарается, и мы с Миловзоровым скоро расстанемся. Если верить рассказу врача, медлить просто нельзя.

— Но с другой стороны, — возражает Лошкарев, — во всем Фербенксе вряд ли вы найдете лучшие лекарства, чем есть у Свенсона.

— Кстати, его дочь сама предлагала, — замечает Слепнев.

— Да, да, мы уже пользовались его травами и, знаете, получили заметное облегчение. К тому же, надо бы учесть, ведь за ним тут ухаживают все свои, это немало...

— Пожалуй, нет смысла обсуждать это, — мягко перебивает Слепнев. — Пароход дрейфует во льдах, все может случиться, и рисковать нам не позволят. Приказ получен, подумаем лучше, как его исполнить. Вернее всего, как только будет ясность с Эйелсоном, первым же рейсом отправим Миловзорова в Ном.

Тут дверь салона открывается, и в помещение wpłyвает еще одна «летучая мышь».

— Разрешите? — Произносит «лампа» густым басом. — Вахтенный матрос Войтов. Вам тут не видать, а я подумал, это важно. Там ветер. С запада напирает. Снег подняло кругом.

— Ах ты, беда! — вырвалось у Слепнева. — Изменилась все-таки погодка... Извините, поспешу на шхуну, меня там ждут.

— Стоит ли, Маврикий Трофимович? — останавливает его Лошкарев. — Если погоды нет, сообразят же они, что ждать вас нет смысла.

— Не совсем так. Что подумают они, то их дело. А мы должны держать слово, чтобы в нас верили... О моих ребятах вы позаботитесь, так?

— Устроим как-нибудь, — замялся Лошкарев. — Вообще-то думали, вам будет удобнее на берегу, рядом с самолетами. И места там, в фактории, готовы. Но переночевать можно и у нас.

— Добро. Что ж, зайдем к Павлу Георгиевичу — и за дело. Если пурга разгуляется, останусь на шхуне. Там и подробности обсудим, пока погода время дает. А вы подготовьте двух крепких парней, возьмем их на Амгуэму.

Много, очень много верст надо исходить по тундре зимой, чтобы научиться читать ее снежную карту в сером полумраке,

лишенном теней. Где тут берег моря, где устье реки, где озеро и где галечная коса, на которой не поджидает самолетную лыжу коварный куст березки, скрытый в рыхлом сугробе. Немало нужно налетать часов и дней над этой землей, чтобы отважиться сквозь неистребимую вуаль поземки сказать себе: «Это Амгуэма!» И потом выбрать площадку, посадить машину, да так, чтобы и взлет был возможен. Иначе ведь лучше садиться прямо на кладбище, как мрачно шутит Гильом.

И все же они сделали это.

Плотный ветер без устали гонит поземку, наметая возле торчащих изо льда обломков обтекаемые сугробы. Сквозь снежную пелену поодаль видны два самолета: американский «фейрчайлд» и «юнкерс» Слепнева.

Пешни и ломики упорно, хотя и малоуспешно, колотятся в лед вокруг обломков самолета. Люди долбят лед устало, механически. Их лиц почти не видно: воротники, бороды и усы густо поросли инеем. Временами кто-то оступается, скользит на ледяных гранях: трудно держаться на ногах, когда забыт счет дням, лишенным нормального света, и ночам, лишенным сна и тепла, когда нет конца этой смертельной — теперь уж нет сомнения — работе. Оступившегося поддерживают, и снова вонзаются пешни в снег, давно ставший льдом, и лопаты, скупно звякая, выгребают из ямы жалкую толику льда, вновь ставшего снегом.

Их всего шестеро: Слепнев с механиком Фарихом, матрос Войтов со «Ставрополя», матрос с «Нанук» Джекобсон и Гильом со своим бортмехаником. Кто-то один периодически бросает оружие и бредет к «юнкерсу» варить еду. Едят все вместе под гул примуса — единственного для них источника тепла. Едят молча. Когда кончаются силы, забираются в спальные мешки из оленьих шкур и пытаются спать прямо в простывших самолетах, полусидя. Просыпаясь, словно заведенные, пьют кофе с шоколадом и выбирают в непреклонный ветер. И снова долбят, долбят неподатливый лед изо дня в день, не замечая, что дни все дольше и светлее. Не замечают и первого мартовского солнца, обозначившего голубыми тенями в торосах линию морского берега.

Наконец после долгих усилий заледеневшая, забитая снегом пилотская кабина вскрыта. Тела славного полярника Бена Эйелсона и его бессменного бортмеханика Борланда лежат на снегу, покрытые брезентом. Люди тупо смотрят на них, не в силах выпустить из рук свои пешни.

Но пронзающий ветер быстро выводит всех из оцепенения. Бортмеханики спешат к машинам, начинают возиться в моторах. Гильом и Слепнев с помощью матросов вносят тела погибших внутрь «юнкерса», прыгивают на снег. Молча глядят на обломки, не сговариваясь, стягивают шапки. Прославленная машина Бена Эйелсона достойна этой молчаливой минуты ничуть не меньше, чем сам Бен. И тот, кто пришел в Арктику работать, должен понимать такие вещи без слов.

Гильом извлекает из кармана фляжку, непослушными руками свинчивает крышку, смотрит в лицо Слепневу. Ему очень хочется

что-то сказать, но что могут тут слова! Он просто сжимает плечи русского, вручает ему фляжку.

— Ты первый, командор.

Отхлебнув глоток, Слепнев пускает фляжку по кругу. Гильом пьет жадно, точно простую воду. На миг прикрывает рот рукавом.

— Пора, — говорит Слепнев и торопливо обнимает американца в неловкой попытке утешения. — Нас уж, видно, потеряли, и дел еще много.

Гильом шагнул было к своему самолету, но вдруг остановился, прислушиваясь. Сквозь ровный, но не очень сильный шум поземки все отчетливее рокот мотора.

Над косой снижается самолет.

— Это Рид, кэптэн Рид! — улыбка трогает губы Гильома. — Встретим, командор!

Они выбегают на укатанную и очищенную от неровностей полосу, в самое ее начало. Показывают идущему на посадку самолету границу полосы и ее направление. Шарф, поднятый в руке Гильома, указывает ветер.

Новенький «фейрчайлд» делает контрольный круг, снижается осторожно. Но выступы на снегу очень трудно заметить. А их хватает даже на расчищенной полосе. Самолет снижается чуть раньше, чем было допустимо. Сжав кулаки, Гильом помогает товарищу, корректирует посадку криком, заранее видя, что самолет уже наведен неточно. Не доходя буквально нескольких метров до начала расчищенной полосы, он ударяется лыжами о заструги, подпрыгивает, перелетает почти всю полосу по воздуху и в самом конце ее копотирует, ломая лыжи и пропеллер.

Слепнев и Гильом бегут к машине, остальные спешат следом. Но прежде чем они добежали, из кабины выпрыгивает стройный человек в форме капитана американских ВВС. Даже не оглянувшись на самолет, он четким шагом, отчаянно стараясь не хромать, подходит к Слепневу, по-военному рапортует:

— Кэптэн Рид, Аляска. Прибыл со специальным заданием вручить вам радио из Вашингтона.

Гильом выхватывает у Рида поданную Слепневу радиogramму, читает: *«Государственный департамент приглашает командора Слепнева и механика советского аэроплана сопровождать тела погибших до Фербенкса...»*

Фарих читает из-за плеча Гильома, старательно шевелит непослушными губами, то и дело поднимает на Рида удивленные глаза.

— Спасибо. — Чуть растерянно Слепнев протягивает капитану руку. — Но ваша машина...

— Не стоит внимания, командор, — просто отвечает Рид. — Я выполнял задание правительства Соединенных Штатов, и я его выполнил. Выбраться отсюда вы мне, надеюсь, поможете? — Он впервые озирается вокруг, ежится: — Неуютно у вас, в Сибири...

— Что ж, Маврикий Трофимович, летим в Америку? — вопрошает Фарих.

— Видно, придется, Фабио Брунович. Дело тут дипломатиче-



ское. Но вначале добраться бы до Северного. Нам ведь еще везти Миловзорова.

В этот солнечный мартовский день в Москве впервые настоящему запахло весной. Неуловимый ее дух разглаживал лица людей на улицах, проникал в вагоны трамваев и в коридоры учреждений. Благодаря его незримой работе все, кто спорил, были снисходительны, кого распекали — полны энтузиазма немедленно взяться за дело по-новому, а кто обижен — готов простить.

Щедрые лучи еще довольно низкого, но сильного мартовского солнца проникают через огромное окно и сюда, в одну из приемных в здании Совнаркома. Солнце ярко освещает табличку на обитой кожей двери с надписью: «Председатель Арктической комиссии С. С. Каменев». Двое немолодых посетителей периодически с почтением поглядывают на дверь и продолжают терпеливо ждать.

В приемную спокойно, по-домашнему входит молодежавый солидный человек, приветливо кивает секретарше. Получив ее уважительный ответный кивок и не обращая внимания на остальных, он входит в кабинет Каменева.

— Я слышал, искали меня, Сергей Сергеевич? — Гость от самого порога идет навстречу хозяину кабинета с протянутой рукой. — Ну вот он я, решил заглянуть, — продолжает гость. — Человек я старомодный, телефонному разговору предпочитаю личную беседу. Как дела на ледовом фронте? Американцы что-нибудь натворили? Или наши?

— А мне всегда казалось, что это я должен получать информацию у вас в Наркоминделе! — замечает Каменев. — По моему, все складывается довольно благоприятно. Если, конечно, не считать погибших летчиков и больного капитана.

— Кстати, насчет капитана. Вопрос о его лечении на Аляске согласован, запросили американцев. Можете радировать Слепневу, что эта часть операции решена... И все-таки у вас что-то есть еще! Ну-ка, выкладывайте!

— Как сказать... — Каменев мнетя. — В самом деле, мне следовало бы услышать это от вас. При нынешнем уровне отношений с Соединенными Штатами для них было бы разумно направить копию этого запроса НКВДу. Смотрите.

Каменев протягивает гостю листок. Тот быстро читает текст, что несколько дней назад был вручен Слепневу капитаном Ридом на далекой заснеженной Амгуэме.

— Ишь, какие мы лихачи! — забавляется гость. В эти минуты ему нет дела до снегов и чужого риска. В конце концов он в обжитой, уютной Москве тоже рискует, только совсем, совсем иначе. — Слепнева нам подавай в гости! Без оформления, без подготовки, немедленно! И ситуацию поймали — ни отказать, ни затянуть...

— Затягивать решительно невозможно, Борис Витольдович. Люди измотались, а вся работа у летчиков в сущности впереди. Возможно, придется и пушнину возить, это и наша забота теперь. Американцы лишились трех машин... Да, и Миловзорова в любом

случае нужно сопровождать, чтобы сделали там все как надо. Кроме Слепнева, это поручить некому.

— Вы правы, конечно. И все же не нравится мне, что американцы толкуются на нашей Чукотке, как хотите. И Свенсона этого пора гнать, обойдемся.

— Ну, пока что нам нечем было его заменить, вот и терпели.

— Ничего, времена меняются. Эту операцию все-таки снова вытянули мы, как и компанию генерала Нобиле. И Врангель мы освоили, и этих летчиков доставим — пусть призадумаются дипломаты!

Уходя, он добавляет строго:

— Только Слепнева приструните. Чтобы не очень там, без вольностей. Строго, сдержанно. В общем — по-советски.

Такого многолюдья еще не знавали эти места. На укатанной снежной полосе собрались моряки с обоих зимующих судов, летчики, чукчи из стойбища Рыркайпий, что за мысом, полярники из фактории. Некоторые счастливчики с чемоданами или портфелями: им улететь самолетом. Первые в истории мыса Северного авиассажиры.

Четыре крылатые машины стоят рядком, точно на параде. Но внимание большинства людей устремлено к «юнкерсу» Слепнева. Сюда направляются нарты, на которых доставлен с парохода укрытый шкурами капитан Миловзоров. Рядом с сосредоточенными лицами идут Лошкарев с Алексеевым. Народ перед упряжкой почтительно расступается.

Нарты замирают возле самолета, и к Миловзорову подходит Слепнев. Разговаривать лежа капитану не пристало: он просительно глядит на Лошкарева, и тот помогает ему сесть.

— Ну вот, Павел Георгиевич, настал и ваш черед. — Слепнев пытается ободрить капитана улыбкой, но губы его сильно воспалены, и выходит нечто жалкое, даже страшноватое. — Понимаю, как вы устали ждать, но мы старались все возможное... Путь до Фербенкса долгий, надо выдержать. До Номы пойдем без посадок. То есть постараемся.

Миловзоров выглядит сильно ослабевшим, но то, что он хочет сказать, для него, похоже, очень важно. Беспомощно улыбается, шевелит губами, и Слепнев слышит, чуть наклонившись:

— Видите, как дорого обходится одна неверная оценка своих возможностей. Лавина неудач, катастроф, трагедий... Всем нам урок, всем...

Возле них появляется Мэри с блокнотом в руках. Она прислушивается, напрягаясь, торопливо записывает слова капитана. Слепнев пока не замечает ее: для него много важнее состояние капитана.

— Полно, Павел Георгиевич, вы тут ни при чем. Вам просто более других не повезло. Но в этой истории, пожалуй, и нет чело- века, о котором можно было бы сказать обратное... Да у нас с вами еще будет время обсудить все. Теперь надо лететь.

Вместе с Лошкаревым, Алексеевым и Фарихом Слепнев вносит

носилки в самолет. Мэри терпеливо дожидается, пока закончат погрузку, подходит к Слепневу.

— Простите, командор, но разве вы не тот самый человек, которому здесь повезло? Вы стали полярником, героем этой зимы, теперь станете героем Аляски.

— Я предпочел бы вернуть Аляске ее собственных героев, мисс Мэри. Живых. Заменить их мне, увы, не дано... Вы летите? Мне помнится, вы хотели с нами.

Кроссен, приближаясь вместе со Свенсоном, кладет свою тяжелую руку на плечо девушки.

— Мы остаемся, командор, — отвечает летчик за нее. — Мы тоже умеем исполнять свой долг до конца. Чистого вам неба!

— Все это весьма печально, — Свенсон, пожимая руку Слепневу, как всегда излишне многословен. — У меня есть основания благодарить судьбу: я узнал русских... Представьте, после того как пятнадцать лет работал с вами здесь, на Чукотке. И оттого грустно вдвойне. Пожалуй, здесь погибли не только люди и самолеты. Нет больше компании Свенсона. Хватит. Вы управитесь сами, а мне пора на отдых...

При этих словах Свенсона начинает гулко чихать мотор «юнкерса». Гильом и Ионг, прощально помахав тем, кто остается, забираются в свои маленькие машины.

— Аэропорт на Северном закрывается! — кричит кто-то, но его почти не слышно. Прощание выходит краткое, почти суровое: пилоты «ловят» погоду. Арифметика этого стихийного аэропорта работает слишком активно против них: из семи машин, что побывали здесь в последние несколько месяцев, теперь могут взлететь только три.

Слепнев выводит самолет на нужный курс, выглядывает в кабину. Жаль, этого снимка Мэри Свенсон сделать не удалось: герой сверхдальних перелетов, еще десять лет назад преодолевший Атлантику от Ньюфаундленда до Лиссабона, Патрик Рид в роли сиделки рядом с не менее прославленным русским капитаном Миловзоровым, зачинателем колымских экспедиций. А дальше, в хвосте самолета, накрытый двумя флагами, американским и советским, в вечной неподвижности застыл рядом со своим бортмехаником Бен Эйелсон — тот самый, что совсем недавно совершил вместе с Уилкинсом героический бросок из Америки через полюс к Шпицбергену.

И все эти знаменитые люди — его пассажиры. За штурвалом их самолета — он, молодой энтузиаст «Добролета» Маврикий Слепнев, отныне полномочный представитель своей великой, хотя и молодой страны в Соединенных Штатах. Как-то все это обернется?

Слепнев думает о том, что ждет его в ближайший месяц. Это будут трудные дела, не менее трудные, чем сам перелет. В его мыслях о будущем нет места для мыса Северного, который вскоре станет вновь лишь точкой на карте великих чукотских пространств. Не знает летчик, что спустя ровно четыре года только что покинутый им аэродром на Северном станет еще более шумным,

многолюдным и снова прославит на весь мир имя Маврикия Слепнева, одного из первых Героев Советского Союза, участника спасения челюскинцев.

...От Северного до Теллора, одним гигантским воздушным прыжком, преодолел борт № 177 всю Восточную Чукотку. Дальше — Ном, Нулато, Руби, Фербенкс... Встречи, представления, приемы, скорбь, сдержанные улыбки. Потом церковь, панихида, государственные флаги США и Канады над телами летчиков и рядом — алый флаг Страны Советов, сделанный специально по заказу властей города Фербенкса. И по просьбе Эйелсона-отца. Это случилось в самом начале 1930 года, когда Соединенные Штаты еще не решались признать Советский Союз.

Звучала в церкви траурная музыка, а в сознании Слепнева, в ритме ударов оркестра отчетливо звучали простые слова старика Эйелсона, сказанные им при встрече, еще на аэродроме:

— Я не знаю вашей страны, но обязательно приеду посмотреть ее. Так будет! Наверное, это очень хорошая страна, если там живут такие парни, как вы.

А наутро, когда Слепнев зашел перед вылетом на родину в больницу к Миловзорову, Павел Георгиевич, все еще очень слабый, как бы досказал мысль американца на свой лад.

— Большое дело сделал этот летчик, мир его праху! Сам того не зная! — произнес капитан, когда все важное было уже в сущности сказано. — Большое прежде всего для будущего. Когда-нибудь, попомните, вы вместе с его земляками станете работать на Севере планомерно, по-хозяйски. Без риска. Здесь иначе и нельзя: только вместе, на общее благо. Много произойдет событий до той поры, а вспоминать будут его, первого. Ну и вас, конечно.

...Земля носит разных людей, но Север отбирает немногих. Тут в особой цене — терпение и еще трудное искусство влезть сердцем в чужую беду.

Но и чужая беда делает свой отбор. Одни вместе с желанием помочь ищут в ней и шанс для себя. Хотя бы крохотный. Много таких знал Север, и имена их развеяны ветрами среди льдов.

Был на Севере важный, богатый человек Олаф Свенсон. Неплохой человек — из тех, кого отбирает Север. Но состарились завезенные им на Чукотку товары. Даже стальные винтовки и те не вечны — ржавеют. И поколения ушли, те, кто знал Свенсона. Нет больше его следов.

Но есть на карте Аляски крохотный городок по имени Эйелсон. Он будет всегда, потому что всегда будет в устье чукотской реки Амгуэмы пустынная коса, ставшая памятником герою-летчику. Человеку, который сначала шел на выручку, а шансы считал потом. Если оставался жив. Это — коса Двух Пилотов.

Иные считают, ее название — от двух погибших американцев. Но уточним: из них пилотом был только один, сам Эйелсон. Вторым героем косы стал советский летчик, проводивший своего американского кумира в последний скорбный путь. Во славу великого полярного братства.



Владлен Крючкин

«ДРУЗЬЯ ПО РИСКУ ЖАЖДУТ РИСКА»

— Пот! Пот! Пот! — несется в морозном воздухе над излучиной замерзшей реки. Собаки, почти не снижая скорости, резко берут влево и вновь бегут по прямой, оставляя на упругом снежном насте характерные цепочки следов. Одиннадцать крепких псов, соединенных в упряжку веером, лихо несут нарты весом более двухсот килограммов. Мы возвращаемся к зимовью после объезда охотничьих угодий, проехав за два дня больше сотни километров и проверив около трехсот песцовых капканов. Путь неблизкий, и времени для разговоров и наблюдений было более чем достаточно.

На нартах впереди — хозяин упряжки, красивый пятидесятилетний крепкий человек, охотник Николай Копань, а сзади — я на ворохе оленьих шкур. У меня сразу две цели — кинооператора и журналиста. Давно мне хотелось и снять ленту о собаках Севера, и написать очерк о собачьих упряжках, число которых хотя и значительно поубавилось в Арктике, и продолжает катастрофически сокращаться, но пока еще имеет место благодаря аборигенам Севера и осевшим там давно старым охотникам, приехавшим с материка.

Для осуществления своих планов я решил пожить немного на зимовье охотника-промысловика Николая Копаня, освоить управление собачьей упряжкой и поговорить обстоятельно на интересующую меня тему с человеком, много лет промышляющим песца на собаках в глубинах Таймыра.

Уже две недели, как я здесь, в местечке Зеледеево. Вертолет забросил меня на зимовье, расположенное в ста километрах от поселка Диксон, к одинокой избушке и оставил с киноаппаратурой, рюкзаком продуктов и страстным желанием подружиться с собаками Николая Копаня.

...Собаки на бегу часто оглядываются, как бы желая убедить-ся, что их хозяин цел и невредим и находится рядом с ними. А мо-

жет, их заставляет оглядываться любопытство: что это за незнакомый человек рядом с хозяином? И снова, вытянув морды по направлению движения, несутся они вперед, к желанной цели. Сейчас это не одиннадцать разнохарактерных и разномастных псов, а единый слаженный механизм, настроенный на выполнение поставленной задачи. Только облако пара над собаками да вывалившиеся розовые языки говорят о том, что хлеб их нелегок.

— Тоба!.. Тобаля!! — скомандовал неожиданно Копань, заметив, что собаки устали, и они тут же выполнили его команду — легли на снег, плотно прижавшись друг к другу и свернувшись каждая калачиком.

— И мы покурим, — сказал улыбаясь Копань, доставая свой кисет с табаком и экзотическую трубку из мамонтовой кости. — Пусть собачки отдохнут полчаса... До зимовья осталось километров двадцать... Теперь будут бежать быстрее... знают, черти, дома их ждет трапеза... Донесут одним махом.

Я достал свою любимую массивную трубку, сделанную из клена, — я всегда беру ее в Арктику, потому что она хорошо держит тепло и при необходимости даже греет руки, — набил ее пахучим голландским табачком. Мы разговорились.

— Давно промышляешь? — спросил я Копаня. К тому времени мы были с ним уже на «ты». Копань не спеша затащил трубку в рот, ответил.

— В этом году исполняется ровно двадцать пять лет, как я на Севере.

— И все время на собаках?

— Не всегда... Ты разве не заметил у меня на зимовье небольшой гараж?! Три года назад мне выдали мотонарты «Буран»... Но у меня есть еще старенькая гз-тз-тэшка...

— Как?! — удивился я. — У тебя есть свой вездеход?! Да ты неплохо живешь... Где ты добыл его? Ведь частникам вездеходы не продают.

— Собрал из брошенных деталей... По тундре их немало валяется.

— Послушай, Николай! — начал я развивать большую тему. — При таком мотопарке тебе и собачья упряжка не нужна... Возни с ней — корми, ухаживай, лечи... Зачем ты держишь собак?

— Э, брат! Да ты недооцениваешь собачек! — И Копань с любовью посмотрел на свою отдыхающую свору. — Летом, когда тепло, хотя летом мы не промышляем, а только готовимся к зиме, и в распутицу вездеход бывает нужен... Правда, нам нужны вездеходы, которые не портят тундру... А в полярную ночь, когда самая охота и условия работы наиболее жесткие, когда нужно совершать выезды к самым дальним капканам, я доверяю только собакам... Они не подведут.

— А «Буран»? А гз-тз-тэ? — не соглашался я. — Чем они плохи зимой?

— Чем?! Да тем, что в большие морозы с ними риска больше... Представь себе: полярная ночь, пятьдесят градусов мороза, а у тебя отказал двигатель вездехода где-нибудь в двухстах километ-

рах от зимовья... Тогда — каюк. Не дойти по глубокому снегу в такой мороз живым до жилья... Замерзнешь... Да и заблудиться в полярную ночь в тундре очень легко.

— Николай! — перебил я его. — А что, техника часто отказывает?

— Ну а как ты думаешь?! С запчастями для «буранов» у нас очень туго... Рыбзавод, которому мы, охотники, подчиняемся, технического обслуживания нашей техники на должном уровне осуществить не может... Запчастями почти не обеспечивает... Сами крутимся... А мой гэ-тэ-тэ вообще весь состоит из списанных деталей. Можно надеяться на такую технику?! Скажу тебе прямо: когда еду на собаках, я часто песни пою, когда же на вездеходе, порой не грех и богу помолиться, чтобы помог доехать живым до жилья.

Тут я вспомнил разговор о ездовых собаках с товарищем из Хатангского райкома партии.

— Мы сейчас жалею, — говорил он, — что в свое время ограничивали охотников в обеспечении собачьими упряжками... Мы слишком переоценили «бураны». На первый взгляд преимущества у «Бурана» перед упряжкой явные... Скорость, возможность обслуживать большие охотничьи угодья, давать больше план... Это подкупает... Но на деле все оказалось гораздо сложнее. Хатангский район большой, охотников и рыбаков у нас разбросано много. Представьте себе, всех надо обеспечить «буранами», запчастями к ним, по зимовьям и выездным точкам с лета разбросать бочки с горючим, смазочными материалами... С запчастями у нас особенно сложно. С собаками, правда, тоже забот хватает... На каждую упряжку на зиму надо запасти не меньше тонны рыбы или белушьего жира... Им надо организовать ветеринарную службу, делать прививки, лечить. И тем не менее будет лучше, если мы вернемся к собакам. Собаки в упряжке — это не только тяговая сила, это еще и живые существа, с которыми охотник и поговорить может в далекой морозной тундре. Они его и согреют во время пурги, и помогут дорогу разыскать... И еще. С собакой общаются дети охотников. От отца к сыну переходит искусство обращения с собакой, прививается любовь к животным.

К сожалению, упряжек осталось очень мало. На весь наш крупнейший район наберется десятка два, не более... В основном их можно найти у долган и нганасан в поселке Сындаско... и еще кое-где по точкам... А ведь, если вспомнить историю освоения Таймыра, ни один шаг здесь не был сделан без собак и собачьих упряжек. С их помощью в XVIII веке была исследована крупнейшая территория. Это они 9 мая 1742 года, впервые в мире, домчали русского офицера Семена Челюскина до крайней точки Азиатского материка, до мыса Челюскин... И я бы поставил там памятник не только гению человеческому, но и собаке, вместе с ним совершившей этот подвиг... А каковы они теперь, наши ездовые собаки?! Чистокровная сибирская ездовая лайка утеряна. Остались одни помеси. Во всяком случае в нашем районе нет хорошей выносливой собаки.

И теперь, если мы решим развивать упряжное собаководство, надо будет просить помощи у специалистов.

...Солнце уже касалось горизонта. Надо было ехать. Положенные для отдыха собак полчаса прошли. Копань поднялся с нарт и, обращаясь к собакам, громко сказал: «Ну, милые, не засиделись?» Собаки мгновенно вскочили и, предвкушая бег к дому, завертели пушистыми хвостами. Николай подошел к ним, проверил упряжь, а затем поочередно каждую лапу передовика. Убедившись, что все в порядке, он резко бросил свое тело в нарты и, свистнув по-молодецки, крикнул: «Вперед, родные!»

Собаки рванули так лихо, что я чуть не вывалился из нарт, но вовремя успел ухватиться за лохматый воротник Николая. Мы поехали с ветерком.

Часа через полтора на горизонте показалось зимовье Копаня. Собаки припустили быстрее. Нам оставалось преодолеть на нартах еще две замерзшие протоки и большое снежное поле.

— Та! Та! — крикнул собакам Николай и повернул их направо в русло протоки, стараясь выбрать для них наиболее удобный путь. Передовик слушался великолепно, но левая пегая собака по инерции тащила прямо. Ей казалось, что так короче. Передовик вдруг рыкнул на нее так устрашающе, что она тут же стала тянуть в унисон со всеми.

Чем ближе к дому, тем чаще собаки повизгивали от радости. Их манила огромная туша белухи, которая лежала возле сарая и была хорошо видна им издали. Когда подъехали к зимовью, я соскочил с нарт и открыл широкие двери дома. Копань тут же направил упряжку в открытую пасть сеней, и она исчезла внутри. Я закрыл двери. Николай начал распрягать собак.

— Чем кормить будешь собак? — спросил я, как только Николай кончил возиться с упряжкой.

— А вон, в бочке, приготовлено на три дня... жир белухи с овсянкой... Это они любят... Но сначала помоги загнать их по котухам*... Передовика и этих троих, белых, посадим вместе в левый котух, а этих, пестрых, тащи в средний... С белыми они драться любят... Дерутся до крови, а я потом их лечу... Оставшихся загоняю в правый котух. Они спокойные... Вот так, толкай их, не бойся, а этого тащи за холку... Не любит в котухе сидеть... Молодец! Привыкай обходиться с собачками... А теперь мы их покормим... Заслужили, родненькие.

И Копань стал огромным черпаком выгребать из бочки в кормушки большие порции собачьей еды.

Собаки набрасывались на еду так, как будто боялись, что у них ее отнимут. Глотали куски белушьего жира, даже не пережевывая.

Вскоре вся свора, наевшись, улеглась на покой. А мы занялись собой. И своим ужином.

Трапеза Копаня заслуживает особого внимания. И прежде всего меня поразили его поварские и пекарские способности. За неполных полтора часа Николай успел испечь несколько буханок душистого хлеба, сварить не хуже украинского вкусный борщ, приготовить второе блюдо из оленины и поставить на закуску стро-

* Специальное помещение для собак, находящееся тут же, в зимовье охотника.



Верные друзья — собаки

ганину из мороженого чира и омуля с перцем. Мои консервы рядом с такой едой выглядели бы очень бледно, поэтому я решил их даже не открывать. Но зато я сварил горячий душистый глнтвейн (надо же было хоть чем-то блеснуть перед Николаем).

Ужин вышел царский. Вся его прелесть состояла в том, что проходил он на 74-м градусе северной широты и в тот момент, когда над зимовьем Копаня всю неистовствовало полярное чудо — северное сияние. С кружками горячего глнтвейна мы несколько раз выходили поглядеть на это волшебство, и каждый раз я думал одно и то же: «Вот то, что Николай получает в награду за свое одиночество в течение длинной полярной ночи. Если человек что-то теряет, в компенсацию он имеет что-нибудь, чего нет у других».

— Скажи, — начал я, — сколько же осталось собачьих упряжек в Диксонском районе?

— Две-три, больше не наберешь, — ответил он, немного подумав. — Хотя по поселкам бесхозных собак бегают еще много... А знаешь, я хорошо помню, лет так двадцать назад на Диксоне



Породистых щенков холят и лелеют

одновременно собиралось больше сотни собачьих упряжек... Существовала даже специальная ветеринарная служба для собак. И что самое ценное, уходя в отпуск, охотник мог оставить своих собак под профессиональным наблюдением. Сейчас же я решаю труднейшую задачу, к кому пристроить их на время отпуска... Ты знаешь, отпуском охотники пользуются раз в два-три года, но уходят надолго — месяцев на пять-шесть сразу. Приходится Христа ради просить работников полярных станций за деньги или мзду какую содержать моих песиков... Но сам можешь догадаться, какое это содержание... непрофессиональное... Есть им приходится в мое отсутствие случайные пищевые отходы... Выгуливать их и тем более проверять им лапы никто не будет.

— Николай! А какой ты делаешь план по песцам?

— Охота на песца разрешена у нас с октября по апрель... При норме 60—70 песцов за это время я могу сделать с моими собачками три-четыре нормы.



Хорошие ездовые собаки — это богатство

— Три-четыре? — не поверил я. — Двести с лишним шкурок?!

— В хороший год я могу взять и больше... А если учесть, что песец — это «мягкое золото», можешь представить, насколько это выгодно государству... Правда, у нас, у охотников, есть серьезный конкурент — полярный волк... Хитрый и коварный зверь... Паразитирует на нашей добыче. Из десяти капканов, в которые попался песец, в пяти-шести, если не поспеть вовремя, останутся только рожки да ножи.

— Николай! А ты доволен своей упряжкой? Передовиком?

— Это не самая лучшая моя упряжка, — вздохнул он. — Бывали у меня и получше... Одна три года' назад утонула, провалившись под лед. Я сам чудом спасся... Другая ушла в тундру навсегда и больше не вернулась.

— Почему ушла?

— Точно не могу сказать... Может быть, полярная ночь действует на психику собак, может быть, северное сияние... Но думаю, породистые собаки не ушли бы... Хороший передовик не дал бы уйти... Гены не те стали у нынешних собак... Мало среди них надежных... Посмотри, сколько красивых внешне псов бегают по арктическим поселкам. В Усть-Тарее, например, на Эклипсе собачки весом 60—70 килограммов бегают. Отдельные экземпляры достигают 80 килограммов. Не собаки, а лошади Пржевальского... Одна такая собака запросто тянет в гору нарты с большой бочкой бензина. Тяжеловоз, а не собака. Сильна на короткие расстояния. Далеко с такой не поедешь... Большая собака не всегда поворотлива, а потому не всегда смела... Встретишь с ней белого медведя,

может так случиться, что не она тебя будет защищать, а ты ее... Нет, собаками надо заниматься серьезно.

Я полез в свой рюкзак, достал книжку французского писателя и путешественника Поля Эмиля Виктора «Ездовые собаки — друзья по риску», под впечатлением которой находился долгое время, и показал ее Николаю. Копань прочел название книги вслух и сказал:

— Засиделись наши собачки, «друзья по риску»... А ведь жадут риска, я знаю, это — в натуре собак... Но надо заниматься ездовой собакой, выводить ее... Раньше аборигены Севера, будь то канадские эскимосы или наши, чукотские, юкагиры или чукчи, нганасане, всегда следили за чистотой породы ездовых собак... Случали их всегда... лучших с лучшими, а то и с полярным волком, привязывая течных сук к столбу в тундре. Это давало особенно хорошие результаты... Волк придавал ездовой собаке особую выносливость, красоту и силу... Я слышал, этим и сейчас занимаются аляскинские эскимосы. Любители же гонок на собачьих упряжках в США, Канаде, Гренландии довольствуются скрещиванием породистых собак с породистыми.

Под потолком избы Копаня тускло горела лампочка, работающая от ветряка. Неожиданно она вспыхнула ярче обычного и продолжала гореть ярко. Николай, сразу обратив на это внимание, сказал: «Ветер усиливается — ветряк мой разошелся».

— А если ветра нет, чем освещаешь жилье?

— Пока крутится ветряк, он заряжает мне аккумуляторы. Их хватает надолго... А вообще-то безветрие здесь бывает редко. Я почти всегда со светом. Керосином мало пользуюсь.

— Николай! Оставим ветряки и керосинки, поговорим еще о ездовых собаках... Скажи лучше, как ты думаешь, перспективное ли это дело у нас?

Копань поглядел в маленькое темное оконце, за которым начинала завывать пурга, и неожиданно спросил:

— А знаешь, о чем я больше всего мечтаю?

— О чем?

— О том времени, когда у нас в стране тоже будут регулярно проводиться большие гонки на собаках... Как на Аляске... Вот это дело, я считаю, может быть перспективным... По всему советскому Северу, от Мурманска до Чукотки, наберется пара сотен хороших собачьих упряжек. Это, конечно, немного для такого простора, но и немало, чтобы дело двинулось вперед.

Приближалось время выхода на связь с Диксоном, и Копань включил портативную рацию. Раздался писк, потом звуки морзянки и какие-то невнятные голоса.

До вызова оставалось еще несколько минут, и Копань, не включая рации, продолжил разговор:

— Недавно один наш радиолюбитель-коротковолновик из Ханги общался со своим коллегой-коротковолновиком с Аляски, из Манли или Энкриджа, не помню точно, который рассказал ему о происходящих там Больших гонках на собаках. Захватывающее зрелище... Представь себе, тысячу сто миль гонщики проходят за тринадцать — пятнадцать дней... Участники — люди са-

мых обычных и разнообразных профессий: зубной врач, каюр, ветеринар, продавец с бензоколонки, учитель и тому подобное... Даже женщины принимают участие наравне с мужчинами. И иногда составляют сильный пол.

— Да, я об этом читал. Одну, кажется, зовут Сюзанна Битчер, а другую победительницу Большой гонки — Либби Ридлз... Ей 28 лет. Героическая женщина.

— Есть у них и более короткие, спринтерские дистанции, на сто пятьдесят — триста миль... Эти гонки пользуются еще большей популярностью, потому что доступны многим... Некоторые фирмы готовят для гонок специальных собачий корм в брикетах. Им охотнее пользуются многие владельцы собак.

— Николай! А ты бы смог участвовать в Больших гонках? Хватило бы «пороху»?

— Не сомневайся — «порох» есть. Моя работа дает мне прекрасную тренировку. — И Копань налил в мою кружку густой горячий чай. — Пей чаек! Моей полярной заварки... От простуды спасает, ты, кажется, сегодня покашливал в пути.

Я сделал первый глоток наваристого чая. Он действительно был хорош и пахивал незнакомой травкой. Пока я наслаждался чаем, Копань продолжал:

— Я слышал, что на эти Большие гонки на Аляску съезжаются гонщики из разных стран... Эти соревнования давно превратились в международные, и я очень надеюсь, что когда-нибудь победителем Больших гонок будет и наш соотечественник.

— Размечтался! — остановил я Николая. — Сначала надо поставить дело с собачьими упряжками у нас как следует, создать питомники ездовых собак, привлечь кинологов, вывести хорошую ездовую породу, а потом лезть на рожон... Твои собачки, к примеру, выдержат тысячу сто миль за тринадцать дней в хорошем темпе? Думаю, что не выдержат! И опозоришь ты нашу державу за рубежом.

— А я и не предлагаю спешить! — взвился Николай. — Сначала надо отобрать по Северу лучших собак, провести скрещивание, возможно даже купив для этой цели несколько особей за рубежом, а затем начать готовить и гонщиков и собак к длинным и сложным дистанциям.

Мы так увлеклись разговором, что не услышали, как Диксон вызывает Копаня на связь. Но в последнюю минуту Николай спохватился и подскочил к рации.

— Белуха! Белуха! Я — нерпа! Как слышите меня? Прием... Михеич, ты на связи?! У меня все в порядке... Корреспондент жив-здоров, просит забрать его вертолетом через неделю... Слышишь — через неделю... До следующей связи! Пока! — Копань выключил рацию.

— Чуть не пропустили с тобой связь, — улыбаясь, сказал Николай, садясь к столу. — Так, на чем мы с тобой остановились? Да, на питомниках... В стране много разных собачьих питомников, а питомника ездовых собак, серьезного, нет ни одного. Хороший опыт был у экспедиции на собаках по Северу от газеты «Советская



Краски Севера

Россия» под руководством Сергея Соловьева из Свердловска. Этот опыт бы обобщить... Ну и, конечно, нужны книги и брошюры по упряжному собаководству. Их нет... Перевели бы пока что-нибудь зарубежное... Наверняка в Канаде и на Аляске выходит что-нибудь на эту тему.

Копань разволновался, полез за кисетом, но потом оставил его и продолжал:

— Надо обратиться за помощью к общественности. Через прессу... Найти заинтересованную организацию... И дело пойдет... Не может быть, чтобы не пошло... Дело-то хорошее.

Николай был прав. Взяться за это дело нужно заинтересованным организациям. Во-первых, промысловые колхозы должны возродить добычу песка на собаках. Может помочь делу и наш Госкомспорт. Ведь гонки на собаках могут стать интересным и увлекательным видом спорта и в нашей стране, где больше половины территории зимой покрыто снегом, а в некоторых районах он лежит по 8—10 месяцев в году. Есть, где разгуляться... В последнее время гонки на собаках стали появляться даже в Москве. Я и сам для одного фильма снимал их на канале имени Москвы. И надо сказать, увлекательное это было зрелище. Девушки и парни лихо мчались, обгоняя друг друга, на своих собаках — кто на упряжках, кто на лыжах за собаками... А ведь такой спорт, дай ему ход, украсил бы и зимнюю Спартакиаду народов СССР.

Не мешало бы и Центральному совету по туризму и экскурсиям заинтересоваться развитием туристских маршрутов на собачьих упряжках. От желающих купить путевку на такой маршрут не

было бы отбоя. Только не надо бояться этого нового дела, трудно-го на начальном этапе.

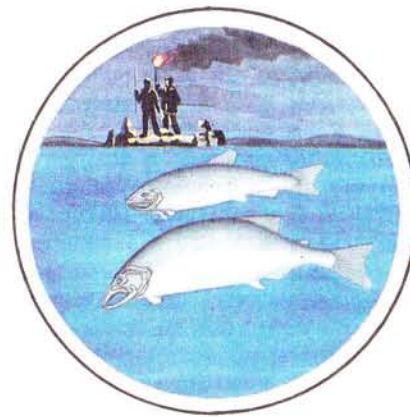
Ничего не стоит поддержать хорошее начинание таким крупным предприятием Севера, как, например, Норильский металлургический комбинат, и другим, заинтересованным в привлечении сюда большого количества молодежи. Но для этого надо развивать у себя необычные виды спорта и путешествий. Для этого можно разработать оригинальные маршруты, связанные с историей освоения Севера. Популярным может быть, например, маршрут на собаках по Южно-Таймырскому пути, овеянному славной историей первопроходческого движения с XVII века до наших дней. Мы должны вернуть нашей стране славу сибирской ездовой лайки, которая в свое время сослужила хорошую службу великим первопроходцам — Семену Дежневу, Михаилу Стадухину, Ерофею Хабарову, Харитону Лаптеву, Семену Челюскину, Фритьофу Нансену, Руалу Амундсену и многим, многим другим.

Я прожил у Николая Копаня еще неделю. Мы не раз выезжали с ним на нартах в тундру. Я много снимал кинокамерой и писал о своих наблюдениях. Получил огромное удовольствие, научившись управлять резвой упряжкой Копаня. А через неделю за мной прилетел вертолет. Надо было улетать. Николай подвез мой груз на собаках к вертолету, и мы стали прощаться.

— Зайди к моим на Диксоне... Улица Таяна, 28, квартира 2, — сказал он на прощанье. — Жену мою зовут Фаина Ивановна... Скажи, что у меня все в порядке, пусть сообщит, как отметки у сына в школе... И приезжай к нам еще... летом...

Я пожал его сильную руку, потом потрепал на прощанье лохматогривы собачек и прыгнул в вертолет. Пилоты торопились и тут же запустили винт.

Через десять — пятнадцать секунд я уже был высоко в воздухе и с грустью смотрел сквозь иллюминатор вниз. Там, на снегу, четко были видны несколько темных точек. Это был охотник и его собаки — маленький живой островок в большом океане под названием Арктика.



Элизабет Мидлтон

ГОЛОДНАЯ ЗИМА

Рассказ

Когда баркас, который должен был забрать его из глубинного района Северной Канады, так и не появился, Спенсер Скотт оказался в трудном положении. Ничего не оставалось делать, кроме как ждать. Боб Хилтон, охотник из небольшой деревушки, предложил ему свое гостеприимство, и Скотт с радостью принял это приглашение.

Время проходило быстро. Хилтон был забавный старик, всегда имевший наготове какую-нибудь историю.

Однажды вечером они сидели вдвоем у огня, когда вошел индеец с охапкой дров.

— Спасибо, дядюшка.

— Почему вы его так называли? — спросил Спенсер, как только индеец вышел из комнаты. Казалось странным, что старик обращается так к человеку, который намного моложе его.

— Все его так зовут. Джулиуса здесь очень любят. — Он набил трубку табаком.

Дядюшка появился снова, на этот раз с чаем. Он поставил чайник с двумя стаканами на стол, потом опять молча удалился.

— Ну, Боб, как насчет еще одной истории об индейцах? Они такие странные люди, их так трудно понять.

— Не такие уж они странные, как вам кажется. Возможно, порой они действительно ведут себя как дети, но зачастую они гораздо выше нас.

Он раскурил трубку и помолчал.

— Вы никогда не были здесь зимой, — продолжал Боб Хилтон. — О-о! Зимой Север действительно великолепен. Вот когда эта земля по-настоящему завладевает человеком. Индейцы это хорошо знают. Несмотря на неудобства и даже лишения, они предпочитают зиму любому другому времени года. Они запрягают со-

бак и ездят друг к другу в гости, часто на несколько недель кряду. Пиры тянутся не часами — днями. Один, на котором мне довелось присутствовать, продолжался три дня.

Но не все зимы хорошие. Бывают и лихие годы. Я могу припомнить зимы, когда казалось, что на всем Севере не осталось ни одного животного. Даже кролики, о которых и говорить не приходится, иногда мрут тысячами от какой-то неизвестной болезни. Но хуже всего зимы без карибу*. Об одной из таких зим я и расскажу вам.

Мужчины этой деревни — их набралось человек двадцать — отправились, как всегда, осенью охотиться на карибу, которые каждый год мигрируют из тундры. Но в этот год охотники не могли найти их. Карибу, знаете, движутся большим стадом — сплошная масса животных, миллион голов, не меньше. Если охотники не наткнутся на это стадо, им редко удастся добыть мяса, чтобы прожить зиму.

Хорошо помню я день, когда они вернулись! Исхудавшие, изможденные, с красными от бессонных ночей глазами. Это были люди, потерявшие надежду. Они знали, что их вместе с семьями ждет смерть и она уже недалеко.

Джулиус отделился от группы и подошел ко мне:

— Я знаю, где есть тайник с продуктами.

Я сразу же понял, что это он сам сделал запас. Во время одной из охотничьих экспедиций он, должно быть, отложил пищу, высушив ее и спрятав так, чтобы она была в безопасности.

— Он большой? — спросил я его.

— Порядочный, — ответил он.

— Пожалуй, лучше немного подождать, — сказал я ему. — У нас пока есть немного пищи. Мы постараемся растянуть ее подольше, а тем временем, возможно, что-нибудь и подвернется.

Но так ничего и не подвернулось. К середине января мы съели все, что можно было съесть, даже собак, которых запрягаем в сани. Вам, наверное, трудно представить наше тяжелое положение. Вы, поди, думаете: «Почему же они не пошли в какую-нибудь соседнюю деревню? Почему своевременно не послали за помощью?» Но мы жили в исключительной изоляции. Кроме того, почти наверняка голод был всеобщим. Если миграция карибу была такой необычной, что наши охотники не нашли стада, было маловероятно, что другие преуспели там, где не удалось нам. Поэтому вряд ли у кого было больше провианта, чем у нас, а если у кого и было, вряд ли они могли поделиться с нами. Даже если бы мы спасли собак и привезли немного продовольствия, все наши люди все равно перемерли бы.

Когда все было съедено, я пошел к Джулиусу.

— Теперь мы пойдем к твоему тайнику.

Мне никогда не забыть этот поход. Вся деревня стала на лыжи. Расстояние было небольшое, но, когда у тебя кишки играют марш, а ноги как варенные макароны, когда в глазах рябит и они

слезятся, тогда даже миля кажется бесконечной. Впридачу ко всему погода стояла очень холодная. Мы, не забывайте, находились близко к тундре, где нередко температуры минус семьдесят по Фаренгейту. И вдобавок нас застигла метель, хлеставшая в лицо ледяными крупинками. Невозможно и описать наши страдания.

Не помню уж, сколько мы шли, но добрались наконец до берега небольшого озера, и там, как и обещал Джулиус, находился тайник. Он был сделан из шкур, привязанных к деревянному помосту, и поднят на шестах над поверхностью земли, чтобы не могли добраться звери. У нас у всех вырвался радостный крик. Мужчины быстро сняли шкуры и разорвали их. Увы! Они были пусты. Кто-то воспользовался тайником до нас. Снова раздался крик, но уже другой — крик ярости и боли. Даже дети, которым передались горе и отчаяние взрослых, горько всхлипывали.

Мы легли в снег, и я сам, которому не следовало бы этого делать, горько плакал вместе с остальными. Но Джулиус не заплакал. Немного успокоившись, я заметил, что он пристально глядит на покрытое льдом озеро, и я сразу же угадал его мысль: подо льдом должна быть рыба.

Ну вот, а в тайнике, хоть там и не оказалось ничего съестного, было несколько крючков. Мы насадили на них кусочки кожи — больше насадить нам было нечего — и опустили крючки в отверстия, прорубленные во льду. Мы ждали и ждали, но безрезультатно. Рыба отказывалась клевать. В ту ночь по моему предложению люди зажгли факелы, чтобы привлечь рыбу к прорубям, и лежали наготове с палками, к которым привязали ножи. Но рыба все не появлялась. Наши попытки ни к чему не привели.

Наконец настало утро. Мы сидели на том пустынном берегу, а кругом стояли темные деревья, покрытые снегом. Над нами, зловещее и тяжелое, раскинулось небо: назревала новая буря. Вскоре нам суждено было умереть, всем до одного. Мне часто приходилось видеть, как ждут смерти отдельные люди, но никогда я не видел, как ждет ее целая община. Это невозможно описать.

И вдруг Джулиус встал и подбежал к одной проруби.

Он сел на лед, снял мокасины и краги. И не успели мы еще сообразить, что он задумал, как он вытащил нож и отрезал кусочек тела от своей ноги. Пораженные, мы смотрели, как он насадил этот кусочек еще живой ткани на крючок и закинул его в прорубь.

Боб Хилтон замолчал. Несмотря на потрескивание огня в очаге, Спенсер знал, что мысленно старик еще там, на льду, и сочувственно поежился.

— Стало быть, вы пережили ту зиму. Ведь Джулиус поймал рыбу? — спросил он, прерывая молчание.

С явным усилием охотник вернулся со льда озера к очагу.

— Да, в озере оказалось полно рыбы. После первой у нас всегда была наживка. Больше неприятностей не было. Остаток зимы мы провели там, и, к счастью, весна в том году наступила рано.

* Карибу — канадский олень.

Природа буквально завалила нас едой. Было много мелкой дичи, масса куро́патов. Словно произошло чудо.

Он смолк. Они оба помолчали.

— Ну! — Охотник снова стал веселым, как всегда. — Хорошая история, правда?

— Очень хорошая. — Но в сознании Спенсера зародилось сомнение: он и верил, и не верил этому рассказу. Ему казалось, что события, о которых ему только что поведали, произошли с кем-то другим. А возможно, у этой истории нет реального основания, и она просто выросла из легенды или мифа. Лицо, должно быть, выдавало его недоверие.

— По-моему, вы не поверили моему рассказу, — улыбнулся Боб Хилтон. — Ничего. Это не важно. Ой, да мы же совсем забыли про чай! Он, наверное, уже остыл. Попрошу-ка я дядюшку принести свежего.

Когда индеец вошел в комнату, Хилтон обратился к нему:

— Кстати, как там твоя лодыжка? Покажи-ка.

Он наклонился и поднял штанину индейца. Спенсер увидел — Хилтон наверняка этого и хотел — зарубцевавшуюся продолговатую впадинку шрама, поднимавшегося по ноге человека почти на пять дюймов.

Перевод с английского Владимира Постникова



ФАРЛИ МОУЭТ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

Предисловие переводчика

Фарли Мак-Билл Моуэт (род. 1921 г.) сегодня, пожалуй, наиболее известный в нашей стране канадский писатель. Значительная часть его произведений переведена на русский язык. Пехотный офицер во время второй мировой войны, Фарли Моуэт в 1949 году получает степень бакалавра гуманитарных наук в Университете Торонто, и с тех пор главное в его жизни — литературная работа.

Первая книга писателя, вышедшая в 1952 году, — «Люди Оленьего края» — рассказывает о жизни и трагической судьбе канадских эскимосов. Уже здесь определился главный интерес, главная тема всех будущих книг Фарли Моуэта — Арктика, ее люди, ее природа, ее проблемы. Эскимосам посвящена книга «Отчаявшийся народ» (1959); о мужестве исследователей Севера повествует Моуэт в «Испытании льдом» (1960); в книге «Не кричи: волк!» (1963) он поднимает важные проблемы экологии. Неоднократно Моуэт бывал в нашей стране, из поездок родилось яркое публицистическое произведение «Сибирь. Мое открытие Сибири» (1970).

Книга «Море истекает кровью», вышедшая в 1989 году в издательстве «Прогресс», отрывок из которой мы предлагаем, одна из последних работ писателя и наиболее крупная из них. Она опять о Севере, но значительно отличается по стилистике, по тону от других произведений Фарли Моуэта. Предыдущие — полны жизни и мягкого юмора, в них действуют многочисленные персонажи — рыбаки, охотники, моряки, лесорубы, чей облик писатель воссоздает ярко и выпукло, подмечая мельчайшие характерные, точные детали в жизни, поведении и языке своих героев. В новой его книге мы не найдем таких образов. Множество лиц, появляющихся на ее страницах, сливаются в одну фигуру, и она весьма зловеща — это человек, убивающий, уничтожающий все живое.

В других произведениях Моуэт писал о взаимоотношениях человека и природы, человека и животных и сумел вслед за Сетоном-Томпсоном создать обаятельные образы животных во всем их многообразии. В новой работе все многочисленные ее персонажи: птицы и рыбы, животные, живущие в море (тюлени, киты, моржи) и на суше (медведи, бизоны), выступают в одной роли — жертвы человека-хищника.

Над этой книгой Фарли Моуэт работал пять лет, он изучил тысячи книг и документов, что позволило ему дать достоверную и страшную историю истребления животного мира на протяжении более 500 лет в одном регионе нашей планеты — на севере Канады и США. Сам Моуэт писал в предисловии: «Да, книга повествует о долгом кровавом прошлом, о пяти веках господства человека, который повел себя как самое хищное животное-убийца из всех, что существовали когда-либо на нашей разоряемой планете».

Более трех десятилетий Фарли Моуэт прожил на северо-востоке Канады, плавал на спасательных буксирах и всевозможных рыболовных судах, наблюдал за кровавым промыслом охотников и рыбаков, совершал дальние путешествия на лодке. И за эти годы пришел к выводу, «что некогда столь привычное богатство, разнообразие и богатство животного мира в океане и у его берегов неуклонно идет на убыль. Явственно сократилось число тюленей, морских птиц, омаров, китов, морских свиней, морских лисиц, выдр, лосося и множества других существ, присутствие которых всегда воспринималось как нечто само собой разумеющееся. Некоторое время я пытался уговорить себя, что это преходящее, быть может цикличное, явление. Однако, полистав собственные записи, сделанные здесь же на протяжении тридцати лет, убедился, что моя интуитивная тревога подтверждается самым зловещим образом. За эти тридцать лет количество почти всех крупных животных и многих видов мелких радикально сократилось».

Хищническое истребление животных не является достоянием лишь человека прошлого, не осознавшего пагубности своих действий. Оно ведется и сегодня, причем в массовых масштабах, человеком, вооруженным современной техникой. Остановить руку человека-уничтожителя — к этому и призывает книга. И писатель верит в разум и возможности человека, верит, что в силах человека сохранить живую природу; он высоко оценивает действия нашей страны, направленные на охрану животных и их воспроизводство.

Эта книга — предупреждение и вместе с тем книга — надежда.

Станислав Никоненко

Фарли Моуэт

МОРСКИЕ СЛОНЫ

(Глава из книги)

Все острова окружены атмосферой тайны, но немного найдется столь загадочных, как Сейбла. Заброшенный волею случая в грохочущие воды Атлантики в сотне миль от побережья Новой Шотландии, он представляет собой ленту почти непросыхающего сияющего песка в форме полумесяца. Невидимые отмели простираются на многие мили от концов этого лунного серпа, образуя двойную косу, которая полной мерой пожинает урожай людей и кораблей, что и принесло острову зловещее прозвище — Кладбище Северной Атлантики.

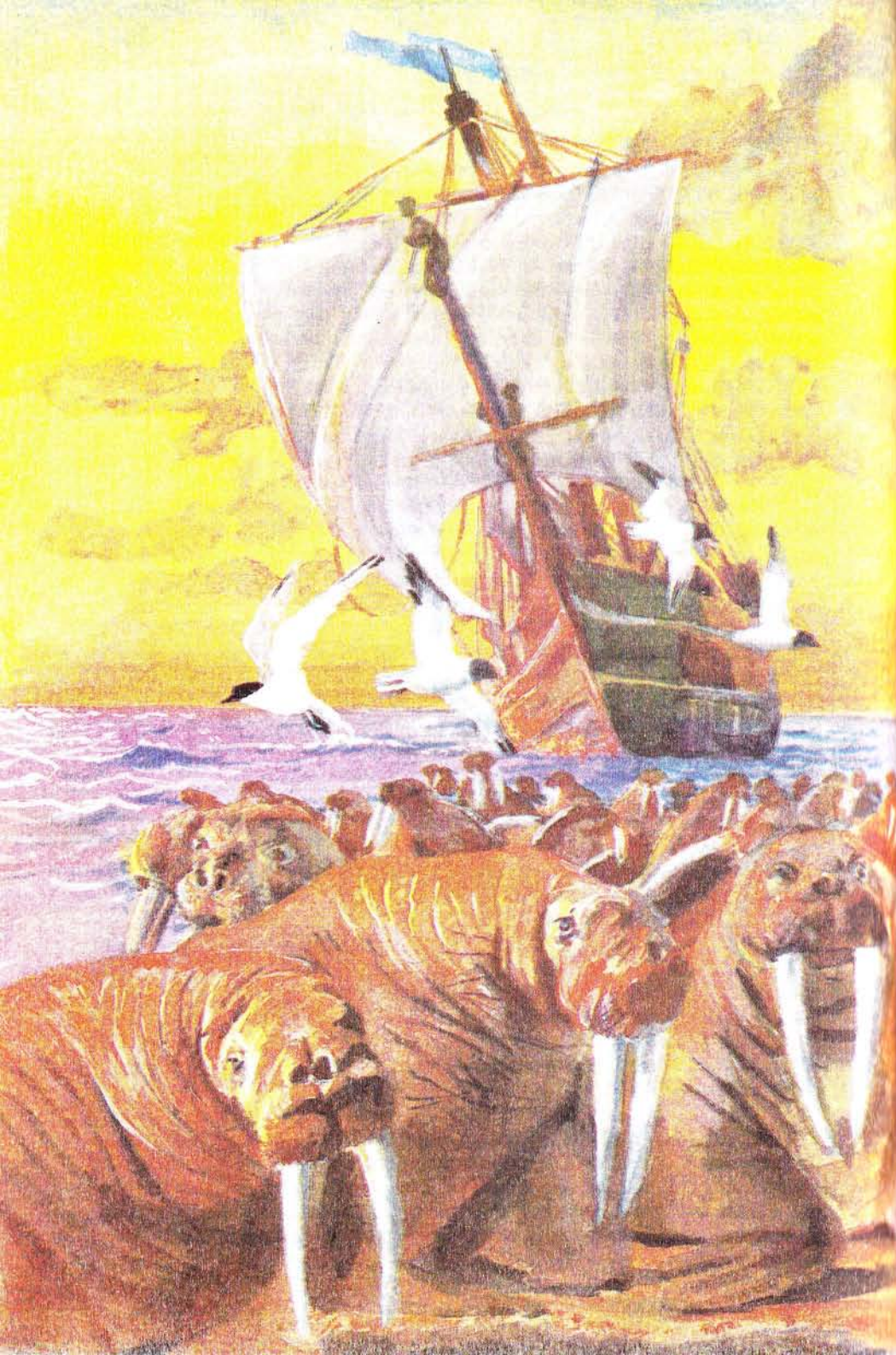
Такова его темная сторона, однако, когда перед взором наших европейских предков впервые промелькнула изменчивая береговая полоса острова, там кипела бурная жизнь. Попробуем воспроизвести картину, которая предстала перед путешественниками в годы открытий в начале XVI столетия.

Июньский день, высокое небо иссечено полосами перистых облаков. Порывистый северо-восточный бриз предвещает близкое ненастье на море, но сейчас бронзовое солнце пылает над этим безымянным островом, где еще никогда не ступала нога человека.

Тяжелые валы беспокойного океана точат его серебристое побережье, но это блистающее лезвие ятагана кое-где покрыто пятнами ржавчины, каждое из которых занимает несколько акров. С более близкого расстояния можно рассмотреть, что они образованы огромными цилиндрическими существами, прижавшимися так тесно друг к другу, что они представляются как бы единым организмом. Многие из них, лениво развалившись на спине, разморенные солнцем, пребывают в состоянии сонной апатии, вовсе не беспокоясь, что их выставленное брюхо начинает накаляться до опасной красноты.

Пучеглазые морды, колючие усы, глубокие складки на щеках и подбородке — все это, казалось, слегка напоминало множество полковников Блимпсов, за исключением детали: каждый, независимо от пола и возраста, обладал парой изогнутых книзу блестящих костяных клыков. Эти украшения у трехтысячелунтовых самцов достигают длины руки человека, а у основания — толщины его запястья. Они сверкают на солнце, придавая своим тяжеловесным владельцам ауру первобытной мощи, и вызывают мысли об их ужасающих возможностях, возрастающих в гневе. Это морские слоны — моржи.

Хотя они и кажутся страшными, есть что-то располагающее к себе в этих глыбообразных существах, заполнивших длинную полосу пляжа, подобно курортникам. Возможно, потому, что они столь явно наслаждаются жизнью. Не все лежат вразвалку на песке. Сразу же за ревушими бурунами стада самок омывают расклеванные шкуры, одновременно бдительно следя за молодым, резвящимся в прибое.



Попавшие некогда в воду, эти создания превратились в лоснящихся, обтекаемых хозяев новой для них стихии, из которой, если бы не нужда в определенных условиях для рождения детенышей и брачных игр, а также необходимость солнечных ванн, у них не было бы повода когда-либо выходить. Вода — их подлинная среда обитания, она стала таковой с тех пор, как их предки несчетные миллионы лет назад отвергли жизнь на суше.

Взрослые особи, достигающие четырнадцати футов в длину, обладающие великолепными мускулами и облаченные в шкуру, прочную, как броня, не страшатся никого и ничего в просторах океана. Общительные и дружелюбные, пока их не вынуждают выступить в защиту своих родичей, они живут в гармонии и мире как один из нескольких отдаленных родов популяции моржей, которые в те времена обитали в неисчислимых количествах, распространяясь к югу вплоть до Кейп-Кода на атлантическом побережье Северной Америки и островов Королевы Шарлотты на тихоокеанской стороне континента.

Нырять без усилий на большие глубины, питаясь на отмелях устрицами, мидиями, двустворчатыми моллюсками и гигантскими морскими улитками или же развась в блаженном пресыщении на залитых солнцем пляжах, они жили завидной жизнью.

Вот как обстояли дела с морскими слонами каких-нибудь 500 лет назад, когда европейцы впервые натолкнулись на них.

Несколько лет назад в Музее Института Арктики и Антарктики в Ленинграде мне вручили кусок древней тяжелой кости, покрытый сложной резьбой. Чукотский археолог, гостем которого я был, решил поиграть со мной в загадки.

— Что это за предмет, как вы думаете? — спросил он меня.

— Слоновая кость? — предположил я. — Возможно, бивень слона... или, может быть, мамонта?

— Кость, да. Рукоятка меча из раскопок в Астрахани на старом торговом пути в Персию. Пятый век, по всей вероятности. Но это морж... walrus, как вы их называете. А знаете ли вы, что в те далекие времена моржовые клыки были более ценными, чем слоновая кость?

Я не знал и заинтересовался этим. Тогда мой друг показал мне относящееся к IX веку сообщение московского князя, взятого в плен татарами, чей выкуп был установлен в 114 фунтов золотом... или равным весом в моржовых клыках. Я узнал, что со времен, значительно более ранних, чем рождество Христово, и до 1600 года нашей эры моржовая кость была одним из самых ценных и имеющих большой спрос товаров. Компактные и легко транспортируемые клыки использовали в качестве денег в их естественном «слитковом» состоянии или обрабатывали, превращая в драгоценные, украшенные орнаментом предметы.

— Зуб моржа, — продолжил мой друг, — был «белым золотом» в Северной Европе и в большей части Азии в течение более чем двух тысяч лет. Как странно, что такое чудовище должно было стать столь значительным источником богатства!

Кость была не единственным ценным продуктом, получаемым от моржей. Дюймовой толщины кожа, выделанная из шкур старых самцов, так прочна, что отразит мушкетную пулю и обеспечивает лучшую защиту против режущего и колющего оружия, чем бронза. Следовательно, она была первым и самым дорогостоящим товаром производителей щитов и их покупателей-воинов в течение многих столетий.

Шкура имела и другое применение. Узкая полоска, вырезанная спирально из одной шкуры, обычно давала веревку сечением 1 дюйм и длиной 100 ярдов. После обработки моржовым жиром такая веревка становилась столь же эластичной и долговечной, как и современные веревки из растительного волокна, а по прочности превосходила их. Канат из моржовой кожи в незапамятные времена сделался наиболее предпочитаемой снастью в такелаже северных судов и долго не уступал этой роли.

Суда зависели еще от одного моржового продукта — смолоподобной массы, получаемой путем выпаривания кипящего моржового жира. Это клейкое черное вещество использовали для замазывания корабельных швов и для защиты дощатой обшивки от вторжения корабельного червя. Первое известное европейское судно, управляемое исландским купцом Бьярни Херьелфссоном, которое пересекло Северный Атлантический океан и прибыло в Ньюфаундленд в 985 году, было почти определенно оснащено канатом из hvalross (китовая лошадь) и смазано смолой из его жира.

Жители Севера были не единственными, использовавшими это животное. Кости, обнаруженные в неолитических отложениях седой древности, свидетельствуют о присутствии моржей в южной части Бискайского залива, которые, по-видимому, все еще встречались в Ла-Манше и во II столетии нашей эры. Однако, когда число людей возросло и их охотничья сноровка усовершенствовалась, пошлина, которую они брали у моржей, стала столь тяжелой, что животные постепенно исчезли из южных вод. Последний балтийский морж был убит в VII веке, и в течение последующих ста лет охотники за костью (клыками) и шкурами привели животных к вымиранию в Северном море и вокруг Фаррерских, Оркнейских и Шетландских островов. В IX веке норвежский искатель приключений по имени Октер сообщал, что hvalross едва ли можно найти южнее Северного мыса, полярного мыса Европы. Поскольку они становились более редкими, увеличивалась их ценность, и охотились на них со всевозрастающей жестокостью, так что в результате к концу X столетия даже норвежские короли не могли набрать достаточного количества моржовых шкур, чтобы покрыть деревянные щиты, расположенные в ряд вдоль планширов их драконоголовых кораблей.

К XIII веку морж Европейского материка выжил только среди ледяных туманов Баренцева моря в русской Арктике. Они уже становились легендарными. Церковный летописец тех времен писал о них: «В северных краях водятся огромные рыбы, такие боль-

шие, как слоны, которых называют моржи или русские моржи, возможно, из-за их сильных укусов; ибо, если они видят какого-либо человека на морском берегу и могут поймать его, они неожиданно нападают на него и разрывают его своими зубами... Головы у этих рыб напоминают своей формой бычьи, и шерсть у них толщиной в соломинку... Они могут с помощью своих зубов взбираться, как по приставным лестницам, к самым вершинам скал, чтобы получить возможность питаться свежей травой... Они очень быстро засыпают на скалах, тогда рыбаки делают все быстро, как только могут, и начинают у хвостовой части; они отделяют кожу от жира, в это место помещают очень прочные веревки и привязывают их к выступам скал или к деревьям. Затем они бросают в их головы камни из рогатки, для того чтобы поднять их и заставить спуститься, тем самым отдирая большую часть кожи, которая привязана к веревкам. При этом, будучи измотанными, испуганными и полумертвыми, они становятся ценной добычей, особенно из-за зубов, которые очень ценятся у скифов, московитов, русских и татар».

Хотя поголовье европейского моржа сократилось, моржовая кость и шкуры продолжали появляться на континентальных рынках, где цены на них все более росли. Но эти товары приходили из источников столь далеких, что они сами казались полумифическими.

Таинственный остров Тул, который неясно вырисовывался на западном горизонте Европы в течение сотен лет до начала христианской эры, был колонизирован в начале IX века хорошо известными викингами. В Исландии, как они называли этот остров, викинги нашли обширную популяцию моржей, которых стали превращать в «белое золото» с такой жадностью, что поголовье животных вскоре начало резко сокращаться. Поэтому викинги отправились дальше, в западные и северные «туманы», в поисках новых популяций моржей на островном континенте Гренландии. После 1000 года нашей эры главным образом именно с этого аванпоста на внешней границе известного мира продукты моржового промысла продолжали поступать на европейские рынки.

Однако гренландские охотники на моржей, рискованно цепляясь за западный край европейской «карусели», были не в состоянии выжить в ухудшающемся климате с его яростными атаками гигантских штормов и необычайно низкими температурами. Их поселения слабели и умирали, и в конце XV века поступающая в Европу струйка продуктов, получаемых из моржей, окончательно иссякла. Именно в такой ситуации Европа обнаружила изобилие моржей в Западном океане.

Кто сделал открытие, остается неизвестным. Возможно, это были португальские братья Гаспар и Мигель Корте-Риаль, которые в 1501 и 1502 годах исследовали прибрежные воды северо-восточного побережья Америки. Во всяком случае некий Педро Рейналь, который плавал с ними, сделал морскую карту, на которой обозначен остров, называемый Санта-Крус, находящийся на некотором расстоянии от побережья Новой Шотландии. Санта-

Крус — это и есть Сейбл, и кто бы ни нашел его, не мог не заметить легионы моржей, для которых эта изогнутая полоска песка была домом.

Остров протяженностью 20 миль поднимается в центре отмели Сейбл, огромного погруженного в воду плато, замечательного не только своим изобилием рыб, но и множеством моллюсков, которые покрывают коркой его подводные пастбища. Мало где моллюсковые пласты могут сравниться с этими. Кроме того, известно (об этом позже), что они служили пищей для 100 тысяч моржей в середине XVIII века. Можно с достаточной степенью вероятности заключить, что остров Сейбл и окружающие его отмели вмещали по крайней мере это количество животных. Древние суда, проходя близко от острова, обычно волей-неволей двигались через водное пространство, переполненное лоснящимися чудовищами, чьи клыки влажно блестели, когда они поднимали огромные головы, чтобы посмотреть с бесстрашным любопытством на незваных гостей.

Обнаружение моржовых легионов острова Сейбл ознаменовало открытие серии масляных источников, «золотого дна», вызвавших в те времена такую же жажду наживы, как месторождения нефти Северного моря и Аляски в наши дни. И эксплуатацию его проводили с такой же энергией... и безжалостностью.

Поскольку подход к Сейблу был чрезвычайно опасным в любое время, кроме редких часов штиля, и так как на нем не было бухт, где корабли могли бы укрыться во время шторма, охота на моржей была связана с риском. Это не имело значения. Корабли плыли к Сейблу, надеясь достичь острова в мае или в начале июня, когда большая часть популяции моржей выбиралась на пляжи, чтобы обзавестись потомством. Само плавание могло занять месяц или больше, ведь двигаться приходилось сквозь шторм и туман, и, даже когда в поле зрения наконец появились низкие, слабо вырисовывающиеся дюны Сейбла, потрепанные морем корабли зачастую были вынуждены в течение многих дней подвергаться постоянной опасности, курсируя взад и вперед вблизи острова, ожидая, когда утихомирится погода, хотя бы ненадолго, чтобы маленькие лодки смогли проскочить через ревущие буруны, высадить охотников и выгрузить их снаряжение. Выполнив это, корабли обычно торопились прочь от kloкочущего прибоя к безопасным гаваням на побережье континента, где команды могли провести середину лета, занимаясь ловом трески.

Высадившиеся на Сейбле окунались в атмосферу кипения жизни. Окружающие воды изобиловали моржами, тюленями, морскими свиньями и китами. Небо оглашалось криками морских птиц в нескончаемом полете. Лагуна соленой воды, вдающаяся к центру острова, кишела утками, чьи гнезда, полуспрятанные под пучками травы в дюнах, были столь многочисленны, что человек с трудом мог пробираться между ними, чтобы не наступить на них. Омары, двустворчатые моллюски, сельдь и скумбрии в изобилии можно было найти в лагуне и вдоль внешних берегов острова. Все это роскошество жизни на острове и вокруг него до прихода евро-

пейцев было возможным, пока над ним не распростерлась тяжелая и кровавая рука человека.

При этом нельзя сказать, что он был негостеприимным по отношению к человечеству. Он не давал убежища ни одной из кусающих мух, которые были проклятием материка Нового Света. Пресной воды было достаточно в озерах, образованных дождями. Хотя деревья здесь не росли, тысячелетняя коллекция леса, прибитого к берегу морем, лежала полосой выше уровня штормового прилива. Погода преобладала ветреная, но летние температуры были вполне приличными, и часто светило солнце. Ежевика, клюква и дикий горох росли в изобилии. Для визитера на Сейбл первые дни жизни в летнее время могли быть чем-то вроде идиллии. Но для тех, кто явился на остров за моржовым жиром, жизнь была путем смерти.

Железноголовые молоты и топоры, двуручные колющие копья, ножи для обдиранья кожи с тюленей и китов и добывания ворвани, кирпичи из глины, медные котлы, связки дубовых досок и ивовые прутья были основными предметами в снаряжении, которое с таким риском перевозилось на берег. Котлы устанавливали над ямами с огнем, зарывали в песок и окаймляли кирпичами. Бондари собирали доски и прутья и мастерили из них бочонки для сала. Там и сям, укрываясь за дюнами, вырастали лачуги из парусины и прибитой к берегу древесины.

Все торопливо подготавливали, и затем мастера ловли вели свои группы вниз, к пляжам — к тем длинным, сияющим на солнце пляжам, плотно покрытым, насколько мог видеть глаз, сомкнутыми рядами моржей.

Сейчас не существует описания из первых рук того, как проводили убой моржей на Сейбле в давние времена, но у нас есть описание промысла на Медвежьем острове, в 300 милях севернее Норвегии, где в 1603 году корабль дальнего следования Англо-Московской компании обнаружил ранее неизвестную популяцию европейского моржа. Автором описания, которое здесь приводится, был член команды по имени Джонас Пул.

«Мы увидели песчаную бухту, в которую мы пришли, чтобы стать на якорь. Мы не убрали наши паруса, однако видели много моржей, плавающих около нашего корабля, и слышали в то же время такое мощное рычание, как если бы там была сотня львов.казалось очень странным видеть такое множество морских чудовищ, лежащих, подобно свиньям, грудками (на берегу)».

Одно дело было их видеть. Убить их — совсем другое. Эти люди почти ничего не знали о моржах и искренне боялись их.

«В конце концов мы выстрелили в них, не зная, могут ли они бежать быстро и напасть на нас или нет».

Однако ружья тех времен оказывались большей частью неэффективными против массивных черепов и бронированных шкур.

«Некоторые, когда их ранили в плоть, обычно лишь поднимали головы и ложились снова. Другие шли в море, имея в себе пять или шесть пуль, так невероятно они сильны. Когда все наши пули были израсходованы, мы, бывало, выбивали им глаза

с помощью дрови для птиц, затем подходили к ним с той стороны, где они были ослеплены, и с помощью плотницкого топора раскалывали им головы. Но, несмотря на все это, мы убили только пятнадцать».

Кости и жира этих пятнадцати моржей оказалось вполне достаточно, чтобы возбудить аппетит Московской компании, и команды, которые были отправлены вести убой на следующий год, были, по-видимому, кратко проинструктированы, каким образом делалась работа в Новом Свете.

«Год назад мы убивали пулями, не думая, что метательное копье могло бы пронзить их шкуры, что мы сейчас обнаружили, но только если с ним умело обращаться; иначе человек мог вонзить его со всей силой и не пробить, или, если ему это удавалось, он мог испортить свою пику об их кости; или они могли нанести удар своими передними ногами и погнуть пику и сломать ее».

Теперь, освоившись с работой, команда Пула убила около 400 моржей и приплыла домой с 11 тоннами жира (около 2300 галлонов) и несколькими бочонками клыков. К следующему году они стали профессионалами. Однажды Джонас Пул во главе группы из 11 человек двигался вдоль берега моржового пляжа, оставляя одного человека каждые двадцать ярдов или около того, до тех пор пока он не встретил главаря подобной группы, двигавшейся навстречу, и они так «огородили моржей, что ни один из них не ушел в море».

Затем линия охотников повернула в сторону внутренней территории, удаленной от моря, закалывая каждого моржа в пределах досягаемости в глотку или живот; некоторых убивали, но большую часть ранили и вызывали такую панику, что огромные звери бешено отскакивали в сторону с единственной надеждой найти убежище в море, пока их не настигли пронзающие лезвия и взмахи топоров.

«Прежде чем прошло шесть часов, мы убили около шести или восьми сотен зверей... В течение десяти дней мы усердно занимались нашей работой и взяли двести двадцать тонн моржового жира и три большие бочки их зубов».

В течение восьми сезонов после первого посещения Пула предполагаемые 10—20 тысяч моржей Медвежьего острова были так сокращены, что на несколько выживших особей не стоило больше охотиться. В противоположность этому стадо острова Сейбл первоначально было столь огромным, что оно оказалось в состоянии выдерживать прибыльный ежегодный промысел в течение почти двух столетий.

Через несколько десятилетий после первых визитов португальцев Сейбл временно ускользнул из-под их контроля, став источником неопределенных «богатых товаров» для некоего Жана Анго, могущественного морского магната из Гавра, который посылал к нему несколько экспедиций между 1510 и 1515 годами. С этого времени Жоао Альварес Фагундес, португальский купец-авантюрист, потребовал остров обратно и владел им до конца 1580-х, когда его снова захватил француз.

Новым французским «владельцем» Сейбла был бретонский предприниматель с высокопарным именем Труаю де Ля Рош, маркиз де Ля Рош-Мезгуез. Его основным партнером был морской капитан Шеф д'Остель, и их совместная предприимчивость служит одной из ярких разоблачающих характеристик того сорта людей, которые принимали участие в «открытии» Нового Света, и их действий.

В обмен на его клятвенное обещание открыть, захватить и заселить все северо-восточное побережье нового континента в интересах короля Франции и привести его языческих дикарей к богу Ля Рош получил письменный патент от Генриха Наваррского, назначающий его вице-королем и генерал-лейтенантом над территориями Канады, Ньюфаундленда, Лабрадора, Норумбега и, что особенно показательно, над островом Сейбл.

Простых обещаний совершить в будущем великие деяния едва ли было бы достаточно, чтобы получить столь щедрый дар.

Сохранившиеся документы указывают, что высокое назначение было получено благодаря крупной взятке. Ко времени, когда Ля Рош получил свой патент, он был почти разорен. С бесстрашием он использовал свои новые полномочия в качестве вице-короля, чтобы взять на себя опеку над несколькими заключенными из бретонских и нормандских тюрем под предлогом сделать из них колонистов в Новом Свете. Фактически он приступил к продаже им свободы еще во Франции за наличные деньги. План оказался столь удачным, что он повторил его, на этот раз получив 250 заключенных. Из них он отобрал 40, которых описывали как «подонков общества», и подарил «выдающимся людям» свободу... в обмен на золото, которого хватило, чтобы экипировать его экспедицию.

Флот, предназначавшийся для его великих свершений, состоял из двух маленьких одномачтовых рыболовных суденышек. В темном вонючем трюме одного из них плыли 40 закованных в кандалы «колонистов», соблюдавших порядок благодаря мушкетам десяти наемников. Довольно странно, но вице-король не направил курс к своим новым обширным владениям на материке. Вместо этого он поплыл к острову Сейбл, где, как только позволила погода, он высадил своих «колонистов», их стражников и надзирателей, а также выгрузил скудные запасы. Ля Рош и Шеф д'Остель затем отплыли к побережью материка, где они, возможно, провели летний лов трески, вернувшись осенью прямо во Францию. Там вице-король нагло объявил, что существовали препятствия для основания колонии везде, кроме Сейбла, поскольку погода была неподходящей! В сущности это мероприятие было всего лишь успешным мошенничеством, благодаря которому Ля Рош достиг своей цели — исключительного права собственности на Сейбл и его богатства — жир и кость. О ценности его маленького Эльдорадо можно судить из следующего факта. Французское правительство платило тогда субсидию в одну экю за каждую бочку груза, выгруженного во французском порту, так что ко времени своей смерти в 1606 году Ля Рош заработал около 24 тысяч экю толь-

ко на этой субсидии. Поскольку, чтобы собрать баррель жира, требовалось от двух до четырех моржей (в зависимости от размера и времени года), невольники Ля Роша должны были убить примерно 50 тысяч моржей и, кроме того, неизвестное количество тюленей в течение тех восьми лет, когда он владел монополией на Сейбл.

Шеф д'Остель обычно посещал «колонию» каждый год, чтобы забрать груз и оставить запасы. Он не смог сделать этого в 1602 году. В течение следующей зимы заключенные восстали, убив свою охрану и надзирателей. Когда Шеф д'Остель вернулся в 1603 году домой, говорили, что он нашел оставшимися в живых только одиннадцать заключенных, хотя кажется более вероятным, что он и его бандитская бретонская команда поймали и убили основную массу невольников из мести.

Что с мятежниками в действительности обращались жестоко, ясно видно из последующих событий. Когда омерзительно грязные, закованные в кандалы и все еще облаченные в одежду, кое-как сделанную из моржовой кожи, эти одиннадцать человек предстали перед королем Генрихом для наказания, он был так тронут рассказом об их страданиях, что не только освободил их, но еще и наградил каждого 50 экю в качестве компенсации. О реакции Ля Роша и Шеф д'Остеля на этот акт человеколюбия нам ничего не известно.

Преемники Ля Роша сохраняли французскую монополию приблизительно до 1630 года, а затем они были вынуждены делить богатства Сейбла с английскими рыбаками-колонистами из Массачусетского залива. Те не пытались основать береговые фактории, довольствуясь набегами на пляжи и французские посты. Один такой рейд в 1641 году принес добычу в 400 пар клыков; они были проданы в Бостоне за сумму, современный эквивалент которой — 10 тысяч долларов. Моржовая кость все еще была «белым золотом», и жители Новой Англии намеревались получить свою долю. Помимо рейдов на Сейбл они прочищали свои собственные моржовые пляжи (которые, по-видимому, простирались к югу до Кейп-Кода) столь успешно, что примерно к 1700 году вид, вероятно, был истреблен южнее Новой Шотландии. Последний зарегистрированный морж, убитый в Массачусетском заливе в 1754 году, наверное, забрел туда из более северного района.

Даже огромные стада, которые первоначально часто посещали отмель острова Сейбл, не смогли выдержать такую разнузданную алчность. Примерно между 1680 и 1710 годами пришла весна, когда на изогнутой полоске пляжей Сейбла больше не появились огромные существа, которые когда-то несчетными тысячами выбиравались на теплые пески. Больше там никогда не отметят их присутствия.

В течение следующего столетия Сейбл пребывал в полурегендарном мраке, наводя ужас и отпугивая мореплавателей, пока в начале XIX столетия на нем не были установлены маяки и основана спасательная служба. С этого времени одинокие всадники, патрулировавшие пустые пляжи на полудиких пони, иногда случайно

наталкивались на скелеты моржей, обнажаемые вечно перемещающимися песками. Но эти огромные кости казались такими допотопными, что можно было подумать, будто они принадлежат эре, наступившей задолго до того, как европейцы впервые пересекли Западный океан.

Погребенные в песках Сейбла несметные легионы прошлого были преданы забвению. Современные историки мало или вовсе не упоминают о существах с клыками, которые когда-то жили там, или о том, как и почему они погибли. Тем не менее Сейбл снова начинает смутно вырисовываться и привлекать наше внимание. Гигантские буровые установки как на острове, так и вне его погружают свои металлические хоботы глубоко в океаническое дно в поисках того, что португальцы впервые нашли там почти 500 лет назад... богатства, только теперь такого, которое извлекается из нефти.

Поголовье моржей Сейбла было неохватным, но это была только одна из удаленных колоний популяции, чья истинная родная земля лежала в заливе Св. Лаврентия. Южная часть этого внутреннего моря занята почти круглой неглубокой бухтой около 200 миль в диаметре, ограниченной на востоке островом Кейп-Бретон, на юге — островом Принца Эдуарда и проливом Нортамберленд и на западе — полуостровом Гаспе. Архипелаг Магдален поднимается почти из ее центра.

В мелких водах бухты различные океанические течения смешиваются с мощным потоком несущей питательные вещества свежей воды из реки Св. Лаврентия и системы Великих озер. В своем первоначальном состоянии залив обладал одним из самых продуктивных в мире моллюсковых пастбищ, славившихся мириадами устриц, миям, венусов, морских черенков, гребешков, лунных улиток, сердцевидок и других мясистых моллюсков, которые в совокупности представляли собой почти неисчерпаемый запас основной пищи моржей. К тому же на окружающих берегах протянулись сотни и сотни миль песчаных пляжей, достаточно просторных для того, чтобы бесчисленные множества морских слонов спаривались, рождали детенышей или просто дремали под летним солнцем.

Но возможно ли такое, чтобы животное, которое мы сейчас знаем только как обитателя холодных полярных морей, могло когда-то населять эти воды более чем за 1300 миль к югу от полярного круга и менее чем за 400 миль к северу от Нью-Йорка? Это было возможно, и так оно и было, ибо здесь была родина популяции моржей Западной Атлантики.

Испанские баски, по-видимому, были первыми европейцами, которые натолкнулись на эту обетованную землю еще в первом десятилетии XVI века, но представители других наций быстро за ними последовали. Около 1519 года вышеупомянутый Жоао Фагундес, который промышлял моржей на острове Сейбл, совершил исследовательское путешествие в морской залив. То, что далее следует, — моя реконструкция того региона, каким он его мог видеть тогда.

Войдя в залив либо через пролив Кабота, либо через пролив Кансо, его каравелла с высокой кормой медленно продвигается в западном направлении через пролив Нортамберленд меж густо покрытыми лесом берегами Новой Шотландии, затем минует Нью-Брансуик, остающийся по левому борту. По правому борту тянутся пляжи и красно-охряные илистые отмели острова Принца Эдуарда. И везде — на земле, в воздухе, в воде — изобилие жизни.

Пролив кипит от миллиардов сельдей и макрелей, собирающихся такими плотными косяками, что они образуют почти сплошные массы живой плоти. Морские птицы кружат и ныряют в этот поток целыми стаями. Кормящаяся треска поднимается со дна такими мощными фалангами, что их атаки на приманку взбалтывают поверхность, подобно извержению подводного вулкана. Тысячи серых темноглазых тюленей наблюдают за проплывающим кораблем. Стада китов, больших и малых, снуют в таких количествах, что каравелла иногда должна уступать им путь.

Но наибольший интерес для Фагундеса представляют легионы моржей, теснящихся на пляжах, песчаных отмелях и илистых мелководьях или поднимающихся вокруг медленно двигающегося судна, пока их головы с выпученными глазами не заполнят все окружающее пространство, как пни в начисто вырубленном лесу.

По мере того как каравелла проходит пролив и входит в южную губу залива Шалёра, моржовые кланы становятся еще более многочисленными. Они тянутся таким плотным слоем на низменных островах Шиппенган и Миску, что их дремлющие тела окрашивают в черное акры желтого песка и зеленой травы.

Теперь лоцман ведет корабль к юго-востоку, в открытые воды большой бухты. Через день плавания дозорный замечает на горизонте много невысоких смутно различимых холмов. С приближением к ним можно видеть, что они распадаются на ряд лесистых островов с песчано-каменистыми утесами, связанных друг с другом кажущимися бесконечными милями блестящих белых пляжей. Это архипелаг Магдален, и, возможно, именно здесь Фагундес обнаружил центральное ядро западной популяции моржей.

Магдален включает девять больших островов; семь из них соединены широкими пляжами, окаймляющими лагуны с чрезвычайно соленой водой. Сцепленная группа имеет протяженность 40 миль, а общая длина ее пляжей вместе с теми, которые окружают лагуны, составляет более 120 миль. Отделенный от ближайшего материка 60 милями открытой воды, Магдален, подобно Сейблу, по-видимому, не был заселен людьми до европейцев. Это обстоятельство, а также удачное сочетание укрытых лагун, лугов с сочными травами, лесистых холмов, протяженных пляжей и окружающего моря, полного жизни, сделали их земным раем для водоплавающих птиц и морских млекопитающих, какой вряд ли можно найти в другом месте северного полушария.

Моржам это понравилось. Умеренная оценка показывает, что, когда европейцы впервые наткнулись на него, стадо Центрального залива насчитывало по крайней мере четверть миллиона особей. Или, если перевести это в те цифры, которые могли быть особенно

значимыми для захватчиков, что-нибудь более 300 тысяч тонн живого мяса... и жира.

Несмотря на то что Магдален, по-видимому, во время визита Фагундеса был прочно в руках басков, для него сохранялись выгодные возможности закрепить свои права где-нибудь в другом месте. В 1521 году он сколотил компанию купцов в своем родном городе Вианне, получив от короля Мануэля патент, который позволял синдикату эксплуатировать восемь особых местностей в Новом Свете. Это были острова или группы островов, и пять из них, которые можно установить с достаточной уверенностью, являлись главными местами выведения моржами детенышей. Это были остров Мадам, группа в заливе Чедабукто у острова Кейп-Бретон, острова Сен-Пьер и Микелон и архипелаг Рамеа-Бурго у южного побережья Ньюфаундленда, остров Сейбл и остров Принца Эдуарда. Хотя в дарственной нет никакого упоминания о действительных ресурсах, подлежащих эксплуатации (что было обычным из соображений коммерческой тайны), установлено, что одним из задуманных предприятий была мыльная фабрика. Мы также знаем, что приблизительно в это время в мыловарении шло соперничество между оливковым маслом и ворванью — в особенности моржовым салом. Не остается сомнений в том, что моржам была уготована участь приносить главные доходы синдикату.

Фагундес заложил круглогодичное поселение на острове Принца Эдуарда — это первая известная попытка европейцев осесть в Северной Америке со времен скандинавов. Французские источники объявляют индейцев виновными в уничтожении этого поселения десятилетие или около того спустя, но есть свидетельства того, что на туземцев свалена ответственность за кровавые деяния, совершенные европейцами. Подозрение прямо падает на самих французов, так как они начали агрессивное вторжение на португальские и испано-баскские «источники белого золота» в заливе.

Я полагаю, что заинтересованность Франции в Звере Больших Зубов, как древние бретонские мореплаватели называли моржа, была главной причиной знаменитых путешествий Жака Картье к заливу в 1534 и 1535 годах. В любом случае является фактом то, что он разведдал многие из основных лежищ моржей, и вскоре после этого его сограждане-бретонцы насильственно лишили португальцев права владения ими. Задолго до 1570 года французы завладели лежищами моржей в проливе Нортамберленд, на островах Сен-Пьер и Микелон, на острове Принца Эдуарда и в бухте Шалёр, а также прочно обосновались на Магдалене. К 1580 году этот богатый архипелаг стал феодальным поместьем двух племянников Картье. В 1591 году они выдали патент на него еще одному предпринимателю из Сен-Мало — судье де Пре-Равийону — с оговоренным правом промысла животных, которые к тому времени стали известны как *vaches marines**.

Именно в этом году англичане запоздало узнали о богатствах,

* Морские коровы (франц.).

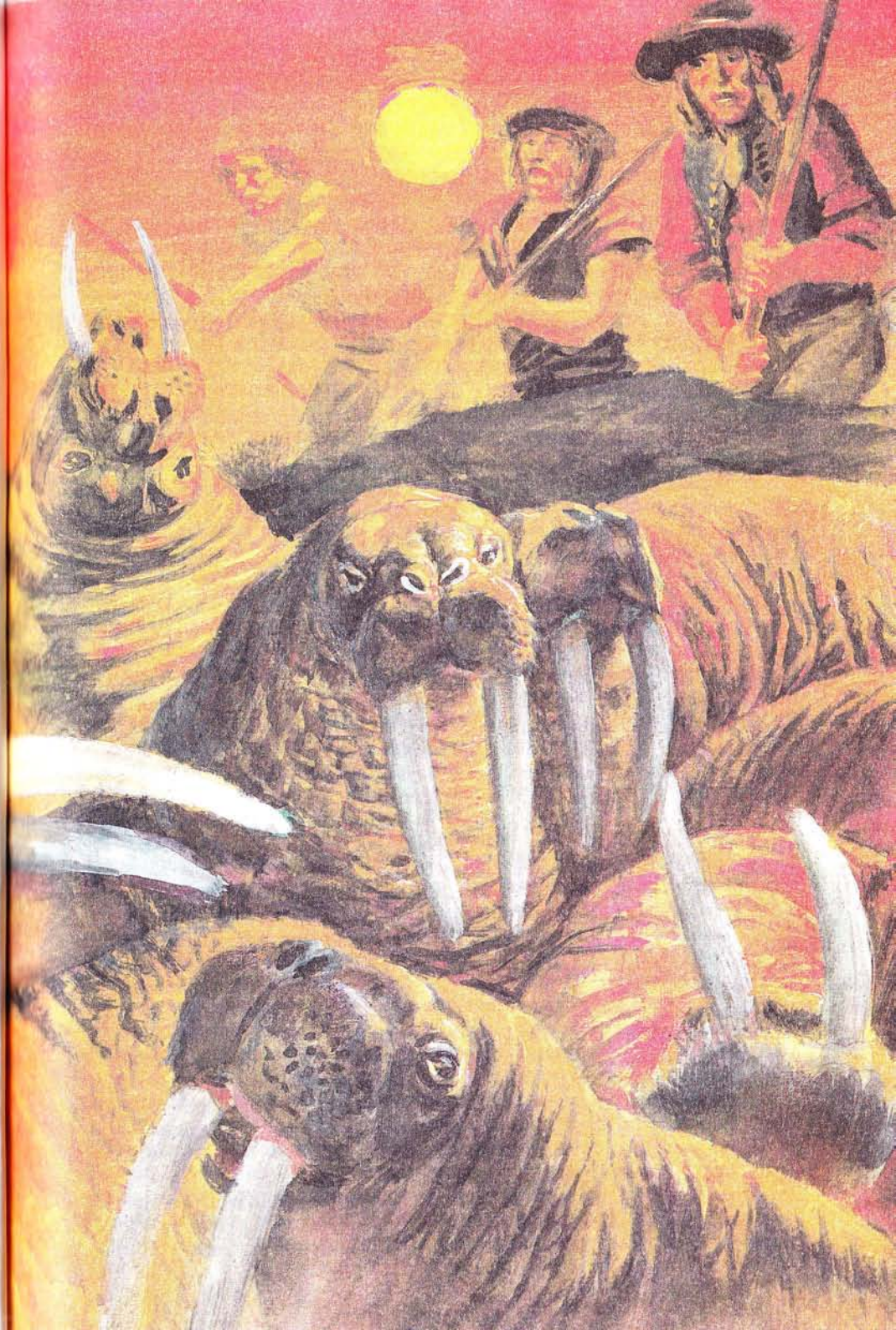
которые можно добывать из морских коров в Новом Свете. В начале сентября бристольский капер «Плежа» удалялся от берега острова Шилли, когда его вахтенный заметил марсели двух судов, направлявшихся к Ла-Маншу. «Плежа» пошел по ветру, догнал меньшее судно, захватил его и конвоировал в Плимут.

Это был корабль «Бонавентура», принадлежащий судье де Пре-Равийону, возвращающийся на родину из некоего места в Западном океане, неизвестного захватившим судно, но которое его хозяин называл островами Рамс. Это были острова Магдален, и английский интерес немедленно разгорелся, когда обнаружили, что «Бонавентура» был загружен «40 тоннами ворвани», а также огромным количеством «шкур и зубов» — продуктами, полученными от 1500 морских коров, убитых его командой этим летом. Груз корабля оценили в 1500 фунтов стерлингов — значительное состояние по тем временам.

При допросе хозяин судна выдал секрет, что «остров... имеет около 20 лье в окружности, и какая-то часть ровная и мелководная, и «рыба» выходит на берега создавать себе подобных в апреле, мае и июне тысячами, каждая «рыба» очень большая и имеет два огромных зуба, и кожа их подобна буйволиной, и они не покидают своих детенышей. Мясо детенышей такое же хорошее, как ветчина. А из животов пяти упомянутых «рыб» они получают большую бочку ворвани; эта ворвань такая душистая, что если из нее сделать мыло, то король Испании может сжечь некоторые из его оливковых деревьев».

К этому неустоимый летописец английских морских путешествий Ричард Хаклуйт добавлял: «Эти звери такие же большие, как быки... шкуры большие, как всякая бычья шкура... кожевники считают их отличными, способными обеспечивать защиту (щиты)... зубы продают в Англии ремесленникам, делающим гребни и ножи, за 8 серебряных монет в 4 пенса и 3 шиллинга фунт, в то время как самую лучшую слоновую кость продают за половину этой суммы... Некий М. Александр Вудсон из Бристоля... искусный врач, показал мне один из этих зубов (с «Бонавентуры») и уверял меня, что он испытал его на своих пациентах, служа медицине, и обнаружил, что он является великолепным (средством) против яда, как какой-нибудь рог единорога».

«Взяв след», англичане пришли в возбуждение, желая захватить часть богатства морских коров, но никто не знал точного местонахождения острова сокровищ. Из этого затруднения их вывел нанятый ими проводник, французский баск Стеван де Бокаль, проведший два корабля к островам весной 1592 года. Он достиг цели своего путешествия только для того, чтобы обнаружить, что «все подходящие места и бухты... захвачены опередившими его бретонцами из Сен-Мало и (французскими) басками из Сан-Иоанн-де-Луц. Хозяин судна не рискнул силой вступить во владение и поэтому вернулся домой с пустыми руками. Бокаль участвовал еще в одном путешествии в следующем году, но снова получил от ворот поворот. Наконец, в 1597 году консорциум лондонских торговцев экипировал два тяжело вооруженных корабля — «Шанс-



велл» и «Хоупвелл» — и послал их с заданием: захватить остров Рамс, выгнать французов и основать там постоянное поселение. То, что следует ниже, является сокращенным вариантом описания, сделанного хозяином «Хоупвелла», капитаном Ли:

«14 июня мы подошли к острову Птиц (часть Магдаленской группы) и увидели огромное скопление моржей, или морских быков, которые спали на скалах; но, когда мы приблизились к ним на наших лодках, они бросились в море и преследовали нас с такой яростью, что мы были рады спастись от них бегством. 18 июня мы приплыли к острову Рамс и, приблизившись к бухте Халобалино, послали туда наши большие лодки, которые обнаружили четыре корабля. А именно два из Сен-Мало и два баскских из Сибибуро. После чего мы вскоре, плывя на «Хоупвелле», вошли в бухту, стали там на якорь и попросили их для большей безопасности мирно сдать свой порох и военное снаряжение.

Они не желали соглашаться; тогда мы послали лодку, полную людей, привезти их порох и военные запасы. Когда наши люди поднялись на борт упомянутых кораблей, которые были пришвартованы вместе, то их оттуда выбили, но потом наши быстро одержали победу, что и позволило им вскоре приступить к грабежу басков.

Позже экипаж нашего корабля поднял мятеж, и большая часть команды решила увести один из тех кораблей. Но им помешали благодаря помощи, которую упомянутые корабли получили от своих сограждан в других бухтах. На следующее утро, очень рано, они собрали вместе по крайней мере 200 французов и бретонцев, которые установили на берегу три артиллерийских орудия, приготовились сражаться с нами и, как только мы увидели их, атаковали нас по крайней мере сотней маленьких пушечных ядер. Также были готовы напасть на нас около трех сотен дикарей». Индейцы были привезены французами с материка делать грязную работу по убою моржей.

Капитану Ли теперь представился случай вести честную игру. Когда французы захватили двух человек, посланных им на берег для переговоров, он применил силу, чтобы освободить их, пустив в ход порох и ядра. Он поступил так с торжественными заявлениями, что его намерения были совершенно честными. Никто не поверил ему. Когда он попытался покинуть бухту, французы отказались освободить якорь, который он бросил на пляже у береговой линии, и ему пришлось рубить канат. Затем он попытался нащупать путь через мелководье, но сел на мель и вынужден был оставаться на мелководье до рассвета в ожидании высокого прилива и страшась, что «дикари» нападут в темноте. Когда он наконец освободился от западни, французы на берегу проводили его одобрительными выкриками.

Путешествие Ли ознаменовало собой конец почти двухвековых попыток Англии войти в залив моржового промысла, причем не столько из-за сопротивления Франции, сколько потому, что, как мы видели, в первом десятилетии XVII века они нашли моржей на Медвежьем острове и позже на Шпицбергене.

В течение XVII века и значительное время в XVIII залив оставался исключительно французским озером с моржовым промыслом в качестве самого доходного предприятия. На Магдалене и острове Миску были созданы постоянные фабрики с зимующими артелями рабочих. Летние моржовые промысловые базы кочевали вдоль пролива Нортамберленд, на берегах острова Принца Эдуарда, на острове Антикости, у Коровьей Головы (первоначально Голова Морской Коровы), в Порт-о-Шуа и заливе Св. Георга на западном побережье Ньюфаундленда, у островов Минган и в бухте Семи Островов на северном берегу залива и даже забирались столь далеко вверх по реке Св. Лаврентия, что доходили до острова Кадр, всего лишь в шестидесяти милях от современного города Квебека. Кроме того, постоянно опустошались лежбища на побережье Атлантики и островах Новой Шотландии и Ньюфаундленда. Этот кровавый бизнес был таким выгодным, что Самуэль де Шамплен оценивал промысел тюленей в Новой Франции в полмиллиона ливров в год (ливр примерно равнялся английскому фунту, или месячной зарплате рабочего).

Год за годом интенсивность работы этой бойни росла... до неизбежного конца. Кривую уничтожения морских коров можно нанести на карту, помечая возрастающее истребление лежбищ. Вдоль реки Св. Лаврентия они исчезли к 1680 году. На северном берегу залива не видели более моржей после 1704 года. К 1710 году остров Сейбл содержал только кости морских коров, и то же самое стало участью всех лежбищ Атлантического побережья, от южной части пролива Белл-Айл до границ области размножения моржей.

В первой половине XVIII века сохранились лишь опустошенные стада в глубине материка. Но к середине этого столетия посетитель острова Миску находил только кости, оставшиеся «в таких количествах, чтобы образовать искусственные морские пляжи... убитых морских лошадей, оставивших более прочный памятник, чем их убийцы».

Когда первый английский губернатор острова Принца Эдуарда приступил к своим обязанностям после завоевания Канады в 1763 году, одной из его главных забот была охрана промысла морских коров. Он опоздал. Для огромных колоний, которые когда-то населяли пляжи северного берега, время истекло, и даже губернатор не мог повернуть его вспять. Единственным пристанищем популяции моржей Западной Атлантики остались теперь Магдаленские острова. В 1765 году лейтенант Халдиман, молодой офицер королевского флота, был послан на архипелаг исследовать промысел морских коров. Его доклад — единственное сохранившееся описание того, как вели убой в заливе. Я несколько сократил и отредактировал его.

«Места, где убивают морских коров, называются *eschouries* [и занимают] прибрежное пространство от одного до шести сотен футов от воды, простирающееся вплоть до вершины песчаного берега, которая представляет собой естественный откос, иногда такой крутой, что вызывает удивление, каким образом столь неуклюжее животное могло когда-либо достичь вершины.

Способ ловли морских коров следующий. Когда большое количество животных собирается в нижней части отмели, за ними следуют другие, выходящие из моря, которые, чтобы получить место, немного подталкивают тех, что впереди, своими клыками. Их в свою очередь выталкивают следующие за ними, пока самые удаленные от воды морские коровы не продвигнутся через отмель и так далеко вглубь, что даже у самых последних прибывших есть место для отдыха, и они обычно спят, если их не беспокоить.

Echouries полны или содержат так много животных, что охотники могут отрезать отступление трем или четырем сотням; десять или двенадцать человек готовятся в сумерках с шестью около двенадцати футов длиной. Нападают в течение ночи, и главное, что необходимо предусмотреть, — это направление ветра, который должен всегда дуть со стороны животных, чтобы охотники не были обнаружены.

После того как они приблизятся вдоль берега на расстояние трех или четырех сотен ярдов от echouries, от группы отделяются пять человек с шестью. Они ползут на руках и коленях, пока не окажутся близко к флангу стада и к морю со стороны высокой отмели, на вершине которой лежит большинство морских коров. Это необходимо потому, что, если те коровы, которые находятся на наиболее удаленной от моря территории, имеют малейшее понимание, они все повернут и отойдут назад, к воде. И в этом случае будет большой удачей, если люди, будучи не в состоянии остановить их, спасутся от того, чтобы быть раздавленными до смерти или утопленными.

Теперь, готовый начать атаку, первый человек мягко ударяет в заднюю часть корову, находящуюся перед ним, концом своего шеста, имитируя насколько возможно толчки, какие они дают друг другу. И так он поступает тем же самым образом с соседней коровой, подражая удару клыков и заставляя ее продвигаться вперед по пляжу, в то время как другой его товарищ обеспечивает безопасность, предотвращая нападение коров, находящихся ближе к морю.

Так они продвигаются к другой стороне echouries, делая таким образом проход, который они называют коридором. Все это время они сохраняли абсолютное молчание, но теперь они начинают улюлюкать и шуметь как можно громче, чтобы испугать и встревожить морских коров и дать сигнал своим товарищам прийти и помочь им. Все охотники теперь выстраиваются в ряд вдоль коридора, гоня и колота коров, чтобы не дать им возможности повернуть назад, к морю. Тем коровам, которые повернули от вершины отмели, мешают ускользнуть те, которых люди гонят по направлению к ним, и столкновение двух групп образует груды тел в двадцать футов высотой и выше.

Охотники продолжают пользоваться своими шестью, пока животные совсем не устанут и не оставят попытку ускользнуть, после чего их делят на группы из тридцати или сорока коров, которых гонят к месту, обычно на милю вглубь от echouries, где их убивают и вынимают жир».

Описание Халдимана технически достоверно, но лишено живой атмосферы. Мы должны сюда добавить грохот прибоя и брызги пены, поднятые спасшимся моржом, рычание сотен охваченных паникой чудищ, пойманных в ловушку на берегу. Мы должны наглядно представить себе сцену в мрачной и ветреной темноте, освещенную только к эпилогу красными вспышками факелов. Мы должны еще ощутить, что чувствуют люди, совершающие резню, ползущие на руках и коленях и слишком хорошо знающие, что в любой момент они могут быть раздавлены черной лавиной мяса и костей. Мы должны видеть их, скользящих в пропитанном нечистотами песке, ругающихся, неистово колотящих по головам и телам морских коров, отскакивающих с пути одной и тыкающих шестью со слабой человеческой силой в другую.

Человеческие жертвы были, хотя сохранилось немного записей о несчастных, которые умерли в отдаленных местах ради того, чтобы наполнить бочки жиром и европейские кошельки монетой. Один старый магдаленец вспоминает слышанный от его деда рассказ о том, что ветер переменялся как раз тогда, когда охотники ползли через стадо. Семь человек были смяты, пронзены клыками или сметены в море со сломанными ногами и руками и утонули.

Поскольку была возможность сделать только четыре бойни на данном echourie в один сезон и поскольку морские коровы обладали великолепным обонянием, настоящий забой проводили по крайней мере в миле от самого echourie, чтобы зловоние гниющего мяса не заставило выживших моржей держаться на расстоянии от берега. Как Халдиман рассказывает нам, этого добивались тем, что тащили животных к достаточно удаленному месту. Несмотря на огромную силу, моржи быстро становились истощенными, поскольку их заставляли с мучениями двигаться по сухой земле и мягкому песку. Хотя люди их били и подгоняли, травили собаками, им нужно было четыре или пять часов, чтобы преодолеть эту длинную смертельную милю. Телята, которые выжили в схватке на echourie, обычно умирали в пути. Это не имело значения. У них было слишком мало жира, чтобы быть ценными, хотя теленок мог обеспечить убийц свежим мясом. Ко времени, когда еле двигающиеся звери достигали бойни, они были неспособны сопротивляться. Они опускали головы и лежали неподвижно, единственным звуком, доносившимся от них, было громкое изнуренное дыхание. После удаления из туши подкожное сало имело склонность «идти насмарку» или разжижаться, из-за чего драгоценный жир быстро впитывался в почву, поэтому каждого моржа забивали, только когда для его жира было место в котлах. Но даже с двумя котлами, кипящими двадцать четыре часа в сутки, требовалось много дней, чтобы перетопить все сало после одной бойни. В течение этого времени солнце, которое ласкало морских коров на пляжах в их любимых местах, становилось для них неумолимым мучителем. Оно безжалостно жгло до тех пор, пока даже их толстые шкуры не начинали жариться и растрескиваться, отчего ручейки крови и жира стекали вниз по их вздымающимся бокам. Никакого питья не было в их распоряжении, и поэтому, по мере того как их жиз-

ненные силы уходили по капле, жажда становилась их последним мучительным страданием.

В конце концов кто-нибудь умерщвлял их. Во времена Халдимиана это делали, стреляя в голову коровы железной пулей дюймового диаметра из оружия, заряжающегося с дула. Часто это только оглушало животное. Неважно. Шкуру сдирали, даже если зверь все еще был жив. Затем слой сала, который осенью бывал по крайней мере в шесть дюймов толщиной, резали ломтями и вилами переносили в пузырящиеся котлы. Голая туша оставалась лежать на том же самом месте до тех пор, пока в конце концов она вместе с сотнями подобных трупов не сгнивала, превращаясь в вонючий и сальный песок и оставляя после себя только жуткое зловоние и акры, усеянные грязными костями.

В более ранние времена клыки осторожно вырубали из черепов, но к 1760 году их в значительной степени игнорировали. Огромный приток слоновой кости в Европу из Африки и Индии окончательно сделал моржовую кость относительно малоценной. В XIX веке торговец с Магдален предлагал один цент за каждый значительных размеров клык моржа, который все еще можно было найти на островах.

До конца того лета магдаленцы собрали более двух тонн костей с земель старой бойни. Однако торговец, не найдя рынок для сбыта этого сокровища прошлых времен, был вынужден возить его как балласт на одной из своих шхун. К 1760 году изменившиеся европейские рынки сделали моржовые шкуры также малостоящими из-за трудности их выделки. Жир был теперь единственной ценностью. В 1767 году жир, извлеченный из среднего весеннего моржа, приносил доход, эквивалентный 20 долларам (цена 1984 года), в то время как стоимость жира осеннего упитанного быка могла доходить до 60 долларов. Однако к концу следующего десятилетия цена удвоилась! Петля, завязанная человеческой скупостью, стягивалась все сильнее.

По мере того как стоимость их жира возрастала, моржей убивали все более безжалостно; и по мере того как бойня ширилась, их численность падала. Но ценность жира возрастала одновременно с их растущей редкостью. Спираль сужалась с каждым поворотом, а в центре ее лежало вымирание.

Coup de grâce* был нанесен в 1762 году, когда британское правительство дало двум бостонцам, некоему мистеру Томпсону и некоему полковнику Гридли, монополию на промысел моржей на Магдаленах и в прилегающих водах. Гридли первый раз посетил острова во время последних лет войны с Францией, возможно сопровождая вице-адмирала Молино Шелдана, который взял туда британскую эскадру, и был поражен, созерцая «семь или восемь тысяч моржей на каждом из островных echouries». То, что видел проницательный Гридли, было тысячами фунтов стерлингов, заполняющих карманы его и друзей; и к 1765 году у него были все основания прекрасно понимать: то, что лейтенант Халдиман написал

в своем отчете, было абсолютной истиной. «По-видимому, Магдалены превосходят любое место в Северной Америке по количеству морских коров. Их число невероятно, оно доходит, судя по вычислениям, правильным, насколько это может быть, до 100 тысяч или выше».

В течение первого года его пребывания на островах численность команды Гридли была достаточной только для того, чтобы обработать три из одиннадцати традиционных магдаленских echouries; тем не менее они убили около 25 тыс. моржей и получили более 1000 баррелей жира. На следующий год он ввез двадцать французских семей, которые прежде были охотниками на моржей на острове Принца Эдуарда и в проливе Нортамберленд.

Между 1767 и 1774 годами его фирма экспортировала моржовый жир в Европу через Сент-Джонс (Ньюфаундленд), общая стоимость которого, заявленная при прохождении через таможенную, составляла 11 тыс. фунтов, или около четверти миллиона долларов (на 1984 год). Не существует записей о том, как много было вывезено через порты Новой Англии. У Гридли и Томпсона был свой Эльдorado, но их не оставили единственными его обладателями. После завоевания Новой Франции хищные эскадры новоанглийских шхун начали кишеть в заливе, высматривая, чем поживиться. И вскоре нашли морских коров. Будучи твердыми приверженцами принципов свободного предпринимательства, они, не запуганные монополией Гридли, вскоре не только промышляли моржей в водах вокруг Магдален, но и совершали набеги на echouries.

«Суда Новой Англии подходят близко к берегу и часто стреляют в моржей около echouries, иногда по неведению, а иногда из злого умысла, — писал Халдиман. — Капитан одного шлюпа, заметив, что побережье острова Брион заполнено морскими коровами, использовал все способы, какие мог придумать, чтобы захватить их, но без успеха, до тех пор пока наконец не принял неудачное решение стрелять в них с дюн позади echouries. В результате получил 18—20 баррелей жира, чтобы поделить его среди стольких же людей, а коровы покинули то echouries и с тех пор никогда там не появлялись».

К 1774 году не менее 100 новоанглийских судов занимались промыслом в водах Магдален, главным образом селедки и трески, но брали и моржей всякий раз, когда представлялся случай, и делали это, как докладывали обиженные «владельцы острова», «безрассудным и варварским образом... выгоняя их и мешая им размножаться». Шхунная охота была исключительно расточительной. Из каждой дюжины животных, в которых стреляли, когда они были в воде, только одно или два выздоравливали, большая же часть оставшихся в живых становилась калеками, если им везло, или умирали позже в зависимости от тяжести ран.

Столкнувшись с конкуренцией людей со шхун, Гридли удвоил собственные усилия, чтобы получить то, что еще осталось, нанимая или принуждая все большее число рабочих, до тех пор пока у него не оказалось пятьдесят акейских семей и, кроме того, необузданная команда новоанглийских «набережных крыс», работающих на

* Добивающий удар (франц.).

него. Затем последовала кровавая резня. В 1780 году четыре бойни только на одном пляже давали «урожай» в 2400 моржей.

В 1798 году капитан Крофтон из королевского флота был послан на Магдалены губернатором Ньюфаундленда расследовать слухи, что численность морских коров сократилась. Доклад Крофтона был краток и окончателен: «Мне крайне жаль сообщить вам, что промысел морских коров на этих островах полностью уничтожен».

Два года спустя прекрасным весенним утром несколько акейдцев пришли к берегу залива в южной части Магдален копать моллюсков для приманки трески. Вдруг в ста ярдах от пустого эчоуриг появилась из вздымающегося прибоа массивная голова. Люди оторвались от своего занятия и уставились в сторону моря на морскую корову, чьи блестящие клыки казались длиннее, чем виденные когда-либо раньше.

Удерживая свою твердую, как скала, позицию в бурунах, казалось, что морж возвращает им пристальные взгляды с такой интенсивностью, что некоторые из людей встревожились. Затем он погрузился в воду.

Никого из его рода больше никогда не видели на бывшей родине исчезнувшей популяции.

После 1800 года ни одного постоянно проживающего моржа не существовало где-либо южнее пролива Белл-Айл, и очень мало осталось животных даже на побережье Лабрадора по направлению к северу. В отчете неизвестного чиновника, сохранившемся в документах сессии правительства Квебека середины прошлого столетия, сообщается об их исчезновении:

«Бывало, их находили греющимися на солнце и чувствующими себя свободно на песчаных пляжах залива. Но сначала французы, затем англичане и американцы повели такую жестокую войну против них, что в начале этого столетия их почти полностью уничтожили... их теперь вряд ли когда-либо встретишь, за исключением берега Лабрадора, в Гудзоновом проливе и Гудзоновом заливе... Их клыки часто находят в прибрежном песке реки и залива Св. Лаврентия. Это последние остатки тех животных, добыча которых помогла многим составить целые состояния. Но равнодушие и отсутствие предвидения у правительства, а также алчность торговцев привели к их полному исчезновению».

Теперь для моржей не было передышки нигде. На протяжении последней части XIX столетия даже те, что жили в далеких северных водах, попали под атаку как британских, так и американских китобоев, очистивших арктические моря от такого ходкого товара, как киты, и повернувших ружья и гарпуны против любого и каждого существа, чей труп мог принести какую-либо прибыль. Из них морж был выбран первым.

Шкуры моржей снова стали цениться в качестве сырья, из которого делали сиденья для велосипедов. Возродился даже спрос на моржовую кость в производстве дорогих туалетных принадлеж-

ностей для состоятельных женщин. А ворвань продолжала расти в цене. Результатом было то, что некоторые китобои начали ходить на север специально за моржами. В 1897 году, очистив архипелаг Шпицберген как от китов, так и от моржей, британцы рискнули пойти на восток, чтобы открыть прежде не затронутую группу на отдаленной Земле Франца-Иосифа. За десять лет они уничтожили эту группу. В Гренландии, как рассказывает Оливер Голдсмит в своей «Живой природе», «известно, что китобои убили 300 или 400 моржей зараз, и... вдоль тех берегов видны кости, лежащие в громадных количествах, принесенные в жертву тем, кто искал их только для удовлетворения своей жадности и роскоши».

На востоке арктической части Северной Америки дела обстояли так же плохо или еще хуже. Между 1868 и 1873 годами китобои в этом районе ловили в среднем 60 тысяч моржей в год с нормой для восстановления стада примерно один к четырем при отстреле в море. Эта резня одновременно велась в Западной Арктике, в частности в Беринговом, Чукотском и Бофортском морях, где между 1869 и 1874 годами китобои-американцы выловили порядка 150 тысяч морских коров при, вероятно, вдвое большем количестве убитых для получения 40 тысяч баррелей жира.

Эта резня принесла голод северным народам, для которых моржи служили основной пищей. Эти несчастные нашли защитника в лице новоанглийского китобоя по имени капитан Бейкер, который однажды потерпел крушение на побережье Аляски и выжил только потому, что эскимосы помогли ему и его команде.

«Я хочу предупредить корабельных агентов и судовладельцев в Нью-Бедфорде, что резня моржей, которая ведется почти всеми их судами, безусловно, приведет к уничтожению местных народностей, которые рассчитывают на этих животных... хотя отказ от предприятия, которое только в один сезон принесло 10 000 баррелей жира, ради эскимосов может показаться нелепым и может быть встречен насмешками и презрением... Но пусть те, кто насмехается над этим, увидят страдания, вызываемые этой злой несправедливостью... Я совершенно уверен, что этот промысел, который в любом случае не может дальше продолжаться, будет осуждаться с каждым пробуждением человечности, которая всегда живет в сердце христианина».

Капитан Бейкер был наивным оптимистом. Ничто не могло заставить китобоев и добрых бюргеров отказаться от погони за прибылями. Их собственные записи показывают, что к 1920 году они уничтожили около двух или трех миллионов морских коров и сократили популяцию тихоокеанских моржей до нескольких десятков тысяч. Никто не сохранил каких-либо записей о последовавшем в результате этого увеличении смертности среди местных народностей северных побережий. Их страдания к делу не относились.

Резня северных моржей не была ограничена коммерческой эксплуатацией. Примерно с 1890 до конца 1920-х годов американские и европейские миллионеры, спортсмены-охотники бороздили Восточную Арктику, весь путь от Шпицбергена до острова Элсмера

с частными «научными экспедициями», которые в действительности были не чем иным, как стремлением убить как можно больше северных животных, чтобы превзойти в этом предшественников. Эти джентльмены вели аккуратные записи уничтожения, производимого ими из дорогостоящих ружей, причем моржи представляли собой одну из их главных мишеней. Один гордый собой «спортсмен», который посетил северо-западное побережье Гренландии, занес в свой дневник итог: 84 самца, 20 самок и «множество детенышей» — таковы были его достижения всего лишь за трехнедельный период охоты. Как он сам признался, возможно, убил гораздо больше животных, но спортивная этика удержала его от заявления права на тех, чья смерти не были бесспорно подтверждены.

Когда началось вторжение европейцев в Северную Америку, в регионе, который впоследствии станет Восточной Канадой и северо-восточными Соединенными Штатами, постоянно обреталась популяция моржей, насчитывавшая не менее чем три четверти миллиона особей. По крайней мере еще четверть миллиона обитала в прилежащих морях к северу. К 1972 году общая численность популяции моржей восточной части Северной Америки составляла от 5 до 10 тысяч особей, причем их пребывание было ограничено арктическими и субарктическими водами. Несмотря на официальную защиту, их численность все еще сокращается, прежде всего из-за их клыков, которые теперь снова вошли в моду как в виде дорогих сувениров, так и в качестве сырья для резьбы по кости. В 1981 году много тонн нелегально вывезенной североамериканской моржовой кости поступило на международные рынки, где было продано по цене до 150 долларов за фунт. Агенты Федерального управления по защите животных США на Аляске конфисковали 10 тысяч фунтов клыков за один день. Такое большое количество кости потребовало уничтожения как минимум 750 взрослых моржей. Именно такое число обезглавленных моржей недавно было выброшено океаном на побережье Сибири напротив Аляски, и Советский Союз подал официальный протест государственному департаменту США с осуждением имевшей место резни.

Тем не менее перспектива выживания у моржей не абсолютно мрачна. Из тех или иных соображений СССР обеспечил эффективную защиту своим оставшимся моржам, и столь результативно, что вид начинает восстанавливаться, по крайней мере на уровне той численности, какая была утрачена в Баренцевом и Восточно-Сибирском морях. Популяция острова Врангеля, которую сократили до грани исчезновения русские и американские охотники в начале XX века, сейчас, при полной защите, возросла почти до 70 тысяч особей — цифра, как полагают советские биологи, близкая к исходной величине. И даже в водах Аляски, несмотря на «охоту за головами» ради клыков, начинается некоторое улучшение.

Но в неарктических водах морж большей частью теперь стал костями.

Старые кости!

Вблизи деревни Оулд-Хэрри на острове Коффин в группе Маг-

дален есть место, все еще называемое Тропинка Морских Коров. Это естественный овраг, ведущий в глубь территории через подвижные дюны от великолепных пляжей восточного мыса (который некогда был местом самых больших *eschouries* на архипелаге) до чашеобразной впадины в четверть мили в диаметре. Когда-то сухая, эта мелкая бухта теперь заполнена водами из соседней лагуны.

Однажды солнечным летним днем я исходил ее вдоль и поперек, причем я шлепал не по песку, а по дну, выложенному костями. Я выкопал ямку при отливе и на глубине трех футов все еще копал через крошащиеся коричневые кости в зловонной массе черной мерзости. Это были смертные остатки тысяч морских коров, для которых это место было концом пути, ныне названным их именем.

Позже я отдыхал на откосе ближней дюны. Большая голубая цапля вышагивала по берегу лагуны. Вдали кричали чайки в белой пене морского прибоя на пустом океанском пляже. Душистый запах бальзама из близлежащих лесов навевал благостное настроение, чаровал.

Я лениво просеивал горячий песок через пальцы... почувствовал что-то... взял это в руку. Это была ржавая железная пуля размером с маленькую сливу. Она тяжело лежала в моей ладони... и картина передо мной дрогнула. Изменилась. И помрачнела.

Черные хлопья сального дыма вздымались высоко в бледное небо из ревущих огней под чернеющими котлами, содержимое которых отвратительно пузырилось. Горячий воздух кружился вокруг меня, заполняя мои ноздри тошнотворным зловонием, которое исходило от сотен тонн гниющего мяса, старой крови и прогорклого сала. Мои уши были полны резкими криками тысяч чаек и хриплым карканьем сотен ворон, которые перемешивались и образовывали живой, пестрый покров, находящийся в постоянном движении, меняющий свои очертания, перемещающийся над горой смерти, заполняющей впадину у моих ног. Полуодетые дети, худые мужчины, согнувшиеся женщины, блестящие от пота и жира и мрачные от удушающего дыма, отбивали, делали надрезы и резали ломтями пахнущие полосы жира из освеженных трупов, которые все еще содрогались и корчились в последнем угасании жизни. Гремел мушкет. Мгновенно поднимались птицы, крича и описывая круги, затем усаживались снова пировать...

Ржавчина от мушкетной пули шелушилась в моей руке. Цапля отправилась в замедленный свой полет и перенеслась через дюны к морю — к пустым пределам *la grande echourie*, где произошла последняя бойня.

Перевод с английского Станислава Никоненко



Николай Балаев

СОУЧАСТНИКИ

Повесть

Валет сидел в прозрачном колпаке под кабиной пилотов и смотрел, как жила земля.

Внизу ползла желтая горная тундра, разрисованная фиолетовыми полосами увядшей полярной березки, золотыми плешинами морен, огненными пятнами горца и цветными осыпями сопок. Лоснились бесчисленные озера, между ними вязала прихотливый узор речка Нравкэрыкэн (Прозрачная). Коричневые плёсы на ней перемежались зелеными перекатами. На одном плёсе показалась стая гусей — птицы готовились к отлету. На озерах бронзой посвечивали утиные стайки, над ними носились молодые выводки гагар. Под вертолетом медленно проплыла стая журавлей.

Впереди открылся очередной плёс, и Валет увидел на берегу песка. Торопится в ту же сторону. Шубка на песце почти побелела, значит, самое трудное и интересное время — зимняя охота! Валет заерзал, царапнул лапой плексиглас. Скорее бы!

Коса со зверьком уплыла назад, потянулась высокая, синеватая от густого голубичника терраса. А среди ягодных зарослей сразу бросилось в глаза рыжее пятно. Это бежит лис! И тоже торопится вдоль берега речки. Вот остановился, встал на задние лапы, вытянул нос, хватая воздух повыше. Снова присел, подумал и понесся вскачь. Валет проводил его взглядом, а когда снова глянул вперед — встревожился. По террасе катился лохматый бурый ком. Вымахнул на край, шлепнулся на галечную косу. Росомеха! Валет зацарапал пол:

— Грра-а-ав! Гра-га-гав!

— Что там, Валетка? — спросил сидевший в крайнем кресле Егор. Пес прыгнул к нему, скуля, потянул за полу пиджака.

— Отдыхать едем, а ты меня слюнявишь. — Егор отстранил Валета. — Ну, давай глянем. У-у, хозяйка тундры. Ишь, скачет! Учужа что или нас испугалась? Как думаешь?

Валет запрыгал и громко гавкнул.

Сбоку из огненных зарослей ольховника выполз след вездехода и зазмеился над водой по голубичникам, маслянисто-желтым осенним ивнякам, пятнам ягеля. Росомеха, попав в след, крутанула носом и понеслась дальше между колеями.

— И я думаю, учужа, — согласно сказал Егор. — Схватила какой-то запах сильнее машинного.

Впереди открылся широкий плёс и песчано-галечная коса, испанная траками. В конце косы бурая куча, вдоль кромки воды вал из водорослей. Посреди косы шевелились под ветром пепельные лохмы большого костра. Это ж Гольцовая яма, верхняя зимовка! Заповедное среди оленеводов и старожилов место. Одно-го взгляда Егору хватило, чтобы понять — на Гольцовой побывали посторонние люди. Он выпрямился и дернул за унт радиста, стоявшего на ступеньках лестницы в пилотскую кабину:

— Валера, сесть бы!

Радист кивнул, и голова его исчезла в проеме люка. Вертолет накренился, повернул и пошел назад. Во! Пилот Безродных — мужик свой и понятливый, дело знает.

Вертолет завис у земли, недалеко от бурой кучи. Радист выпрыгнул, глянул под колеса и кивнул. Егор выбрался за Валетом и пошел к бурой куче. Радист уже стоял там и ошарашенно говорил:

— Мать честная! Елки-моталки!

Куча состояла из гольцовых голов, перемешанных с внутренностями. Подошли пилот Безродных и штурман Олег.

— Порыба-ачил кто-то... Михалыч, участок-то твой...

— Смотри, братцы, — штурман Олег поднял клочок малиновой бумаги. — С аммонитом разбойничали.

— Теперь можно на речке крест поставить. А рыбная была, — пилот Безродных поцокал языком. — И что за подонки...

— Ищи-свищи, — сказал радист Валера.

А Егор ничего не мог вымолвить. Лицо намокло, в глазах потемнело, только мельтешили бурым колесом рыбы головы. Полез достать платок, но никак не попадал в карман: руки дрожали. Вот тебе и Прозрачная. Кормилица и поилица. Пятнадцать лет прожил на этих берегах. И две бригады оленеводов с незапамятных времен безбедно жили ее щедротами. Да отпускиники из райцентра пользовались. Всем хватало, неистощима была Прозрачная, как неистощим любой уголок Земли, если берешь из него без жадности. Кто тут побывал, скажи на милость?

Егор зашагал к костру, потрогал пепелище. Тепло. Он покопал до гальки, ухватил горсть камешков. Горячие. Костер жгли часа три назад, не более. Егор пошел по косе. На песчаных пятачках отпечатались следы трех пар сапог. Одни следы небольшие, гладкие — кирзовые. Два в елочку — резиновые. Оба большого размера — похоже, сорок пятого. В елочку — больше у воды. Гладкие — у костра и машины: водитель...

Егор оглядел вал из заиленных, переплетенных светло-зелеными нитями растительности камней, покачал головой. Ловко

донышко соскребли. Крепкий неводок у рыбацков, такие бы неводки в совхозные рыболовецкие бригады. Ан нет! Ими только по приискам УРС торгует, за «живые» деньги, а по безналичному расчету в совхоз — выгода не та. Да, ободрали дно, все питание рыбе нарушили, теперь не прозимует...

Егор глянул в воду. У нее был белесый оттенок. Обычно на зимовальных ямах осенью у воды коричневый цвет и прозрачна она далеко в глубину. А сейчас в метре от поверхности шевелились серые мутные клубы. Егор вспомнил горелый малиновый клоч, хлебнул горсть воды. Терпкая горечь обожгла язык. Он сплюнул отраву на берег.

— Ты чего, Михалыч? — удивился пилот.

— А попробуй.

Летчики присели, попробовали, заплевались.

— Аммонит, — сказал Егор. — Старатель один прошлым летом похвалялся, что придумали они новый способ ловли аммонитом — бесшумный. Сыпят в воду взрывчатку, и рыба аж на берег лезет... Этих рыбацков отпускать нельзя.

— Да-а, подоночки, — протянул радист. — Я бы таких... ух!

— Может догоним, а? — спросил Егор. — Немного делов.

Пилот глянул на часы и покачал головой:

— Не могу, Михалыч, минуты расписаны. Санзадание на третью бригаду, перестановка полевой партии, продукты буровикам. За тобой подсели — уже из графика вылезли, да эта остановка... А вон посмотри, — Безродных махнул рукой на запад. Горный кряж, лежавший километрах в десяти ниже по реке, быстро исчезал. Вместо него вставала сизая с синеватым отливом стена, по верхнему краю ее перемещались грязно-белые клубы, закрывавая небесную зелень.

— Они туда умотали? — спросил радист Валера. — Растворятся: за грядой полно поселков.

— Давай пошли, Михалыч, — Безродных вздохнул. — Ты меня знаешь, если могу — какой разговор.

— Знаю — да. Потому больше и не прошу. — Егор посмотрел вокруг. Валет бегал, нюхал всяческие следы, повизгивал. Сунул-ся носом в вощеную малиновую бумажку, найденную Олегом.

— Неси сюда, — сказал Егор.

Валет принес, и охотник положил ее в карман, вздохнул: вот и отдохнули перед сезоном, погостили в поселке...

— Вы, ребята, летите. А мы с Валею разберемся.

— Ты что, старик? — сказал пилот Безродных. — Ну давай полетим в поселок, после санрейса сам вышибу спецзадание, инспектора прихватим. Куда ты, курам на смех, в этих штиблехах.

Летчики оглядели выходной наряд Егора: велюровая шляпа, светлый костюм с жилеткой, ворот розовой сорочки на морщинистой темной шее, пестрый галстук, модные ботинки.

— Уймись, начальник, — сказал Егор. — Это наш дом.

— Пр-уф! — сказал Валет и подпрыгнул сразу на всех лапах.

Безродных махнул рукой: он знал охотника не хуже и поэтому тоже не стал спорить. Забрался в машину, откинул брезент в хвосте салона и из кучи всяческих запасов стал извлекать предметы рыбацкого снаряжения. На гальку полетели болотные сапоги, суконные портянки, брезентовая роба, телогрейка, рюкзак, спальный мешок и палатка-двухместка. Штурман Олег вынес ракетницу, пачку красных патронов и бинокль.

Егор скинул костюм и ходил вокруг снаряжения в голубых кальсонах и нежно-розовой цветастой рубаше, отбирал нужное и сразу надевал. Робу, сапоги, телогрейку. На голову ничего не оказалось, Егор оставил шляпу. Сунул в рюкзак кукуль и палатку, консервную банку из-под компота — удобнейший тундровый «чайник», затем щепоть соли, галеты, сахар, чай. Валет посмотрел на сборы и притащил гольцовую голову.

— Оставь, — сказал Егор. — Тут все травленое. Сами добудем.

В карман рюкзака он переложил паспорт и удостоверение внештатного сотрудника Охотскрыбвода, потом отнес рюкзак в сторону. Безродных приоткрыл окошечко, крикнул:

— Держись, Михалыч, мы туда-обратно! Что в поселке надо?

— Инспекцию вези, — сказал Егор. — Отсюда и по следу.

— Будь спокоен, — Безродных сунул руку за кресло, кинул Егору охотничий нож в ножнах и рогатую дощечку с намотанной леской и блесной — закидушку, улыбнулся и погрозил кулаком: — Не потеряй, смотри: блесну сам мастерил из бивня мамонта, не блесна — скатерть-самобранка! Будь!..

Звук двигателя растаял. Над тундрой и рекой словно запахнулся гигантский полог из тревожной щемящей тишины. Егор посмотрел на сильно выросшую мутную стену и сказал:

— Не выйдет у вас, ребята, туда-обратно... Пошли, Валетка.

След вездехода уходил террасами Прозрачной к укрытому тучами кряжу, на северо-запад. Там, среди мешанины тесных долин распадков и осыпей, лежала древняя наледь, и из нее в Прозрачную текли чистейшие ручьи, добавляя карим водам хрустальный блеск. За кряжем несла воды Паляваам, могучая река Северной Чукотки. Дальше находился промышленный район: прииски с участками на отшибе, буровые бригады. Там вездеход как игла в сене.

Валет бежал впереди, нюхал кочки с мышинными норами, некоторые, подняв лапу, замечал, лазил в кривых кустиках ивы. На озерах, не переставая, кричали гуси. Им в Индию лететь. Даль-то какая!.. Ах, природа-матушка, как слаженно она все подточила, притерла, подогнала. Словно в хорошем движении, все разумно и все на своем месте крутится-работает. А сунь в такой движок крохотную песчинку — и сразу сбой. Даже сталь высшей прочности моментом истирается в порошок...

— Цвир-рик! — крикнула в стороне евражка. Валет хотел пробежать дальше, но евражка подпрыгнула и залилась воплем:

— Чик-фир-цви-ри-рик!

Валет не выдержал, повернул. Евражка успела что-то сказать псу почти в самый нос, махнула хвостом и исчезла в норе.

— Поделом нам, — кивнул Егор. — Все она правильно выложила.

Валет оставил нору и побежал вперед. Так, первым, он и вбежал в серый сумрак, ползущий на долину от горной гряды. На Егора пахло сыростью, и минутой позже он тоже вошел в пасмурный мир осенней тундры. Краски поблекли до состояния, когда трудно отличить красный цвет от коричневого или фиолетовый от синего, точно на весь мир осела толстым слоем влажная пыль. Тишина стала глубже и тревожней. По берегу, у воды, валялись тушки травленной рыбы. И впрямь выпрыгивает... Беда, беда...

Впереди в воздухе замаячили бедные, изломанные штрихи — горы Осыпные. Вездеход туда не ползет, ясно, а если идти напрямую, то часа на четыре сократишь дорогу. Да только за этими людьми надо след в след: никто не знает, что они еще могут натворить в тундре... И лишь Егор подумал так — гавкнул Валет. Охотник пошел быстрее. Ага, тут вездеход останавливался: кусок колеи осел в почву, выдавив торфяную жижу. Вот и отпечатки сапог: двое в резиновых вылезли и на носках, крадучись, пошли к реке. Охотник перебрел русло, выбрался на левый берег и увидел лежащего оленя. Валет гавкал возле. Он заметил хозяина, но подбегать не стал, а, хватив носом воздух, помчался вдоль речки вниз.

Егор подошел к оленю. На ягельной подушке лежала белая в серых пятнах домашняя четырехлетняя важенька и смотрела стеклянными глазами на живой мир. В боку краснело небольшое пятно с вматой в тело шерстью — входное отверстие ружейной пули. Так бывает шерсть свинцовый кругляш двенадцатого калибра. Из-под другого бока на ягель натекала уже почерневшая лужа крови: навлет прошла пуля. Вторую лужу, поменьше, охотник увидел у откинутой головы важеньки. Но пулевого ранения там не было. Егор наклонился. Так и есть — разрез под нижней челюстью. Язык вырезали, лакомство. Сытые, дряни.

Снова залаял Валет.

— Иду! — крикнул Егор и направился вниз по речке.

Там лежала еще одна, коричневой масти, важенька-трехлетка. Тоже с вырезанным языком. А дальше, с интервалами метров в двадцать, внутренности трех разделанных оленей. Почему взяли не все? Вертолета испугались? Выходит, так... Но пора отдохнуть.

Егор нашел ручеек, собрал охапку плавника, примостился на песчаном пляжике. Из многочисленных горных расщелин пополз вечерний тусклый туман. Он валил тяжелыми холодными клубами, словно кто-то в горах зажег сырой, негреющий костер. В ручье раздавались частые сочные шлепки. Егор прошел немного вверх. На перекатах метались темными тенями крупные хариусы, кое-где взблескивали серебряными боками чирьи. Небольшие боаги битком забиты рыбой. В одном, глубиной метра в полтора, плот-

но стоял гольцовый косяк. Вот они где спасаются. Отрава ползет по Прозрачной от зимовальной ямы, и все живое бежит в притоки. То, что успевает и может бежать. Но всякие там таракашки-букашки да жучки-ручейники быстро бегать не могут. Их участь решена. Стало быть, и участь рыбы: какая зимовка без питания...

Пока нагорал в костре жар, Егор поймал несколько штук хариусов, привязал за кусты палатку и сунул туда кукуль, потом выпотрошил рыбу, уложил тушки на угли.

Валет, жмурившийся на огонь по другую сторону костра, поднял голову и зарычал.

Егор огляделся. Вроде тихо-спокойно, ничего не видать. Но Валет опять зарычал без злости. Значит, идет кто-то. Ага, вот. До ушей донесся голос. Шел пастух и негромко распевал дорожную песню, в которой слова навеваются путевыми событиями, пейзажем, говором реки, шелестом кустов и криками животных.

Егор привстал и увидел за кустами человека в пестрой ситцевой камлейке поверх кухлянки. На груди бинокль, под локтями согнутых и отведенных назад рук, повыше поясицы — винтовка. Это же Омрит, пастух из четвертой бригады, недавно вернувшийся из армии. Не иначе откол ищет.

Омрит шел и пел:

Вот и речка Нравкэрыкэн!
В голубых богатых водах
Отражается сияньем
Блеск живительный огня.
Человек готовит ужин,
Наловил он свежей рыбы,
Положил ее в пэнтьельгын —
Жаром пышущий костер.
Он еду давно идущим
И ночлег в тепле предложит
И разделит кружку чая
С утомленным пастухом!

Егор тепло усмехнулся, перевернул на углях хариусов. Омрит перебрел речку, удивленно заулыбался, сказал:

— Михалыч! Етти — здравствуй! А рация говорит — охотник улетел в районный поселок. Обманула?

— Здравствуй, Омрит. Правда, собрались с Валеткой передохнуть до начала сезона, да не вышло, дела задержали.

Валет обнюхал пастуха, подставил голову ему под руку. Омрит тронул лоб пса, почесал за ухом, и Валет, довольный тем, что ритуал встречи выдержан в рамках древних традиций, снова улегся и одобрительно постучал хвостом по песку.

Закипела в консервной банке вода, взятая из ручья, охотник сыпанул горсть заварки, отодвинул от углей, прикрыл шляпой — пусть преет.

Омрит уложил винтовку под стену палатки, там же примостил и легкий рюкзачок, сказал:

— Иду откол искать. Очень любят олешки последние грибы. Пятьдесят убежало. Сюда, в Сыпучие горы. Там, с восточной сторо-



ны, грибные склоны и трава густая, долго не желтеет. Не встретил?

— Здесь какая-то шпана на вездеходе шаталась. — Егор вздохнул. — Постреляли из твоего откола пять штук важенок. Остальные, верно, в Осыпных.

— Какомэй! — встревожился Омрит. — Как так? Где стреляли?

— Эвон там, на бережку.

Быстро смеркалось. Тундру накрыла скоротечная полупрозрачная августовская ночь. Омрит вернулся, взял из рук Егора кружку, хлебнул чаю и отрывисто сказал:

— Совсем плохие люди.

Егор молча придвинул пучок веток с разложенной на них запеченной рыбой. Кончиком ножа стянул подгорелую чешую, посыпал запарившие горячим ароматом тушки солью, одну, покрупнее, отложил псу.

— На прииск приедешь, в лавку пойдешь — все есть, — сказал Омрит. — Кушать — чего хочешь, промтовары всякие, денег людям много платят, навалом. Зачем же кораны — домашнего оленя — стрелять? Я служил на материке, смотрел — коров никто не стреляет.

Егору вдруг стало нестерпимо стыдно перед пастухом, словно сделал это подлое дело он сам, своими руками, грубыми, замозоленными, искореженными профессиональной болезнью рыбаков и охотников Севера — ревматизмом.

— Аммонитом потравили рыбу на зимовальной яме, на Гольцовой, — сказал он. — Мой охотучасток. Не уберег. А на оленей-то они после Гольцовой напоролись. Сейчас должны к Палявааму подходить. Но думаю, за реку не уйдут: когда с этих гор на Прозрачную туманы лезут, по той их стороне, северной, дождик идет. Это я давно заметил. И раз на Палявааме сейчас дождик, его никакая техника не одолеет. Шататься будут вдоль берега. И если ты встретишь, так, может, кого в лицо узнаешь?

— Мне оленей искать надо, — отчужденно сказал Омрит, бросил в угли окурки и потянул к себе рюкзак и винтовку. — А пока вездеход поймает, их всех убьют.

— Ну-ну, — сказал Егор.

Он молча смотрел вслед Омриту. Фигура уходящего пастуха за колебалась в тумане, контуры потекли, и она растаяла. А над тундрой, словно из ниоткуда, словно рожденный скалами, травами, рекой и туманом, зазвучал голос:

Неужели будет время:
На земле все станет пусто?
И увидеть смогут люди
Только камень в мертвых водах,
Только небо, как кэргыч —
Как холодное стекло?..
Лишь полярное сияние
Будет лить потоки света
На убитые просторы,
Чтобы стало ясно людям,
Что наделать могут руки
Без совета с головой...

Воздух загустел, стал плотнее. И туман не туман, и дождь не дождь. Не каплет и не брызжет, а ты насквозь влажный.

Колея ползла левым берегом, резала уступы, мяла кустарник, рвала пласты торфяника над поймой. Засочится теперь по колдобинам вода, ухватит берег паутина овражков. Потом...

Егор остановился. Прямо в русле, среди камней, лежала металлическая бочка. От притопленного отверстия ползла по течению радужная бензиновая пленка. Эк их угораздило тару в реку швырнуть! Поставили бы повыше, если тяжело домой увезти. Но зачем возить, если за них не спрашивают? Порядок делается от спроса. Да...

Егор полез в воду, взял бочку и занес на увал. Прибежал Валет и тихо, предупреждая зарычал. Охотник глянул вдоль реки и увидел людей. Один стоял у воды, второй шел к зарослям ивняка. Там сунул в кусты продолговатый предмет, оба зашагали вниз и скрылись за поворотом. Валет продолжал еле слышно рычать.

Они? Скорей всего. Кому еще тут шататься в разгар промывочного сезона? А кстати, эти разбойнички как в тундру попали в дни, когда по приискам любой человек на счету?

— Ну, Валетка, теперь не уйдут: по этим терраскам только на первой скорости и проползешь. Идем. Мотора не слышать — стоят. Да, в кустики не забыть глянуть — что там упрятали?

А Валет все рычал, причем совсем тихо. Явно прятал голос. Наконец крутанулся и дернул хозяина за отворот сапога.

— Чего ты? — присев, шепотом спросил Егор. Пес чуть визгнул. Предупреждает о какой-то новой опасности. Охотник внимательно осмотрел берега и впереди, сквозь рыжий ивняк, засек шевеление. Медленно тянулось время. Наконец кусты зашевелились, и на гальку вышел медведь в блестящей осенней шубе с белым нагрудником. Валет заерзал, заскулил, сдерживая голос.

— Тихо! — жестко сказал Егор.

Медведь задрал нос, понюхал воздух с той стороны, где исчезли люди, и полез в кусты. Егор достал бинокль: интересно, что там выволочет Потапыч. И ракетницу надо снарядить: если разбойнички вернуться, непременно захотят получить такую прекрасную шкуру. Вот и упредим их стрельбу ракетой.

Медведь вылез из кустарника, держа в лапах геологический лоток. Никак эти ребята и золотишко моют? Деловые. И никаких страхов не ведают, хоть личный поиск наглухо запрещен? Статья-то серьезная — подрыв экономики государства. Что же выходит? Олень бросили — испугались, а с лотком — герои? Не вяжется. Значит, не так прикидываю.

Потапыч между тем понюхал снасть, полизал в ложбинке и пошел в реку. Там черпанул воды и начал полоскать. Движения его были неуклюжи, но напоминали движения промывальщика. А некоторые оказались так точны, что Егор не утерпел и улыбнулся. Потом захохотал. Медведь расплескал воду, глянул в лоток — пусто. Он снова черпнул воды. После четвертой попытки сел на быстрине и долго думал. Даже чесал в затылке.

Рыбу ловит, понял Егор. Наблюдал из кустов и решил, что люди рыбачат. А что еще, по его разумению, тут делать? Ну, Потапыч,

удружил-потешил! Давай-ка еще раз. Пусто? А ты плюнь на счастье... Опять пусто? А ты... У-у-у, так не годится!

Медведь вдруг досадливо рывкнул, выпрыгнул на берег и хватил лоток о камень. Веер желтых щепок разлетелся по косе. Егор забился в припадке смеха, уткнув рот в рукав телогрейки. Когда приступ веселья утих, выглянул снова. Медведь, приплясывая, топтал остатки лотка. Больше Егор терпеть не мог. Встал, хохоча, и побрел к рыболову. Медведь, как ни был занят, враз заметил движущийся предмет, определил человека, увидел бегущую собаку, обиженно рывкнул — обманули — и полез в кустарник.

Охотник дошел до «рыбалки», посмотрел следы. Вот так новость! Сапожки совсем не те. Одна пара, во всяком случае. Совсем крохотные сапожки на крохотной ножке... Ножке... Женщина?... Она, родимая, она. Какую мужицкую ногу в такой — чуть больше ладони — сапожок сунешь? И второй след на пару размеров меньше, чем у Гольцовой ямы. Вот так задачка! Еще двое в компании? Да с лотком? Да из машины всю дорогу не вылазили? Свежо предание... Геологи это. Стоят где-то рядом. Работали с утра, а теперь обедать пошли к палатке, лоток сунули в кусты, чтобы зря не таскать...

Валет, задрав хвост, носился по косе, нервно нюхал женские следы, потом прибежал к Егору и непонимающе уставился ему в глаза: мол, разве бывают в тундре женщины?

— Бывают, — кивнул Егор. — Они везде бывают.

Уже не таясь, он пошел за поворот и на берегу старицы увидел лошадь. Валет рванулся к ней. Та махнула хвостом, взбрыкнула и заржала:

— И-и-гро-го-гро!

Валет удивленно разинул рот и восторженно завопил:

— Апп-аф-аф-аф!

— Это, Валя, лошадь, — сказал Егор. — Видишь, она как олень, только рог нет и хвост метелкой, комара гонять.

Пес побежал вокруг лошади, дружелюбно замахал хвостом.

— Это якутская лошадь, — продолжал Егор. — Она и копытить умеет, как олень. Очень хороший зверь. Жаль, почти не осталось их у геологов, гоняют по новой моде на «буранах»...

Чуть дальше за старицей, на чистенькой терраске, стояла палатка, а внизу, на песке, горел костерок. У огня с волосами, распущенными по плечам и вороту телогрейки светлыми волнами, сидела женщина. Рядом, с ветками сушняка в руках — молодой парнишка. У ног женщины на куске полиэтилена лежали банка колбасного фарша, галеты и сахар.

Валет потянул воздух и приветливо сказал:

— Рр-аф!

Женщина положила перочинный ножик, легко поднялась и шагнула навстречу, протягивая руку:

— Наталья Сергеевна Быстрова, начальник поисковой партии, — представилась она. — А это наш промывальщик...

— Алеша, — сказал паренек.

— Ну а я — охотник совхозный, Мартский Егор Михалыч.

— Давайте к столу, — кивнула женщина.

Валет пошел «под руку», совершая ритуал знакомства.

Егор шагнул к закипающему чайнику, спросил промывальщика:

— Воду в речке брал? Выливай, травленая вода.

— Да вы что? — удивился Алеша. — Мы тут половину лета...

— Выливай. — Охотник огляделся. — Во-он с камней сочтется, там и набери, да ополосни хорошенько посуду.

— Что случилось, Егор Михалыч? — встревожилась женщина. Охотник рассказал.

— Господи, а я-то! — всполошилась Быстрова. — Десять лет хожу в поле, а не догадалась, только удивительно стало — Алеша тут с техником в июле ручьи мыли, так рассказывали, что Прозрачная рыбкой кишит. А сейчас добрались — гольца дохлого на перекате нашли, расклеванного, да недалеко чайку, тоже мертвую. И все. Походили кругом: тишь и гладь, бочаги пустые, вода какая-то... — она помолчала, подыскивая слово, и сказала вроде непонятно: — Безлюдная, — но Егор понял.

— Так это они, значит, напакостили, — продолжила после молчания Наталья Сергеевна, — во-он там, на бугорке.

На сухом длинном увале Егор увидел кострище. Сбоку, на ивняковых рогатках, проткнутые прутиками, висели обгорелые птички тушки. Одна, прожаренная и разорванная, валялась рядом. Гагарий выводок, молодняк. Нажарили, а есть не стали, отбил охоту рыбный привкус. Егор огляделся. Под бугром длинное узкое озеро. Ветер гнал по блестящей поверхности крупную рябь. Валет залег в воду по брюхо, твякнул и посмотрел на Егора. За полосой осочки, запутанные в стеблях калужницы, качались перевернутые пестрыми брюшками вверх две крупные птицы. Что эти бандиты — очумели? Ну, птенцов на еду пробовали приспособить — с грехом пополам, однако понятно. А этих за что? Убили и бросили, хоть бы глянули ради любопытства. Но ничего бессмысленного не бывает, у каждого события есть какая-то причина... И все равно, за такое при любых причинах надо... Егор опять разволновался. В душе возникла и стала расти темная, дремучая волна. На миг даже сознание захлестнуло беспощадной слепой ненавистью. Тоже убил бы и никогда не пожалел бы об этом... Господи, что это я?.. Вот ведь трясина!..

Егор затряс головой, освобождаясь от наваждения.

— Ужас, ужас! — Стоявшая рядом Наталья Сергеевна вздрогнула. — Не могу, когда детенышей... Варвары... И река... Такой странный вид... Прямо какая-то убитая река...

Медленно они возвращались к костру.

Из сырых мутных пластов воздуха бесшумно вылетела чайка и печально сказала:

— Ва-ка-ка!

Валет завизжал.

— Идем, идем, — сказал Егор. — Только кипяточку хватим... А вездеход не привелось видеть?

— Не-е-ет, — Наталья Сергеевна отрицательно покачала головой. — Вы думаете их догнать?

— Надо.

— Я бы этих головорезов аналогично: на палки и в огонь, — сказал Алеша. — Око за око, как у царя Хаммурапи...

— Жуть какую ты сочинишь, даже зябко стало. — Наталья Сергеевна передернула плечами. — Однако прощать? Нет...

— ...Но им ничего не будет, — продолжал промывальщик Алеша. — Махнут за Паляваам, а там горняки кругом, старатели: «Весенний», «Ичуньский». Спрячутся. Тем более по таким делам ищут у нас, как в жмурки играют. И что лично мне делать? Я хочу в геологический институт. Но пока его закончу — где работать? На Земле все снесут, доловят, добьют, асфальтом закатают...

— Не позволим, — вдруг жестко сказала Наталья Сергеевна. — Неси рацию.

Алеша нырнул в палатку и подал начальнику партии переносную радиостанцию. Та включила и шевельнула колесико настройки.

«...Выполнили сообразительности, — сказал веселый женский голос, — следующие предприятия области: «Гвардейский», «Весенний».

— ...Сидоров Ленка рыбу поймал на закидушку, — перебил мужской голос, — еле вытащил. Метр пятнадцать ростом, спина зеленая, брюхо красное. Вся кругом в желтых пятнах. Зубы — у тигра короче. Что за зверь?

В эфир влезло сразу несколько голосов:

— Сима! Чавыча! Таймены!

Сиплый глуховатый голос сказал:

— Спокойно, народы. Это целакантус. Группа лопастеперых, от которой произошли наземные позвоночные. Так сказать, наш дорогой предок. Жарить будете?

— Предка?! Да вы что...»

— Обеденная перекличка наших завхозов, — сказала Наталья Сергеевна и нажала кнопку. — Я «Примула». Кто слышит?

— Сергеевна, вы? Здравствуйте. Хорошо слышим, говорите, — наперебой зазвучали голоса.

— Привет завхозам. У кого начальство на базе, пригласите.

— Здравствуй, Наталья, — раздался через пару минут суховатый голос. — Иванов на связи. Что стряслось?

— Здравствуй, Виталий. Позавчера браконьеры отравили речку Прозрачную. Трое, на вездеходе, с оружием. За ними идет охотник Мартский. Но бандиты могут уплыть за Паляваам, они бегут к устью Прозрачной.

— Дел осталось на пару дней, — неуверенно сказал Иванов.

— Слушай внимательно, Виталий, — жестко выговорила Наталья Сергеевна. — Если упускать таких подонков, скоро будем работать в пустыне пострашнее Гоби. Сезон интересно. А всю жизнь?

— Ох, извини, Наталья. Голова забита геологией, не сразу на мирские дела и переключишься. Все понял.

— Ребят понадежнее возьми. И вот что. У меня рация не потянет, а вы ближе. Попроси завхоза связаться с «Весенним», там начальником Горюков, мой знакомый. Он поможет, только скажите — я прошу. Недавно получил новую машину. Пусть идет к Паля-

вааму и перехватывает всех, кто переправится на их берег. Страховка нужна, ясно?

— Да... Ну, подонки... Я бы их, как в Древнем Китае...

— Всё, — сказала Наталья Сергеевна.

В эфир снова хлынули завхозы:

— Толик, слышал? Петро, а?..

— Руки я бы рубил на месте, как раньше в Европе...

— Головы, — сказал тот, с сиплым и глуховатым голосом. — Радикальнее в смысле профилактики. И без затрат на перевоспитание с сомнительным результатом...

— Я пойду, — сказал Егор, отставляя кружку. — Спасибо. Да, совсем забыл: лоток ваш Михайла Потапыч разломал, рыбу ловил.

— Ах ты, бандит лохматый! — подскочив, закричал промывальщик Алеша и принялся грозить в горы кулаками: — Второй ломают! Подожди, я вам устрою! Стальной закажу!

— Сокрушат и его! — Егор посмеялся и крикнул: — Валетка!

— Вон они, — сказала Наталья Сергеевна.

Валет прыгал на задних лапах перед лошадью, отскакивал, припадал к земле и делал вид, что бросается всерьез. Лошадь трясла передними ногами, затем часто-часто кланялась и хлопала в улыбки растопыренными мягкими губами.

— Играют! — удивился Алеша. — Быстро у них!

Пес оглянулся на хозяина, потом прыгнул к лошади, гавкнул и побежал берегом реки вниз. Лошадь затрусила следом.

— Э-э-э, Дева, тебе тоже на службу! — завопил Алеша.

Воздух до того пропитался влагой, что казалось: возьми в горсть, сожми — и потечет вода.

— Ки-ки! Ки-ки! Ки-кирла, кирла, ки-и! — кричали журавли.

— Кго-о-ой! — стонали на озерах гагары.

Валет выслушивал каждый крик и повизгивал.

— Идем, идем, скажи им, Валетка, — шептал Егор.

Постепенно впереди открылась широкая долина, и над тундрой потек шелест: могучие воды перемывали косы, точили каменные перекаты, грызли бока гор Осыпных. Пустынно кругом. Подвела природа на сей раз: туман к Прозрачной двинула, а дождь не просыпала. Вода низко стоит. Ушли. Но надо глянуть сверху. Тут лошину полно, да с кустарником. Авось!

Егор перебрел Прозрачную и полез до ближайшей терраски. Оттуда открылся кусок долины, отороченный горами. На востоке горы были наполовину срезаны тучами. Тяжелые серо-синие клубы висли над долиной.

Егор посмотрел вниз. Почти над ним Прозрачная втекала в мутновато-зеленый поток Паляваама, и на срезе ближнего переката носом вниз торчал вездеход ГАЗ-71. На берегу дымил костер и сидели люди. Трое.

— Вот так. — Егор опустился на мягкую и теплую от выросших золотистых пятен лишайника щебенку. — А ведь точно, Валя: человек предполагает, а господь... ну ладно, пусть судьба — распо-

лагает. И смотри, как чудно в мире устроено: куда ни сунешься, везде пословицы да поговорки — частоколом мудрость человеческая огораживает от плохого. Живи, да блюди. Ан лезут и лезут через тот частокол мящие себя умниками...

Егор передохнул, схлынуло дорожное напряжение, только настороженность осталась. Однако ей и должно быть.

— Пойдем, Валетка, подводить черту...

Сидевшие на берегу увидели Егора. Тот, что поменьше ростом, в кирзовых сапогах, взял чайник, пошел к реке. Второй, широченный в плечах, обтянутых бараньим кожом, полез в ящик у костра. Третий, в цигейковом, покрытом черной брезентовой тканью костюме, присел на корточки, расшевелил угли и подбросил сверху плавника.

— Никаких шуры-муры, — сказал Егор Валету. — Не те люди.

Валет чуть поворчал и, не доходя до людей десятка метров, свернул к ольховому кусту, лег и подобрался, как для прыжка.

— Здоров, мужичок-тундровичок, — сказал человек в цигейковом костюме. — Какими ветрами? Садись, сейчас сообразим и чаю кое-что отыщем. Гаврилыч, мастеришь?

— А як же! — человек в бараньем коже выложил на крышку ящика закуску, поставил темную, с покатыми плечами бутылку портвейна. — О, це гусь прозывается, хе-хе.

— Не надо, — сказал Егор. — Не буду я пить. Да и сыт.

— С дороги не принять? — удивился Гаврилыч. — Як же...

— Оставь его, Гаврилыч. — Человек в цигейке усмехнулся.

Подошел третий, с чайником в руке, на которой между большим и указательным пальцами синела корявая наковка: «Женя».

— Так откуда и куда? — спросила «цигейка».

— А за вами, третий день, от Гольцовой ямы. Охотник я, промысловик. И еще вот инспектор, — Егор достал удостоверение внештатника. — Документ можете глянуть.

Человек в цигейке взял удостоверение, раскрыл и держал долго, даже шевелил губами и хмыкал. Но Егор видел, что он не читает, а лихорадочно думает. Выход прикидывает. Ну-ну. Второй, Гаврилыч, досадливо сморщился. А выражение на лице Жени Егор не понял. Вроде блуждает какая-то потаенная улыбка. Но чего бы веселиться? Не может поверить, что попал в переплет, где дел за компанией набралось не только на рубли, но и на сроки? Думает, насколько на веселое дорожное приключенье? Ну, пусть думает. Думать завсегда полезно, поводят мысли по различным закоулкам, да, глядишь, выведут на нужную тропку.

А тот, в цигейковом костюме, все держал удостоверение, но теперь смотрел пусто, в пространство. И он, выходит, задумался. Мешать не будем. Глянем пока вокруг.

Егор пошел вдоль берега. Валет пристроился сзади.

— Иди туда, — показал Егор, и пес побежал в сторону черного бугра метрах в ста. Бугор был с норами, там жили евражки. Но ни одна не встретила предупреждающим чвириканьем. И тут беда.

Пятно оказалось обширной гарью. Резко пахло горелым бен-

зином. Норы были выжжены. Лили бензин внутрь и поджигали. Зачем?! Егор пошел по бугру, сказал:

— Давай ищи хозяев.

Валет махнул хвостом и забегал, часто морща нос и фыркая. Может, успели спастись? Вон еще бугры, не так и далеко... Но Валет гавкнул в одном месте, в другом... Всего нашли девять обгорелых тушек... Ах, растуды ваш... Нет, так нельзя... Спокойней, Михалыч, не разменивай дело нервотрепкой. Иди-ка на бережок да сядь, посиди у зеленых мудрых волн Паляваама...

Обратно охотник вернулся также берегом, посмотрел на корму машины. Жестянки сбоку под дверью не было. Обычный трюк браконьеров: съехал с трассы и за ближайшим бугром снимай номер. Хорошо тут сам нарушитель «пронумерован» — Женя. А что с машиной-то?

Егор шагнул в воду. Женя отделился от группы и пошел к нему. Валет молча закрыл дорогу: встал у воды, развернулся навстречу и смотрел вроде бы в сторону, равнодушно. Женя шел. Валет склонил к земле шею, а морду по-волчьи вытянул вперед. Хозяин его матери рассказывал Егору, что гуляла она всегда в тундре, две недели не появлялась в поселке и поселковых псов с собой не уводила. А кто убегал следом, обратно не возвращался. Да, много легенд ходило о матери Валета. Водитель встал.

— Пусти, Валя, — сказал Егор.

Валет, не меняя стойки, отодвинулся в сторону.

— Как угораздило-то утопнуть?

— Нырнули невзначай, — парень блеснул глазами, и снова Егору почудилось в них веселье. А что?! И такие люди есть: чем больше опасность, тем круче в них разыгрывает непокорное, замешенное на злости веселье. Только вот в голосе его не слышно.

— Подъехали ночью, какая ни на есть, а темень. Сам, небось, знаешь: зимой тут при луне, кажется, читать можно, до того светло, а книжку возьмешь — строка как черная линия. Так и теперешние ночи: без фар едешь и вроде светло, а в воду сунешься — чернота. Говорю начальнику, надо переждать пару часов, пусть развиднеется. А он днем по рации ваших криков наслушался, — Женя ухмыльнулся, — и ни в какую. «Двигай!» Я и двинул. Попал носом на скос переката, нырнул, заглох. И вот сутки никак не вылезу, прямо смех.

— Открой дверь, — попросил Егор.

— Э! — окликнул с берега Гаврилыч. — Чего шукаешь в машине?

Он пошел к воде, но Валет снова встал на след Егора.

В кузове было три стокилограммовых бочки с разделанным, посоленным и плотно уложенным гольцом. На них три оленьи туши, а у дверцы стояли ящики с хариусами и чирами. Битком набито.

— Не имеешь права! — снова крикнул Гаврилыч. — Бисова душа!

— Похоже, кончились наши права. — Женя вздохнул. — Начнутся обязанности.

Да нет, не дурачок этот парень, все понимает. Так и лучше. Егор захлопнул дверь и пошел на берег.

— Ты покажь разрешение от прокурора, а потом шарь в чужой машине, — сказал Гаврилыч. — Дуже швыдкий! За такое и по шее...

— Хватит! — резко оборвал человек в цигейке.

— Старший вы? — спросил его Егор.

— Положим.

— Фамилию надо вашу, имя, отчество и место работы. Протокол оформлять будем на лов рыбы незаконными способами в запрещенном месте, речную потраву и незаконный отстрел домашних оленей.

— «Незаконный-запрещенный!» Ты, охотник, такого страха нагоняешь! Ладно, пиши: Гришин Владимир Львович, горный мастер прииска «Весенний»... Бумаги нет? Дать ему бумаги. Гаврилыч, обеспечь инспектору условия для работы. Что еще требуется?

— Кто-нибудь со мной в машину: рыбу надо считать при нарушителях.

— Водила! — позвал мастер. — В распоряжение начальства...

— Тут много набежит? — спросил Женя на пересчете бело-рыбицы.

— Чир штука — тридцать рублей, хариус — пять. А гольца-то не просчитаешь, машину надо на берег. Ладно, укажем бочками. Штраф не возьмут, хоть знать будут... А теперь ты мне ответь на вопрос: олени, рыба — это понятно. Разбой для своего благополучия. А евражек-то зачем жгли? Потехи ради? Так у нормального человека разве возможен такой способ потехи?

— Эх-ма... — Женя покрутил головой. — У Гаврилыча они ночью краюху хлеба изгрызли да бутылку опрокинули, там со стакан оставалось. Свое. А за свое... — Женя замолчал.

— Ясно, — сказал Егор. — А что склевали гагары?

— Какие?.. А-а-а... Те ничего, плавали просто. А Гаврилыч ружье пристреливал. Купил недавно, ну и палит в белый свет... Гаврилыч — мужик могучий, приисковой лавкой заведует.

— Да, мужик виден, — задумчиво сказал Егор. — Зверь-мужик.

— Ага, — Женя хмыкнул. — На участке Гориллычем кличут.

Подписал водитель акт тут же. Гришин на берегу прочитал и тоже тиснул закорючку. А Гаврилыч долго сопел, хмуро поглядывал на Егора, закончив читать, спросил:

— Ружье зачем приплел? Сетей тебе мало?

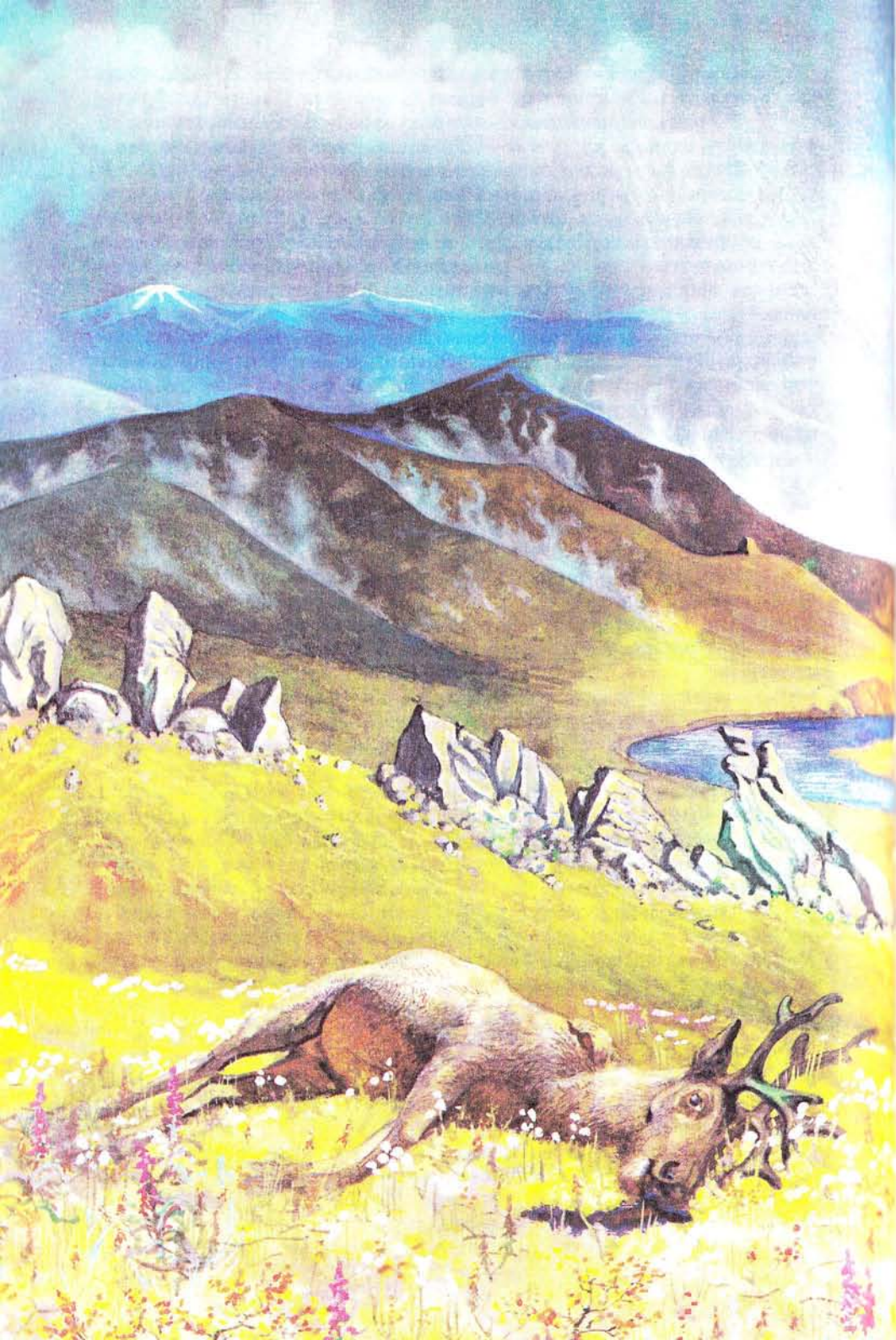
— Орудие браконьерства, — сказал Егор.

— Эге ж... Не стану подписывать... накатал, як той... — Гаврилыч сунул бумаги охотнику. Тот пожал плечами, вывел против: «От подписи отказался».

— Теперь исчезни, инспектор, не отрывай от дела, — сказал Гришин. — Видишь, машину государственную замывает.

Егор взял рюкзак, позвал Валета и зашагал к устью Прозрачной. Там он стоял и долго смотрел в тихо булькающую воду убитой, как сказала Сергеевна, речки. Потом зашагал вверх.

— Э-э-эй! — донесся от стоянки крик. — Погоди-и!



Гаврилыч бежал к нему, зажав в одной руке «гуся», в другой эмалированную кружку.

— Была ни была — мировую! А, Михалыч! Ружье бы только, строго нынче, повторно разрешение никакая дубленка не прошибет. Замажем, во, — он поднял бутылку, — да миром, як люди...

Никак не может поверить, что оказалась бессильной открывающая любые двери и души всемогущая бутылка.

— А я, чи шо, выпить, хлеб свежий завезу. Друзьями будем...

— Ох, нет, Гаврилыч, — сказал Егор. — Не проси, не будет меж нами мира. Пойдем, Валетка.

Пес затрусил вперед. Егор шагнул следом.

— А тогда вот тоби! — гаркнул сзади Гаврилыч.

За спиной Егора что-то стеклянно лопнуло и на шею брызнули капли. Он повернулся и увидел совершенно обалдевшее лицо Гаврилыча. По его голове и одежде текла красная жидкость, в поднятой руке торчало полбутылки. Егор ничего не успел сообразить, как в уши ударил тугой раскатистый звук. Винтовка! Охотник бросил взгляд за спину Гаврилыча. Там, на широком склоне Осыпных гор, он увидел цепочку пестрых оленей, а выше, над ними, стоял Омрит с винтовкой в руке. Тогда Егор вновь оглядел Гаврилыча. Тот застыл монументом, только глаза вращались в орбитах быстро и в разные стороны. Вразнос пошли глаза. Шок. Но ничего, очухается — голова у него крепкая.

Егор обошел его и направился к пастуху.

— Наше-ел! — Омрит, улыбаясь, показал на оленей.

— Как же ты вовремя, парень...

— Немножко не спал, — ответил пастух.

— А мы с Валеткой оплошали...

И тут они услышали за рекой нутужный скулящий рев.

— Вездеход, — сказал пастух. — Большой самый, ГТТ. И там вездеход, — он махнул рукой в верховья Паляваама, потом перевел руку в сторону увалов, откуда пришел Егор: — А там идут трое, одна женщина.

«Сергевна с Алешей, кто еще? — подумал Егор. — Зачем?»

— Они идут туда, — Омрит кивнул на браконьеров.

— Пошли и мы, — сказал Егор.

Быстрову с промывальщиком и навьюченной Девой они встретили метрах в ста от стоянки беглецов.

— Кто стрелял? — поздоровавшись, спросила она.

— А вот, земляк, — Егор усмехнулся, — для профилактики. Вы-то зачем сюда, Сергевна?

— Да так... Вспомнила, что охотник без оружия.

— Ишь, — сказал Егор. — А сама-то...

Она тряхнула тяжелой копной светлых волос и улыбнулась: — Мое оружие известно с начала четвертичной эпохи. Откуда эти... убийцы?

— С «Весеннего». Под началом горного мастера Гришина.

— Даже так? Интересно... Пойдемте посмотрим.

На противоположном берегу из широкой лощины выполз вездеход ГТТ с переделанной вверх выхлопной трубой и, перевали-

ваясь, словно пароход на волне, пошел к Палявааму.

— Райисполкома вездеход, — сказал Омрит. — Культбригада.

Они подошли к стоянке, и Егор заметил, что еще на расстоянии Наталья Сергеевна прямо впиалась взглядом в Гришина. Шагала, не отводя глаз, даже под ноги перестала смотреть и ставила их невпопад, то на кочки, то вскользь, то в провалы между ними... Шаг стал неуклюж, несколько раз молодая женщина, взмахивая руками, чуть не упала, но взгляда не оторвала. Наконец подошла и встала против человека в цигейковом костюме.

— Этот самый, товарищ горный мастер Гришин, — сказал Егор.

А тот даже не повернул к охотнику голову. Он усталился на Наталью Сергеевну, и Егор увидел, что глаза его прямо кричали, вопили что-то, чего не мог или не имел права даже шепотом выговорить язык. Наталья Сергеевна тоже глядела на «цигейку» в упор, а пухлые яркие губы ее начали постепенно растягиваться, пока не превратились в тонкие, плотно сжатые серые полоски, в щели между которыми выпукло обрисовывались зубы.

— Это не Гришин, — наконец медленно сказала Наталья Сергеевна. — Это начальник горного участка «Весенний» Горюков Юрий Степанович, мой хороший знакомый и даже... друг... А Гришин... правда, есть такой горный мастер на его участке.

Егору видно было, как слова эти опустошили женщину. Она неуклюже, словно по солдатской команде «кругом!», которую исполняла впервые, повернулась и снова тяжело зашаркала по кочкам. А в ее обтянутую зеленой геологической штормовкой спину черными пятнами застучали капли дождя. Вот и собрался давно висевший над землей и людьми тусклый осенний дождик...

«Теперь понятно, почему этот Горюков торопил меня с уходом», — подумал Егор.

ГТТ легко прошел перекат и встал задом к вздернутой корме семьдесят первого. Из высокой могучей машины попрыгали люди: заведующая отделом культуры райисполкома Клара Пенеуги, киномеханик Эттувги и водитель Толик. И Егор и Омрит хорошо знали их. Каждое лето «культурники» колесили по тундровым кочевьям оленеводов с фильмами и лекциями. Толик достал трос, Женя полез цеплять свою машину.

— Ехали в третью бригаду, по связи все услышали и к вам на помощь, — сказала Клара. — Только опоздали, да? Неужели они такие преступники?

— Успели в самый раз, — сказал Егор. — Спасибо, ребятки. А насчет преступников — идите, гляньте тот бугор.

Пока цепляли ГАЗ-71, подошел вездеход геологов, вызванный Натальей Сергеевной. Виталий Иванов догнал в тундре и усадил к себе женщину.

Водитель Женя полез в свой ГАЗ, а Толик — в ГТТ.

— Дергай, на ходу заведусь! — крикнул Женя.

— Егор Михалыч, присмотри за тросом, — попросил Толик.

Охотник кивнул, вышел к воде. ГТТ заревел слоновьим голосом и пополз вперед. Трос натянулся, потом напрягся и поволок ГАЗ на берег, но за доли секунды до того, как вся буксирная систе-

ма дрогнула, Егор увидел: со среза выхлопной трубы браконьерского вездехода заскакали частые голубые колечки газов... Это как же так... Трос не напрягся, а выхлоп уже... Значит... Вот откуда его веселье!..

Дверь ГАЗа поравнялась с охотником, и Егор увидел ликующее лицо Жени. Тот тоже глянул на Егора и подмигнул охотнику с выражением, не допускающим иных толкований, кроме «знай наших!».

— Ах ты, парень, ах ты, человек, ах ты, умница! — завертев головой, сказал Егор, но за ревом машин никто его не услышал.

Клара принесла чистые белые листы бумаги, охотник забрался от дождя в кабину подошедшего геологического вездехода и стал оформлять акт задержания заново, уже с настоящей фамилией руководителя браконьерской группы. Геологи и киномеханик Эттувги вытащили оленей, расстелили под задним бортом ГАЗа брезент и стали считать всю рыбу заново, вместе с гольцами. Весь народ оказался в куче, только двое браконьеров стояли метрах в пяти да Женя копался в кабине.

Егор выписывал: «...хариуса триста сорок четыре штуки...», когда на плечо ему легла рука. Охотник поднял голову. Рядом стоял начальник участка «Весенний».

— Ладно, старик, — дружелюбно сказал он. — Ну, напугали, согласен. И признаю — виноват. Хватит, а? Забирайте все, возместим ущерб, только без огласок, по-человечески. А то неудобно получается: передовой коллектив и вдруг — браконьерство. Под корень срубите воспитательную работу, разброд в коллектив внесете. Чувствуешь важность темы, сообразишь с моментом?.. Идет?

Егор отодвинул плечо и отрицательно покачал головой.

— Ну, демаго-ог! — удивленно сказал начальник полевой партии Виталий Иванович. И решительно добавил: — Михалыч, такие номера не должны проходить.

— Разве можно прощать такое? — спросила Клара. У нее еще горел в глазах ужас от увиденного на бугре, лицо было бледно, по щекам текли перемешанные с каплями дождя слезы.

Горюков обвел взглядом лица остальных людей — все неумолимы. Тогда за их спинами ему почудились другие лица, они стали заполнять пустынную печальную тундру, берега убитой им реки, склоны сопки. Не осталось на Земле ни одного пустого сантиметра, а они все выплывали из холодной северной мороси, и на каждом стыл отпечаток неумолимости. Тогда он тряхнул головой и со злобой, быстро заполнявшей сознание, подумал: «Ничего, такое мы видели. Ишь, слетелись... драные воробушки. А вот сейчас я вас съем. Всем скопом, разом, и дерьма не оставлю. Не того клевать собрались...»

Егор закончил, развернул акт к открытой двери, сказал:

— Подписывайте кто-нибудь двое-трое, вполне хватит.

Но к кабине пошли все. Все хотели быть причастны к акту справедливости. Даже очередь образовалась.

И тогда Горюков, искривив лицо, поднял голову.

— Вы что, ребята? — растерянно спросил он. — Люди же мы,

люди! С работы выгоняют! В коробе, что ли, бичевать? Ну, допустили нарушение, так за него стирать с лица Земли, да?

— А вам других можно? — спросил Эттувги.

— Стирать с лица Земли? — шепотом произнесла Наталья Сергеевна. Она сидела в кабине, широко открыв глаза и устремив неподвижный взгляд в размазанный и плывущий от воды на лобовом стекле машины, мокрый мир.

Горюков на глазах таял и съезживался, все меньше оставалось от недавно представительной фигуры.

— Детей двое, — сиплым, осевшим голосом неожиданно сказал он. — А жена сбежала на материк, не захотела тут... Год уже... Посадите вы меня, а детей-то... Детей-то куда? — Он шагнул к Алеше, ухватил робу на груди промывальщика и закричал: — Детей куда, я спрашиваю?! В детдом, да? Жизнь уродовать?! Младший, Семка, во втором классе, а уже мечтает — геологом буду!

Алеша, сморщившись, отцепил руку Горюкова и отвернулся. Тот глянул на Клару:

— А Зинаида в четвертом — учительницей хочет... Как теперь с ними? Как они будут на вашей совести?!

Клара опустила голову и носком резинового сапожка стала расковыривать моховую подушку под ногами.

Горюков бросился к Омриту, схватил его за руку и, глядя в непроницаемое лицо, крикнул:

— Дети, понимаешь ты — де-ти!.. Ну, чилдрен — понимаешь? Маленькие еще, им отец нужен!

Омрит молча вырвал руку, скривил губы, как при сильной зубной боли, и отвернулся к Егору и Наталье Сергеевне. Горюков перехватил взгляд, опустил плечи ниже и сказал в кабину:

— Ладно, радуйтесь, ваша взяла. Я взрослый, меня можно... Добивайте... Но их-то кто пожалеет... Мама, что ли, разгульная...

— Какая гадость! — вдруг громко сказала Наталья Сергеевна. — Ох, какая подлая гадость... Да отпустите вы его, ради бога, разве можно видеть и слышать такое...

Егор посмотрел на собравшихся полукругом у машины людей. Они по очереди отводили глаза и опускали головы. А потом стали расходиться. Тогда Егор скомкал акт и бросил вниз, на размешанный сапогами мокрый мох, и услышал, как стукнули по сухой бумаге вездесущие капли дождя.

Над тундрой воцарилось шелестящее молчание. Оно длилось минуту, а может, и пять, а может — целую вечность: в человеческой вселенной бывают моменты, когда время останавливается. Но всегда затем оно взрывается и начинает бежать с удвоенной скоростью, чтобы замкнуть и наполнить образовавшийся прогал. И никто не удивился, услышав рокот. Все поняли, что это взорвалось время.

А Горюков, уже выпрямившийся, вздрогнул, словно рокот имел реальную физическую массу и с налета ударил его в грудь.

Люди повернулись на звук, в сторону искалеченной речки Прозрачной. Там, в туманной сетке дождя, возник расплывчатый серый контур. Потом он потемнел, стал зеленым, резко обрисовал-

ся, и все увидели вертолет, летевший к ним совсем низко, буквально в десятке метров над рекой. Без кругов и ловли ветра вертолет вышел к стоянке на берегу Паляваама и сел рядом. Дверь распахнулась, и за радистом Валерой выпрыгнули инспектор районного Охотскрибвода, пилот Безродных и штурман Олег.

Инспектор прошел к вездеходу, в самый центр толпы, сказал: «Здравствуйте!», увидел в ответ растерянные молчаливые кивки, глянул на двоих людей в стороне и сказал:

— Понятно...

Пока вертолет садился, Егор вылез из вездехода и встал рядом.

— Порвал акт, Михалыч? — спросил инспектор.

Егор глянул под ноги.

Инспектор нагнулся, поднял намокшие скомканные листы, аккуратно расправил и положил в кабину на печку.

— Это Горюков, — сказал инспектор. — А вы — жалеть. На его совести уже третья убитая река. В прошлом году чуть опоздали, не прихватили у речки Широкой, на месте преступления, так он потом возмущался: «Голословные обвинения», справку из приискома показывал: «...был командирован в оленеводческие бригады в порядке шефской помощи для проведения лекций о путях развития Продовольственной программы...» Когда таких прощаешь — автоматически становишься соучастником.

— Детишки, — сказал Егор. — Двое.

— Сын хочет стать геологом, а дочь — учительницей? — спросил инспектор. — Это он позапрошлый год впервые рассказал пастухам, задержавшим его с аммонитом и неводом на речке Красной. Те тоже пожалели... А в результате вашей вселенской жалости, — инспектор посмотрел на вновь собравшийся в полукруг народ, — сын его вырастет не геологом, а браконьером-добытчиком, а дочь выучится рыбой и дичью, незаконно папой с братцем добытой, торговать среди соседей. Этот обучит, этот знает ходы в человеческие души. А вы — прощать.

— Но детей, правда, в детский дом? — спросила Клара.

— Придумали пугало, — сказал пилот Безродных. — Вот я, между прочим, детдомовский. Война распорядилась. И жена тоже, но она при здравствующих, как говорится, родителях. Так можем заверить: детдомовские — не худшие годы в человеческой жизни...

— Мели, мели, Емеля, — с усмешкой сказал Горюков. Он уже разогнулся и стоял твердо, стройный и неколебимый на вид. Казалось, даже капли отскакивают от его лица. Памятник человеческой самоуверенности, а не простой смертный.

— А ты, инспектор, гляди не промахнись, — продолжил он. — В районе последняя инстанция — не рыбий надзор. У меня передовой участок, стратегический металл, а вы души мотать несчастными пескарями, палки в колеса... Вытянут на ковер — что скажешь, а?

Дождь припустил всюду, колотил в лица, плечи и спины, со звоном мыл железо машин. Река и сопки пропали за серым шипящим пологом. Потоп, что ли, начинался?

— Всегда и везде последняя инстанция — Закон, — сказал инспектор.



Владимир Бардин

ГЛУБИНЫ ОЗЕРА РАДОК

Начальник поневоле

В тот сезон работ в горах Принца Черльза все складывалось для меня непросто с самого начала. Михалыч, так по отчеству часто величают друг друга полярники, наш начальник, назначил меня руководителем полевого лагеря. Его предстояло организовать на берегу озера Радок. От базы Союз, где мы находились, это по прямой километров пятьдесят на юго-запад. Вездеходом в обход оазиса Джетти, унылого каменистого плато, часа четыре пути.

Организовывать полевой лагерь в Антарктиде — задача хлопотливая и ответственная и, конечно, отвлекающая от своей собственной научной программы. А надо сказать, что я уже давным-давно вынашивал планы попасть на озеро Радок. Двенадцать лет назад, в 17-й экспедиции, мы стояли лагерем километрах в трех от него. Я даже пытался измерить глубину этого водоема. У меня не было специального оборудования, только непреодолимое желание и 200 метров страховочного капронового фала. В лагере все уверяли меня, что такой длины за глаза хватит. Глубины, по предположению моих товарищей-геологов, должны были быть 50, от силы 100 метров. Более глубоких озер в Антарктиде тогда не было известно. Без особых затруднений я спустился с крутого, но невысокого восточного берега и перебрался на озерный лед. Прошел по нему метров пятьсот. Еще далеко было до середины. Озеро в центральной части шириной около трех, длина же его достигает десяти километров. Идти по глади озерного льда было как-то необычно, даже тревожно. Я словно ощущал под ногой глубокую пропасть. И окружающий ландшафт отсюда, с озера, казался мне совсем иным, не таким, как с земли. Грандиозные обрывы на противоположной стороне, по мере того как я приближался к центру озера, росли

выше и выше и вот уже скрыли солнце. Серые холодные тени легли на лед, и мне, признаться, захотелось вернуться. Скалистые склоны западного берега почти отвесно вставали над озером, подобно стенам мрачного замка. На самом верху, в ложбинах, сужающихся книзу, лежали снежники. Издали казалось, будто ряд ослепительных зубов сверкает на черном теле горы. Только каждый «зуб» был гигантом в 100—150 метров. А весь обрыв поднимался над озером не меньше чем на полкилометра. Тогда и пришло сравнение — «зубы дракона». Было очень заманчиво подняться туда. И не только потому, что там еще не ступала нога человека. В Антарктиде таких мест предостаточно. Главное в том, что горные породы «зубов дракона» отличались по цвету от нижележащих и были похожи на толщи древних морен. Если это так, то открывалась возможность прочесть страницы истории антарктического оледенения. Страницы, возможно, еще никому не известные. Но все осталось, как в поговорке «видит око, да зуб неймет». Наш лагерь был слишком далеко, а вездеходов в тот сезон у нас не было. Словом, на «зубы дракона» я мог только поглядывать издали, зато глубину озера Радок надеялся измерить.

Найдя подходящую трещину в озерном льду, я привязал к концу капроновой веревки камень и пустую бутылку. Мне хотелось кроме измерения глубины поднять пробу воды из придонной части озера. Я закрыл бутылку пробкой. Сквозь нее был продет шпагат, изрядный моток которого я тоже захватил с собой. По замыслу, как только груз ляжет на дно, я дерну за шпагат, и бутылка заполнится придонной водой. Гидрохимический состав таких вод зачастую разительно отличается от поверхностных. К примеру, на противоположном краю Антарктиды, в оазисах Земли Виктории, известны пресные озера, а у дна их вода соленая. Поверхность озера Радок, зеркало вод, как говорят гидрологи, лежит на абсолютной высоте всего семь метров, значит, дно опущено значительно ниже уровня моря. Связь этого водоема с океаном — источником солей — в прошлом вполне возможна. Таков был ход моих рассуждений.

Надеждам моим, однако, не удалось осуществиться. Я опустил свой груз на всю длину фала, но так и не почувствовал, что он коснулся дна. Тщетно я дергал за веревку, выбирал ее на несколько метров и снова бросал. Шпагат в конце концов оборвался, и я не узнал, на какой глубине открылась бутылка. Вода в ней оказалась пресной и, как в дальнейшем показали анализы, ничем не отличалась от поверхностной. Словом, моя доморощенная попытка проникнуть в тайны озера Радок не увенчалась успехом. В лагере все решительно отвергли мое предположение, что глубины озера превышают 200 метров. По мнению моих коллег, груз на конце веревки был слишком легкий, и я не заметил, когда он коснулся дна, а потом веревку увело подводным течением. Спорить с этими доводами не было оснований.

Но все эти годы я не расставался с надеждой, что когда-нибудь снова попаду к озеру Радок и вот уж тогда непременно узнаю его глубину. Двенадцать лет ждал я этого момента, мечтавшая целиком «уйти в науку», а тут — на тебе, обязанности на-

чальника лагеря, целая куча организационно-хозяйственных дел. А виной тому то обстоятельство, что однажды я уже выполнял эти обязанности. Тогда наш полевой лагерь стоял на соседнем озере Бивер, километрах в десяти отсюда. Михалыч знал об этом и посчитал, видимо, меня уже вполне зрелым руководителем. Я пытался объяснить, что в тот раз все произошло по недоразумению: начальником лагеря был назначен совсем другой человек. Но эти объяснения оказались для него неубедительными: факт моего начальствования прочно засел в голове Михалыча. А его натуре были свойственны упорство и настойчивость.

— Ты знаешь район, тебе и карты в руки, — изрек он.

Михалыч был, что называется, штатный начальник, назначенный руководителем базы официально. Он мог издавать приказы, объявлять выговоры и благодарности. Мне же предстояло быть руководителем неофициальным. Никаких особых прав мне это назначение не давало, зато сулило дополнительные заботы и хлопоты. Так я стал начальником лагеря на озере Радок, хотя и чувствовал: не для меня эта должность, сорвусь рано или поздно.

— Не горюй, — напутствовал меня Михалыч. — Не боги горшки обжигают.

Костер в пустыне

Позади суета сборов, проверка снаряжения, получение продуктов и наконец долгожданный переезд на озеро. Сразу выяснились, конечно, некоторые мои просчеты как начальника. Аптечку я забыл взять у Михалыча. Ведь врача на базе нет. Наш признанный лекарь — Михалыч. У него кипа инструкций: что и в каких случаях колоть, чем мазать и так далее. Конечно, в особо сложных случаях можно запросить помощь по радио. Но вообще-то, поскольку до Молодежной больше тысячи километров, серьезно лучше не болеть.

В день переезда все мы умаялись, но новоселье прошло благополучно. Теперь у нас есть свой дом — старенькая палатка КАПШ-2, которую мы поставили на берегу озера в ста метрах от воды. Эта палатка, похожая на юрту, многое повидала на своем веку. Матерчатый полог потерялся, выцвел. Окошки — два иллюминатора из плексигласа — мутны, исцарапаны. Края палатки кое-где продраны, пола нет. На камни расстелили брезент. Было у нас несколько кусков кошмы — положили на раскладушки. Снаружи к палатке привалили большие валуны, натянули растяжки — крепко стоит наш дом. Внутренняя обстановка — пять раскладушек, газовая плита, складной стол, ящики с продуктами, не выдерживающими мороз (Михалыч выдал нам немного картошки и репчатого лука). Подсоединили к плите баллон. И вот заголубел огонек под сковородкой и чайником, стало тепло и уютно в нашем жилище.

Что сказать об окружающем палатку ландшафте? Каждый воспринимал его по-своему.

— Место — дрянь, продувать будет, как в аэродинамической трубе. Я бы тут лагерь не поставил, — хмуро сказал Будкин, наш геолог, заядлый спорщик и критикан.



Шельфовый водоем — озеро Бивер

Его помощник Олег, человек флегматичный и осторожный, жуя, промышал нечто неопределенное, что могло означать и «да» и «нет». Гидролог Саша, угрюмый бородач с добрыми глазами, сосредоточенно намечал, как нам доставить на лед озера тяжелую лебедку и переносную электростанцию. Лишь по выражению его лица было видно, что он радуется: завтра можно начать работу. Механик Борис, человек азартный, порывистый, любитель фантастической литературы, не мог скрыть торжествующую улыбку. Ему после зимовки на Молодежной, унылого однообразия станционной жизни здесь, на воле, в горах, нравилось.

— Красотища! — только и вымолвил он. — Как на Марсе!

Ну а у меня, что и говорить, дух захватывало. Моя давняя мечта — вернуться в эти края — осуществилась.

Прямо перед нами лежало озеро — загадочное, неизведанное. Его ледяная поверхность сверкала в лучах низкого солнца, лишь вдоль берегов шла темная кайма воды.

«Отличная вода для нашего камбуза, снег растапливать не придется. А то, что ветры тут сильные, прав Будкин. Только где от них спрячешься?» — это я уже как начальник лагеря размышлял.

Над озером, километрах в десяти от нас, высились грозные уступы с «зубами дракона» на вершине. Дракон оттуда, с высоты, будто скалился в нашу сторону.

— Вовсе это и не зубы, — буркнул Будкин. — Беззубый он. Зубы выступают вперед, а у него ямы на их месте.

В глубь оазиса, в сторону от озера, уходили два ущелья. Совсем близко от нас в их отвесных стенах среди слоев светлых песчаников чернели пласты угля — могучие пласты, до трех метров толщиной. В главном из ущелий — грандиозном каньоне Пагодрома — я уже работал в прошлую экспедицию. Обнаружил там толщи древних ледниковых осадков. То лето выдалось на редкость теплым, не в пример нынешнему. По ущельям бежали бурные потоки — вброд не перейти. Сейчас же на дне каменной расщелины сухо, только смерзшиеся валуны и пятна плотного, спрессованного снега.

Потянуло меня на старые места, нахлынули воспоминания, отошел я от лагеря, спустился в каньон. Здесь особенно ощущалась пустыньность и неприютность антарктической природы. Вокруг холодные каменные стены, нигде ни клочка зелени. Бурые скальные карнизы все в каменных кружевах — формах ячеистого выветривания. Пустыня. Ветер и мороз тут царствуют. И еще время. Неукротимое время, которое словно замедлило свой бег здесь, на краю света. Скованная льдом в течение миллионов лет, эта земля пребывает в состоянии сонного оцепенения. Замерла тут жизнь, но все же не погасла, продолжается у крайнего предела.

На том же самом месте, где я проходил маршрутом двенадцать лет назад, на меня снова пикирует большая бурая птица — антарктический поморник. Где-то рядом его птенец. Только теперь это, верно, «внук» или «правнук» той птицы. Неуютна, сурова Антарктида, но для этих птиц она — земля обетованная. Они выводят здесь потомство! А если тут прописался поморник, то поблизости где-то снежные буревестники, на гнезда которых он совершает разбойничьи набеги. Вот так, одно за другим вытягиваются звенья длинной цепочки.

Присмотрись повнимательней к поверхности скал, отыщешь куртинки лишайников. Редко-редко, в самых укромных местах, особенно там, где летом сочатся ручьи или собираются лужи, встретишь эти «антарктические цветы», порой слившиеся воедино с породой. А повезет, с помощью лупы увидишь среди жестких корочек лишайников крохотных беспокойных насекомых, похожих на паучков.

Правы те, кто считает скалистые участки в Антарктиде каменистой холодной пустыней. Но правы и те, кто называет их антарктическими оазисами: в царстве льдов они единственные очаги жизни.

Наш лагерь расположился в центре такого оазиса, самого крупного в горах Принца Чарльза. И жемчужина этого оазиса — озеро Радок. Только времени на работу — считанные дни. Лишь бы погода не подвела. Вот сейчас дивно в горах: ветер затих, закатные краски играют на небосводе.

Возвращаюсь, прихватив с собой несколько больших кусков угля. В палатке все в сборе. Борис заваривает чай. Саша проверяет батометры, готовит их к погружению в озеро. Олег задумчиво изучает наши съестные припасы, лицо его, как обычно,

непроницаемо. Сам Будкин благодушествует. Сидя на разостланном поверх спального мешка малиновом одеяле, глубокомысленно рассуждает:

— Кому нужно ваше озеро? Какая от него может быть практическая польза? Вот я недавно минерал один нашел, — Будкин делает значительное лицо, — другое дело. Может навести на месторождение.

Саша молча укладывает в ящик приборы. Зато Борис взрывается:

— А что, если мы тут завтра марракотову бездну откроем, лох-несское чудовище поймем! Будет от этого практическая польза? Наше озеро еще себя покажет, на весь мир прогремит. Подожди, дети твои о нем будут читать в учебниках!

Будкин снисходительно улыбается. Дескать, что возьмешь с человека, начитавшись всякой фантастики. Но вступать с Борисом в спор остерегается: тот в запальчивости вертит перед ним снятым с плиты чайником.

Я вспоминаю о собранных углях. Сложить очаг и разжечь их, плеснув бензина из канистры, — минутное дело. И вот уже пылают костер в горах Антарктиды. Все вылезают из подслеповатого мирка палатки к завораживающим языкам пламени. Даже Будкин пришел. Стоит, скрестив руки, молча глядит на огонь.

Солнце ушло за горы. Потемнел лед на озере. Синий сумрак клубится в котловине. И «зубы дракона» на уступе померкли, спрятались в каменные ниши. Тишина вокруг. Такая тишина, что уши закладывает.

Несси

Утром я проснулся рано. Ночью поднялся ветер, и палатку здорово выхолодило. Небольшое удовольствие вылезать из спального мешка, натягивать мерзлые сапоги, облачаться, как в доспехи, в остывшую одежду. А снаружи в один миг прохватывает ледяным ветром и негде укрыться от него в этой промозглой пустыне. Вокруг палатки еще лежат тени, а драконья челюсть над озером уже розовеет, скалится под утренним солнышком. От одного взгляда озноб пробирает. Скорее назад, в палатку.

Включаю газовую плиту, ставлю на конфорки сразу два чайника, чтобы ребятам хватило умыться. Сашина очередь сегодня готовить завтрак. Вот он тревожно и вопросительно выглянул из мешка: не проспал ли?

— Нет, еще рано, — говорю я. — Разбужу. Посоветуй, какую сварить кашу.

— Мне все равно, — отвечает Саша.

Каша в Антарктиде не считается за еду. Это так, баловство. Но Борис, испортивший желудок на зимовке, ест ее с удовольствием, да и Саша привык за время службы в армии. Я же к кашам давно пристрастился, особенно к геркулесу, даже привез сюда из Москвы несколько пачек. Вот только Будкина прямо всего передегивает от одного взгляда на овсянку.

Палатка постепенно согревается. Из-под малинового одея-

ла высовывается, как перископ, нос Будкина. Будкин любит тепло и поверх мешка укрывается одеялом, которое ему выдал Михалыч. Возможно, это малиновое одеяло виной тому, что в последнее время Будкину стали сниться цветные сны, а раньше он просматривал исключительно черно-белые. К снам Будкин относится серьезно и радуется удачному сну, как хорошей кинокартине. Я чувствую, он наблюдает за мной из-под одеяла, потом брызжит:

— Ты уверен, что у тебя горит все, что полагается? Газом пахнет.

Я внимательно осматриваю плиту. Нос Будкина — чуткий инструмент. Рассказывают, однажды в пургу на базе Дружной заблудилась группа геологов, и Будкин вывел всех при полном отсутствии видимости, только по запаху жилья.

— Все в порядке, — говорю я.

Нос Будкина уходит на глубину под малиновую волну одеяла.

За пологом палатки противно задувает ветер, ровно, умиротворенно посапывает Олег, на два голоса посвистывают чайники. Через полчаса разбужу Сашу. А пока в тишине палатки можно подумать. Только мысли бегут поспешно, хаотично — от размышлений о доме, судьбах близких, событиях на Родине до самых сиюминутных дел — снять чайник, когда закипит, поставить взамен кастрюлю, залить воду в рукомойник... И все еще я не решил кардинальный вопрос: какую варить кашу?

Вот и Саша просыпается. Ему, видно, не дает спать чувство ответственности. Он натягивает старую армейскую гимнастерку. Служил он синоптиком на аэродроме далеко на Севере. Там и выдали ему эту гимнастерку — добротную, крепкую, никак не сносить. И по грибы в ней, и вот сюда, в Антарктиду. Саша намного моложе меня. И сил у него больше, и борода черная с рыжиной, седины в ней нет. Упорства, рвения к работе Саше не занимать. Может не спать сутками. И сейчас, только натянул сапоги, сразу к плите, за сковороду, даже не прогулялся наружу — стойкий характер.

Будкин сбрасывает с себя малиновое одеяло. Смотрит, как Саша жарит цыпленка-табака, придерживая груз на крышке.

— Что ты прилип к сковородке?

— Крышка неудобная, камень соскакивает.

— Я сколько раз жарил, никогда не держал.

Саша объясняет Будкину, что ему нетрудно стоять над сковородкой, все равно делать нечего.

Будкин хмыкает из мешка.

— Ты что, никогда не жарил курицу?

— Жарил.

— То-то и видно. А вот я, — Будкин приподнимается, глядя на плиту, — как только ни жарил — и на камнях, и на вертеле... А ты чего одну половинку жарить?

Саша говорит, что в пакете, заготовленном вчера, почему-то оказалась не целая курица, а только ее половина. Другую половину, видно, за ночь кто-то съел.

— Не может быть, — едва не вывалился из мешка Будкин. — Я же видел во сне...

Мы смотрим на Будкина. Оказывается, Будкину приснился кошмарный сон. «Ночью приспичило мне выйти из палатки. Ну, все было как наяву. Палатка наша поостыла. Ну, вылез я из мешка, сунул ноги в сапоги, для скорости не стал носки надевать и куртку меховую прямо на майку. Подбежал к нашему валуну, там не так душно, стою размышляю. Ветер вроде притих, тишина. Погода, хоть прямо в маршрут иди. И так хорошо стало. Вдруг, слышу... шарк, шарк... Кто-то по камням мимо меня от озера и к палатке. За валуном-то меня не видно. Выглядываю осторожно. Что за чудеса? Из нашей двери что-то большое, круглое, малиновое торчит, и шерсть по ногам длинная, как у верблюда. А голова внутри, и чувствую — роет в ящике, где наши продукты. Ну, я, конечно, не струсил, беру камень, мечу в ворюгу. А сам за валун, в укрытие, но одним глазом наблюдаю. Бросок снайперский. В самое яблочко. Я же в институте первым был по гранатометанию. Как взиграет ворюга — и шашть наружу. Медленно так ко мне оборачивается. Смотрю, мама родная! Ну и образина. Морда вся заросла, глаз не видно, а в зубах курицы кусок. А тут как назло порыв ветра, жестокий такой. Меня из-за валуна метлой вынесло. И на ровное место против чудища, лицом к лицу.

Гляжу, а у злыдни этой глаза на лоб лезут, шерсть дыбом поднимается. И как рванет она к озеру, ну прямо-таки семимильными шагами, и бултых в полынь, там, где мы воду берем. Я следом, да где там угнаться. Только малиновое пятно еще несколько секунд наблюдал, вода-то прозрачная. Тут я и проснулся...»

Довольный произведенным эффектом, Будкин вылезает из мешка.

— Это Несси! Я же говорил вчера — наше озеро замечательное! — восклицает Борис.

Я молча помешиваю овсянку. Половинку курицы мог стащить поморник. Эти птицы за последние годы, когда в Антарктиде стали работать многочисленные экспедиции, привыкли к человеку и способны на смелый и искусный грабеж. Мог этот кусок съесть и Олег. При всем флегматичном складе характера у него зверский аппетит. По ночам он иной раз встает перекусить. Продуктов у нас хватает, пусть ест на здоровье. Но во все эти варианты мне почему-то не хочется верить. Вот если бы действительно здесь орудовало какое-нибудь свое, местное чудище!

Тем временем Будкин достает полотенце, мыло, вооружается зубной щеткой. Я сообщаю ему, что в умывальник, установленный на столбе перед палаткой, налита теплая вода. Будкин подозрительно смотрит на меня: нет ли тут какого-нибудь подвоха. Борис кричит ему вслед, чтобы он был поосторожнее.

Не проходит и трех минут, как Будкин возвращается — расщипавший, с красным носом, вымазанный зубной пастой.

— Опять что-нибудь случилось? — спрашивает Саша.

— Ну и погодка, — ругается Будкин.

Оказывается, у него вырвало из рук и унесло зубную щетку.

— Весело в горах в такую погоду, — продолжает он. — На вершине ветер еще хлеще, в прошлый раз молоток едва не унесло. Как тут с аэрофотоснимками работать?

— У меня однажды один снимок из рук вырвало, — поддерживаю я разговор о погоде, — бежал за ним километра два.

— Это что — один. Один я удержу — не косолапый. А мне приходится сразу с двумя, я стереоэффект должен почувствовать, — ставит меня на место Будкин.

Садимся завтракать. Саша и Борис наливают в свои миски сваренную мной овсянку. Сегодня я приготовил специально жиденькую, чтобы легче проходила. Будкин с отвращением смотрит на нас.

— Утром надо съедать шестьдесят процентов дневного рациона, — замечает он. — Утром надо есть мясо. Это уже доказано наукой.

Десять ноль-ноль — утренний срок связи. Включаю рацию. Михалыч желает нам счастливой работы.

— Поосторожней на озере, — напутствует он. — Не лезьте на рожон. Водоем не исследован. Соблюдайте технику безопасности.

— Чудовище там обнаружилось, — говорю я. — У Будкина с ним роман намечается.

— Не понял, — гудит бас Михалыча. — Повторите.

Будкин недовольно складывает губы.

Занесло меня, еще обидится. Как начальник я не должен допускать подобных шуточек. А тут уже Борис обрадовался, кричит из-за плеча в микрофон: «Несси!»

— Не засоряйте эфир лишней информацией, — строго выговаривает Михалыч. — До связи.

Рекордная глубина

Сразу после завтрака выходим в маршрут. Будкин с Олегом — на ближайшие холмы. Саша, Борис и я — измерять глубины озера.

На лед выбираемся метрах в двухстах от лагеря, где лежат береговые снежники. Грузим на металлический лист, загнутый наподобие салазок, наше оборудование: бур, лебедку, ящик с приборами и небольшую электростанцию. Все вместе килограммов двести весит. Впрягаемся, как в упряжку. Самое главное — сдвинуть волокушу с места, дальше пойдет веселей. Ветер встречный. «Мордодык», — величает его наш механик Борис. Идти до конечной точки маршрута километров пять-шесть. С противоположной стороны, там, где в озеро впадает ледник с ласковым женским именем Бетти, большая полынья.

Через километр останавливаемся. Решаем сделать первое пробное определение глубины, чтобы выяснить, как дело пойдет, да и не терпится. И не только мне, ребята загорелись желанием установить рекорд глубины. Тем более что наши товарищи по экспедиции со станции Новолазаревская месяц назад в горах Земли Королевы Мод открыли на озере Унтер-Зе глубину 147 метров. Пока максимальную для озер Антарктиды.

Первая скважина во льду, однако, дается с трудом. Ручной бур заедает. Лед вязкий, но главное — лунка все время заполняется столбчатыми кристаллами льда, как будто кто-то подсовывает их снизу нарочно. То и дело бур заклинивает, и его приходится вытаскивать. Саша вычерпывает длиннющие кристаллы из заполненной водой лунки поварской шумовкой, а то и просто вытягивает руками. Они у него посинели от холода. Сменяя друг друга, час с лишним возимся втроем на ветру. Наконец пробилась сквозь лед. Его толщина 210 сантиметров.

— Это еще терпимо, — говорю я. — У ребят на Унтер-Зе было 4 метра.

— Тогда бы бурили термобуром, — спокойно говорит Саша. — Для того и взяли с собой электростанцию.

Цепляем к тросу лебедки тяжелую металлическую штангу и запускаем ее в лунку. Лебедка у нас отличная, со счетчиком, а троса — с избытком. Глубина оказывается ровно 100 метров. Что ж, для начала неплохо. Берем пробу донных осадков — липкий светло-коричневый суглинок. Вновь грузимся на волокушу — и дальше, по направлению к центру озера. Линию продольного профиля и места промеров я разметил заранее на аэрофотоснимке. По мере того как мы уходили все дальше и дальше от берега, лед делался тоньше. Вскоре стало удаваться пробивать его без бура, одной пешней. Глубины росли. На третьей по счету точке счетчик на лебедке показал 245 метров. Мы перекрыли рекорд, установленный на Земле Королевы Мод.

Вот уже совсем близко ледник Бетти. Он выпустил в озеро длинный язык, край его в трещинах, того и гляди отколется айсберг. Похоже, двенадцать лет назад язык ледника был покороче. Теперь он перегородил большую часть озера. Впрочем, на субъективные впечатления нельзя полагаться. Нужны точные измерения, лучше всего повторная аэрофотосъемка. Около края ледника полынья. Открытая вода и на западе вдоль мрачного обрыва, на вершине которого сидят «зубы дракона». По воде бегут короткие злые гребешки. Водяная пыль, сорванная с них ветром, стоит над полыньей, как облако.

— Стоковый ветер падает оттуда, с вершин, и не дает воде замерзнуть, — говорю я.

— А может быть, внизу теплая вода? — высказывает предположение Саша.

Он уже предвкушает, как сделает температурный профиль в точке максимальной глубины. Специальных гидрологических работ на озере не проводилось. Едва ли не каждый наш шаг сейчас — открытие.

Подходим близко к кромке озерного льда. Вокруг много трещин, там и тут зияют темные окна. Дальше хода нет. И так мы увлеклись: под нами всего 20 сантиметров льда. А глубина — 199 метров: дно стало повышаться.

Теперь, чтобы найти максимум, нужно выполнить промеры поперек озера. Пробиваем лунки через каждые 500 метров. Одна из точек оказывается на пересечении трех долин, спадающих к озеру.

Именно тут, по моим предположениям, можно ждать рекордной отметки. Озерная впадина сформировалась по разломам в земной коре, долины показывают их направление. Точка пересечения — их фокус.

Снова в глубину уходит металлическая штанга. Тянутся минуты. Цифра «200» пробегает на счетчике, «240» — неужели новый рекорд? Ручка лебедки вращается как заведенная. Обледенелые шестеренки постанывают, скулят на морозе, а груз где-то глубоко под нами падает в бездну. 300 метров... И только на отметке «345» ручка лебедки остановилась. Есть касание дна! Такой большой глубины никто из нас не ожидал. Теперь смело можно сказать: озеро Радок — уникальнейший водоем Антарктиды. Дно его лежит на 345 метров ниже уровня Мирового океана!

— Марракотова бездна, — сказал Борис и лязгнул зубами от холода.

За десять часов пребывания на льду его основательно продуло, но он не подает виду.

Переезжаем еще на 500 метров — касание дна на отметке «346»! Еще один метр к рекорду.

Начинает смеркаться, но мы не торопимся. Сумерки сейчас медленные, долгие, настоящая ночь пока вовсе не наступает.

Последняя точка. Теперь мы уже вблизи восточного низкого берега. Лед здесь пробурить удастся с трудом, он старый, толстый, а глубины пошли на убыль. Укладываем на металлический лист оборудование и тянем его обратно к месту, где был установлен рекорд. Там завтра начнем температурный разрез и отбор проб воды на гидрохимические анализы.

Через полчаса мы уже бежим к лагерю. Именно бежим, потому что ветер подгоняет нас, подталкивая в спину. Пустая волокуша весело громыкает рядом, норовя обогнать. И тут нас осеняет идея оседлать ветер. Становимся рядом на волокушу. Саша оттопыривает правый полог своего ватника, я — левый. Борис в середине натягивает поводок волокуши, как уздечку. Нас подхватывает порыв ветра. И мы мчимся, как под парусом, по льду озера. А ветер обрадовался, поддает все сильнее. Гудят от напряжения ноги, только бы удержаться, не свалиться с прыткого, хохочущего листа волокуши. Настроение отличное. Так радовался я, пожалуй, только в детстве. Никакой усталости, сил девать некуда. Удалось нам проникнуть в глубины Радока! Прав оказался Борис: наше озеро на весь мир прогремит, глядишь, действительно попадет в учебник географии...

Никогда позже, ни тогда, когда измеряли температуру у дна (она оказалась плюс 1 градус), ни тогда, когда пробовали на вкус придонную воду (пресная), ни даже после того, как побывал я на недоступных «зубах дракона», не приходило ко мне больше это чувство легкости и раскованности, наивная детская вера в то, что все тебе по плечу.

Наша металлическая волокуша, словно ковер-самолет, летела по ледяной глади. Наши руки были как крылья, а лагерь сам приближался к нам с каждым мигом...

В палатке после простора озера тесно и душно и действительно пахнет газом. Будкин лежит, скрючившись под малиновым одеялом. Настроение у него кислое, жалуется — живот прихватило. А я аптечку забыл, хорош начальник.

— Кашу, может, сварить, геркулес? — предлагаю.

Прямо-таки садистские у меня наклонности. Ну а в самом деле, не мясо же ему предлагать? Оно-то, по предположению Бориса, и виновато.

Олег — тому все нипочем. Сидит пьет чай в уголке со сгущенкой. Это он, оказывается, половину куренка прошлой ночью слопал. Несси не виновата. Напраслину возвели на чудовище. Будкин тут что-то напутал. Может быть, оно его за это и наказывает: срока связи не дождался, побежал к своему излюбленному валуну.

Докладываю Михалычу: так, мол, и так, рекорд установили. Самое глубокое озеро в Антарктиде — наш Радок, 346 метров!

Михалыч ничуть не удивляется.

— Я так и думал, — говорит, — поздравляю!

Он всегда все предвидит, ничто его не может вывести из состояния равновесия.

— А как дела у Будкина? — интересуется. — Я с ним хочу поговорить.

— Не может он подойти, — отвечаю.

— Почему? — Вот тут впервые голос Михалыча дрогнул. А может, мне показалось?

Мне бы тут у него «бесалол» запросить или другое снадобье, а я ваньку валяю: настроение такое нашло.

— Свидание у Будкина с Несси, — говорю, — на берегу озера. Малиновая шерсть у нее на ногах.

Сам не пойму, кто меня за язык тянет. Ведь с начальством общаюсь по радио, открытым текстом. Хочу сказать одно — другое вырывается. Ребята сидят, довольно улыбаются, даже Олег оторвался от сгущенки.

Помолчал Михалыч. Потом грустно так говорит:

— И на старуху бывает проруха.

— Что? — не понял я.

— Ошибся я, — говорит. — Поспешил назначить тебя начальником. Несерьезный ты человек.

И отбой дал до завтра.

Ну вот, как знал: сорвусь, огорчу Михалыча. Хорошо хоть Будкин не слышал...



ПОЛЯРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ И ПИСАТЕЛЬ

Предисловие переводчика

Ричард Эвелин Бэрд (1888—1957) — американский полярный летчик и исследователь, адмирал, организатор и руководитель четырех крупных экспедиций в Антарктику. Ему принадлежит честь первых полетов к Северному и Южному полюсам Земли.

Бэрд получил образование в Военно-морской академии в Аннаполисе, где его заинтересовали успехи еще молодой в первые два десятилетия нашего века авиации. Во время учебы в академии он повредил ногу и получил ограничения на некоторое время на летную работу. В 1919 году Бэрд изобрел для летающей лодки навигационные приборы — указатель ветрового сноса и секстант с искусственным горизонтом.

Первый опыт в полярных областях Бэрд приобрел, участвуя в полетах в экспедиции Мак-Миллана в Гренландию в 1925 году. Экспедиция на трех самолетах обследовала 77 700 кв. км территории острова на север и запад от Эты.

С 1925 года Бэрд с пилотом Флойдом Беннетом начали подготовку к полету на Северный полюс, который состоялся 9 мая 1926 года. После знаменитого перелета Линдберга через Атлантический океан Бэрд 29 июня 1927 года впервые совершил беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Париж с пассажиром на борту.

В 1928 году Бэрд приступил к исследованиям в Антарктике, куда вместе с другими 40 участниками экспедиции он прибыл 25 августа. В декабре первая экспедиция Бэрда вошла в море Росса и высадилась на Ледяной барьер Росса, где на берегу Китовой бухты была устроена база Литтл-Америка. Подготовка к полету на Южный полюс вместе с проведением всесторонних научных исследований продолжалась почти целый год. За это время был совершен первый пробный полет, во время которого открыли горы, названные именем Рокфеллера, финансировавшего экспедицию. 28—29 ноября 1929 года Бэрд на самолете долетел до Южного по-

люса и вернулся в Литтл-Америку за 18,5 часа. Над полюсом были сброшены флаги государств, представители которых участвовали в экспедиции. В 1930 году экспедиция Бэрда открыла земли Мэри Бэрд и Скотта и вернулась в США.

В задачу второй экспедиции Бэрда (1933—1935 годы) входило проведение работ в области физики, геологии, метеорологии, биологии. Важным для экспедиции было проведение (впервые) длительных метеорологических наблюдений в глубине континента. Для этого на расстоянии 123 миль к югу от Литтл-Америки на шельфовом леднике создали метеостанцию Эдванс-Бэйз. По первоначальному плану персонал станции должен был состоять из трех человек, но позднее Бэрд по техническим и моральным соображениям решил в одиночку провести зимовку. 22 марта 1934 года Бэрд прилетел на станцию и приступил к работе. Размеренная жизнь продолжалась до 31 мая 1934 года, когда он получил сильное отравление угарными газами от двигателя и о случившемся не стал сообщать в Литтл-Америку. Несмотря на свое очень плохое самочувствие, Бэрд продолжал по радио сообщать в Литтл-Америку, что у него все в порядке. 11 августа на станцию прибыла на вездеходах спасательная партия, так как сообщения от Бэрда прекратились. Измученный Бэрд встретил прибывших радостным приветствием: «Ребята, у меня для вас припасен суп!» Два месяца после этого Бэрд провел в Эдванс-Бэйз, восстанавливая силы, в потом на самолете вылетел в Литтл-Америку. О своей жизни и работе на Эдванс-Бэйз Бэрд рассказал в книге «В одиночку», отрывок из которой здесь приводится. После зимовки, после многих полетов летом 1934/35 года Бэрд пришел к выводу, что ледникового пролива между морями Росса и Уэдделла не существует.

Во время третьей экспедиции в 1939—1941 годах Бэрд исследовал территорию между морем Росса и морем Уэдделла, были открыты новые горные цепи, выполнены картографические работы, проведены важные метеорологические наблюдения.

В 1946—1947 годах Бэрд возглавил крупнейшую в истории исследования Земли экспедицию, известную под названием «High Jump». В период работы экспедиции аэрофотосъемкой было открыто около 2,4 млн кв. км ранее неизвестной территории Антарктиды. Ценные результаты были получены в области геологии, метеорологии, океанологии, зоологии, аэрономии.

Последний раз Бэрд послужил делу полярных исследований в возрасте 67 лет, когда руководил подготовкой мероприятий США в Антарктике по проведению Международного геофизического года (МГГ). Однако до завершения МГГ он не дождался: 11 марта 1957 года знаменитый исследователь умер в Бостоне.

Своими исследованиями Бэрд внес крупнейший вклад в изучение шестого континента до начала МГГ, его работы — «мост», переброшенный между старыми, традиционными методами и новыми, использующими авиацию и другую технику.

Имя Бэрда присвоено антарктической станции, где ему открыт памятник, и городу Бэрдстоун в штате Теннесси (США).

Май на Эдванс-Бейз оказался трудным орешком. В начале месяца я освободился немного от неотложных дел, и дни потекли незаметно, ничем не отличаясь друг от друга. Те отдельные новости мировой жизни, которые Дайер эпизодически зачитывал мне, казались какими-то бессмысленными и никчемными, как будто их воспринимал марсианин. Мой мир был изолирован от ударов, потрясавших экономику далеких от меня стран. Шестеренки механизма Эдванс-Бейз совершали обороты совсем по другим законам. Встав утром, мне было достаточно сказать себе: «Сегодня день смены ленты на барографе» или «Сегодня день наполнения топливного бака для печи».

Полярная ночь уверенно вступала в свои права. К 17 мая, по прошествии месяца после ухода солнца за горизонт, полуденные сумерки стали просто узкой щелью во мраке, через которую проникал слабый красноватый свет. При северном или восточном ветре Ледяной барьер нависал громадной мрачной тенью, увенчанной пухлыми массами облаков, в которых чередовались темные полосы. Это была полярная ночь, принявшая зловещий облик ледниковой эпохи. Ничто не двигалось, ничего нельзя было разглядеть. Лишь едва слышен какой-то отдаленный скрип, будто где-то на леднике лежит что-то сверхтяжелое.

Из этого разрастающегося мрака насту́пал холод. 19 мая, когда я совершал свою обычную прогулку, температура уже была $-53,9^{\circ}\text{C}$. В первый раз за мое пребывание на леднике парусиновая обувь плохо защищала ноги. Одна пятка закоченела, и я вынужден был вернуться в свой подледный дом и переобуться в оленьи унты. К тому же в этот день я почувствовал себя разбитым, тело терзали пронизывающие боли, точно был отравлен газами. Очень было похоже, что это так. На следующее утро, осматривая вентиляционные трубы, обнаружил, что входное отверстие полностью забито изморозью, а выходное — покрыто на две трети. Воскресенье 20 мая выдалось еще более холодным. Показания минимального термометра были $-57,8^{\circ}\text{C}$, внутренний термометр, который всегда давал показания чуть ниже, чем приборы в метеорологической будке, стоял на отметке $-58,9^{\circ}\text{C}$. Термограф в метеорологической будке остановился, поскольку в нем замерзли чернила, хотя и хорошо смешанные с глицерином. Воздух в топливном баке так сильно потеснил керосин, что он мощными струями оросил все пространство моего дома. Для предупреждения подобных случаев в будущем я обтянул бак надувной резиновой подушкой, оказавшейся по счастливой случайности в моем хозяйстве. Освещенные карманным фонариком пары, поднимавшиеся от печной трубы и вентилятора, смотрелись мощными выбросами двух паровых машин. Пальцы ныли от боли, когда я часами налаживал работу термографа. Керосин, хранившийся в бочках в топливном тоннеле, перестал выливаться из них, и пришлось одну

из них переместить в жилое помещение для подогрева у печи. Целый день держал в тоннеле два горящих примуса.

Воскресенье 20 мая было по расписанию днем сеансов радиосвязи с Литтл-Америкой, и я дьявольски извелся, готовясь к ним. Двигатель в течение часа отказывался работать. Пальцы, исколотые и избитые ремонтом карбюратора, были доведены до того, что, когда я уже вышел на связь с Литтл-Америкой, едва мог работать на ключе. «Попросите подойти Хэйнса», — были мои первые слова. И пока Хатчисон искал его по ледяным переходам Литтл-Америки, я немного поболтал с Чарли Мэрфи. В Литтл-Америке было только $-51,1^{\circ}\text{C}$. «И хотя мы с обезьянней ловкостью лавируем по подледным лабиринтам, наши шаловливые термометры упорно тянут показания вниз», — известил Чарли. «Здесь сейчас $-57,2^{\circ}\text{C}$ », — ответил я. «Что же, у вас может быть такое», — донеслось в заключение с севера.

Затем в наушниках прозвучал веселый голос Билла Хэйнса. Я объяснил свои трудности с термографом. «Такие трудности у нас уже были, — посетовал Билл. — Вероятно, их доставляет замерзнувшее масло. Я уже советовал вам внести прибор в помещение и погрузить его в бензин, чтобы удалить малейшие следы масла. Затем прополощите его в эфире. Поскольку чернила замерзли, вы можете добавить в них побольше глицерина. — Билл находился в игривом настроении. — Смотрите на меня, адмирал!» И далее в наушниках загудело: «Меня никогда не беспокоят приборы. Вся хитрость в том, чтобы иметь под рукой деятельного и понятливого помощника!»

Меня это на самом деле порадовало, поскольку я знал еще по первой экспедиции, когда Гриммингер, младший метеоролог, разбирал все приборы «по косточкам», а Билл убеждал новичка в том, что его долг и готовность к самосовершенствованию требуют от него отправиться в пургу к аэрологическому посту. Сам Билл напевал себе что-то в теплоте базового помещения, тогда как помощник из открытого люка наблюдал с помощью теодолита за зондом, летевшим во мраке ночи, и передавал с запинками по телефону отсчеты по теодолитному верньеру. По ним Билл рассчитывал направления и скорости воздушных течений на высотах.

В этот день я, пожалуй, пожалел, что рядом со мной нет помощника. Не ошибусь, если скажу, что он поднялся бы на столб к анемометру на своей вахте. Мороз пробивался даже сквозь меховые подметки унтов, когда я поднимался по металлическим перекладинам столба, пальцы ног сильно замерзли. От дыхания на таком морозе возникали короткие звуки, напоминавшие хлопки, и мне казалось, что мои уже больные легкие морщатся от мороза. Полярное сияние, которое мне довелось наблюдать этот день, было каким-то необыкновенно ярким, порой пускавшимся в безумное метание. Иногда до меня докатывались звуки, рожденные подвижками Ледяного барьера и напоминавшие канонаду осадных орудий.

Язык стал опухшим и болезненным от употребления обжигающего чая, а кончик носа обморозился. Сильный ветер, поду-



малось мне, усилит мороз, и я решил осмотреть крышу своего ледяного дома. Вынес несколько галлонов воды и разлил их по краям дома. Вода замерзла сразу же, образуя «броневую» плиту на нанесенном ветрами снегу.

В полночь, когда я выбрался наверх для наблюдений за полярным сиянием, страшное удушье охватило меня, как только надавил плечами на крышку выходного люка. Легкие сжались, воздух в них не проходил. Сбитый с толку и немного напуганный, я соскользнул с трапа и оказался в доме. В теплоте дома это чувство прошло так же быстро, как и подступило. С любопытством и осторожностью я снова стал подниматься по трапу. Повторилось то же самое — я терял дыхание, но наконец понял почему. Свежий воздух, спускавшийся с востока, сжимал дыхательные пути. Поэтому я отвернул лицо и стал дышать в рукавицу и в таком положении провел наблюдение. Перед спуском в дом я положил термометр на снег. Оказалось, что температура поверхности снега на несколько градусов ниже, чем на уровне метеорологической будки. Позже, забравшись в спальный мешок, я отморозил палец, хотя усердно переключал книгу из одной руки в другую, постоянно согревая незанятую руку в мешке.

С восточным ветром напознал холод. Он надвигался постепенно, будто его тяжесть не позволяла ему быстро перемещаться. Ночью 21 мая барометр начал падать. Стоял непроницаемый мрак, когда я поднялся наверх. Усиление ветра, метание теней от фонаря указывали на то, что надвигается новый шторм. Утром, довольный тем, что могу оставаться в укрытии, я долгое время работал в аварийном тоннеле при свете свечи, поставленной в небольшое углубление в снегу. В тот день я пробивал запасной выход длиной 22 фута. То, что наметил, было сделано, и я опустился на ящик, размышляя о красоте свечного огонька и белизне грубо обтесанного снега. Вскоре меня начал тревожить нарастающий шум, исходивший от вращения чашек анемометра. Понимая, что ветер усиливается, я отправился наверх, чтобы убедиться в отсутствии каких-либо неполадок.

Странное чувство возникает, когда наблюдаешь за развитием антарктической пурги. Сначала это ветер, дующий неизвестно откуда. Затем поверхность Ледяного барьера, которая только что перед пургой казалась такой твердой и отполированной, как металл, начинает сильно морщиниться, словно морской прибой. Иногда при очень сильном ветре пурга пролетает над барьером торопливым белым облаком в несколько сот футов толщиной. Иногда пурга подступает постепенно. Вы буквально осязаете отовсюду струи воздуха, который наполняют тонкие шуршащие звуки, рожденные трущимися снежинками. Скоро они двинутся так же напористо, как наступающий прилив в океане, который сначала пенится у лодыжек, затем поднимается к талии и останавливается у подбородка. Я двигался в таком плотном потоке, что на фут не мог ничего разобрать перед собой, хотя, когда поднимал голову к небу, мог видеть звезды, сверкавшие через снежную пелену.

Когда я заканчивал осмотр анемометра, по мачте снизу вверх

поднимались витки, напоминавшие спирали от курения. По примеру моряков, моментально задраивающих палубные люки, я поспешно опустил свой и, уверенный в полной безопасности своего «судна», отправился в «каюту» пережить пургу. Она не могла проникнуть ко мне, укрывшемуся в ледяной толще барьера, однако и туда доносились ее штормовые раскаты. Ветер ревел в вентиляторах, тряс печную трубу так, что я подумал, что она будет с корнем вырвана. Казалось, кто-то бьет по крыше кувалдой. Через неплотный снег я просто физически ощущал засасывающую силу пурги. Бриз гулял по «каюте» и тоннелям. Свечи мерцали и гасли. Только слабый свет исходил из штормового фонаря. Но даже эти «косвенные» признаки не давали представления о том ужасе, который творился наверху. В нем я убедился, когда поднялся для наблюдений. Как только открыл люк, стеной надвинулась снежная лавина. Хотя от люка к метеорологической будке было всего несколько шагов, мне они показались гораздо больше мили. С воздухом в меня вливались снежные струи. Дыхание стало таким, будто на меня обрушивается мощный прибой. Свет от фонаря обрывался уже у самого стекла, руку, поднесенную к лицу, нельзя было разглядеть. От снега и ветра мои ветронепроницаемые одежды задубели. Когда я спустился вниз, мною овладело смутное чувство какой-то перемены, происшедшей во время моего отсутствия. Что-то случилось, но, что именно, я не мог понять. Тут я заметил, что стало несколько холоднее. Подняв печную заслонку, поразился, увидев, что огня нет, хотя топливный бак был наполовину полным. Решил, что, должно быть, перед выходом непроизвольно перекрыл кран, но, как только поднес спичку к горелке, нисходящая тяга задула огонь. Подобным же образом ветер погасил огонь и тогда. Удалось зажечь горелку снова, и я принялся внимательно наблюдать за огнем.

Пурга обрела ураганную силу. Среди всего рева глухие ноты, издаваемые антенной и оттяжками к столбу с анемометром, напоминали вой ветра в такелаже судна. На ленте запись направления ветра выглядела какими-то каракулями. Несомненно, что ветер вызывал замыкания в контактах. Поняв, что подчистить их невозможно, я отключил прибор. Пришлось перейти к другим способам измерения направлений ветра. Я привязал платок к бамбуковому шесту и просунул его через выходное отверстие вентилятора. Направляя на него луч фонаря, я мог через часовые интервалы судить по полотнищу о направлении ветра. Но уже к двум часам ночи меня извел такой «перископный» способ наблюдений. Но как лечь спать и в то же время не прерывать наблюдений? Не оставалось ничего другого, как отправиться на чистку контактов. Ветер бушевал почти с той же силой, обрушиваясь на барьер. Стоял такой грохот, будто весь материальный мир разрывается на части. Я еле-еле смог приоткрыть люк. В одно мгновение стало ясно, что очутился в слепящем удушьи. Я в буквальном смысле выполз и, держась за ручку люка, стал ориентироваться в пространстве. Затем опустил люковую крышку, чтобы снег не забил тоннель. Невозможно было что-либо рассмотреть. Миллионы «дробинки» кружились перед глазами,

жаля меня, как мелкие осколки. Даже дышать стало трудно — снег мгновенно набивался в рот и ноздри. Путь к столбу с анемометром я проделал ползком, опасаясь оказаться поверженным напором ветра. Если подняться и сделать один неверный шаг, то он может оказаться и последним. Я нашел столб в исправном состоянии, но тут головой ударился о перекладину. Начал пристраиваться, чтобы взобраться на столб, но снова снежинки-призраки стали запускать свои коготки в мои глаза. Намеченное оказалось безнадежным делом. Натиск пурги был таким мощным, что снег немедленно после чистки забивал контакты, не говоря уже о том, что чашки анемометра вращались со скоростью, при которой открывалась прекрасная перспектива остаться без пары пальцев в той затее. Спустившись со столба, я чувствовал себя буквально искореженным воздушными вихрями, утратившим контроль над своими движениями.

Люк был полностью погребен под снегом, когда я нашел его, для чего мне пришлось усердно поработать перчатками. Потянул ручку люка сначала одной рукой, затем двумя. Никакого эффекта, ничего не получалось. «Стесняет одежда, но я сделаю все, что в моих силах», — бормотал я про себя. Подумал, что скорее всего напором ветра заклинило углы рамы люка. Расставив ноги над крышкой, привязал к ней веревку и потянул всей своей мощью. Мне даже показалось, что таким образом я могу сдвинуть и сам барьер. Должен признаться, что тогда меня охватила паника. Рассудок помутился. Как сумасшедший, я начал рвать пальцами три квадратных фута дощатого люка. Я колотил по нему кулаками, пытаюсь стряхнуть рыхлый снег, и, когда стало ясно, что ничего хорошего не получается, я плашмя бросился на снег и тянул ручку до тех пор, пока руки не перестали действовать от усталости и холода. Затем я согнул локоть, опустил лицо и повторял снова и снова: «Ты — старый дурак, ты — старый дурак!» Здесь, на барьере, я постоянно был начеку, предвидя опасность оказаться пленником своего подледного дома, и вот! Что может быть хуже, чем оказаться перед закрытым люком в ветрозащитном костюме, в парке и брюках. Всего в двух футах подо мной находилось спасительное убежище с теплом, пищей, инструментом и всем необходимым для жизни. И все это буквально рукой подать, но я был бессилен добраться до этих благ.

Существует что-то неумолимо яростное, жестокое во мраке антарктической пурги. Ее мстительный нрав невозможно передать записью на ленте анемометра. В ней нечто большее, чем сам ветер, это глухая стена снега, надвигающаяся с ураганной скоростью и давящая, как прибойная волна. На вас она собралась выместить весь свой злобный натиск, как будто вы ее личный враг. В бесчувственном обмороке вы сократились до ползущего существа, барахтающегося в раскалывающемся мире; вы не можете видеть, слышать, вы только едва двигаетесь. Легкие жадно ловят воздух, мозг воспален. Вряд ли что-либо другое может так быстро отрезать человека от мира, как антарктическая пурга. Уже полузамерзший, я попытался добраться до трубы одного из вентиляторов, стоящей в нескольких футах от меня. Рукавицей коснулся чего-то круглого и холодного. Обхватив предмет руками, подтянулся. Это был вывод-

ной вентилятор. Как, почему — я не знаю, но какой-то инстинкт заставил меня встать на колени и лицом припасть к отверстию. В жилой части подледного дома ничего не было видно, но тусклое пятно света освещало пол, и тепло поднималось к лицу. Это вернуло спокойствие. Оставаясь на коленях, я развернулся спиной к пурге и стал раздумывать о дальнейших действиях. Думал сломать окна на крыше, но они находились на два фута ниже твердого ледяного пласта и, кроме того, укреплены проволокой. Будь у меня под рукой что-нибудь для рытья, я смог бы пробить пласт и выдавить окно ногами. Стиснутая руками труба ободрила, более того — вдохновила; может быть, она подойдет для рытья снега. Нет, ее тоже крепко заклинило, тянул ее, пока не заболели руки, но она не шелохнулась. Я уже потерял счет времени, запутался в поисках выхода из ловушки. Тут я вспомнил про лопату... За неделю до этого, когда расчищал заносы после последней слабой пурги, я вонзил ее вертикально в лед где-то с подветренной стороны. Она должна спасти меня! Но как сыскать ее в буйстве этой пурги? Я опустил и вытянул ее во всю длину. Держась за трубу, ногами стал колотить вокруг снег. Ничего, только снег! Я снова перебрался к люку (его прочная рама создала дополнительный зажим), снова лег и стал по нему колотить. Опять ничего, никакой надежды! Я решил оставаться у люка, пока не найду что-нибудь подходящее, за что можно ухватиться. Ноги добрались до другой вентиляционной трубы. Развернулся к ней и от своей новой «якорной стоянки» повторил маневр. На этот раз лодыжка задела что-то твердое. Я понял, что это лопата, а точнее, ее ручка, и мне захотелось ее ласкать. Обхватив этот трижды благословенный предмет, начал буквально по дюймам добираться до люка. Ручка лопаты оказалась достаточно узкой, чтобы ее можно было просунуть в зазор между люком и рамой. Навалился обеими руками на лопату и попытался дернуть люк, однако этого оказалось недостаточно. Тогда лег на живот, устроился так, чтобы плечи давили под лопату. Затем разогнулся — люк отскочил, и я кубарем полетел вниз. Оказавшись в относительно теплом и светлом своем жилье, я не переставал думать о самых неожиданных превратностях судьбы.

Ручные часы остановились, но хронометры показывали, что я отсутствовал почти целый час. Печь погасла снова, но я решил пока ее не разжигать: тепла хватало на то, чтобы раздеться. Я был совершенно изможден, сил хватило лишь добраться до койки. Пурга продолжала свой иступленный натиск, и сверху вновь меня одолевали ее чудовищные удары, из головы не выходила мысль о том, что было бы со мной, если бы там не оказалось лопаты. Может быть, еще посопровивлялся, а может быть, и нет. Существуют более тяжкие пути к смерти, чем смерть от холода. Теперь, когда тупая онемелость и покой охватили мозг, а слух перестал воспринимать возмущительный рев пурги, то, может быть, и смерть кажется легкой.

Ветер еще дул, но уже не так сильно, когда я проснулся в 7 часов утра следующего дня. Одеваясь при желтом луче фонаря, продрог до костей. Мои одежды, задубевшие от холода, лежали неле-

пой кучей на полу и при надевании шуршали, как бумага.

Подойдя к трапу, я с унынием подумал, что несомненно одно: такая пурга будет еще не раз. Поэтому у меня должны быть гарантии, что люк не заклинит вновь. Вооружившись пилой, лопатой, альпийской веревкой и фонарем, отправился в дальний конец аварийного тоннеля. Ушло немного времени на устройство отверстия в крыше, которая в этом месте была менее двух футов толщиной. Еще не выходя из тоннеля, я укрепил в крыше прочную палку, к которой привязал один конец веревки, другой прикрепил к поясу, и по лестнице из ящиков выбрался на поверхность. Пурга была еще сильной, но свет фонаря уже позволял видеть на ярд или два вперед. После нескольких неудачных попыток я нашупал стол с анемометром. Снег с такой силой забил чашки анемометра, что в них он приобрел прочность цемента. Удалил снег и зачистил контакты. Это была тяжелейшая работа, но ее необходимо было сделать, поскольку «снеговое обрастание» сильно снижает скорость вращения чашек и, следовательно, искажает запись скорости ветра. И все же то, что я пережил за предыдущую ночь, не вызвало у меня повода для каких-либо сетований на судьбу.

На этот раз «ежедневный променад» был отложен. Каждая минута, которая была свободна от занятий с приборами, отводилась на разгребание снежных заносов вокруг крыши ледяного дома. К счастью, снег не успел еще слежаться. Приходилось так разворачивать в воздухе лопату, чтобы ветер относил снег от крыши. Закончив эту работу, я обложил сделанное отверстие в аварийном тоннеле стенками от двух продуктовых ящиков. Слабый свет, едва заметный в полдень, исчезал, мрачные тени придавливали призрачное стенование пурги. Ветер укротил свой нрав, похолодало. Температура понизилась на 23,3° С. Укрылся в ледяном доме и заснул сном человека, проработавшего подряд сотню лет.

День 24 мая, четверг, выдался невероятно теплым. В срок метеорологических наблюдений — 8 часов утра — отчет по максимальному термометру был — 16,7° С. Ветер, как обычно, преобладал восточный, с порывами, приносившими обильный снег. Я почти на час запаздывал с выходом на радиосвязь, поскольку антенна была сорвана. Временно пришлось связать оборванные концы, а антенну растянуть между шестами. Дайер уже терпеливо вызывал на связь, когда я установил с ним контакт. «Ваши сигналы были слабыми, — сказал он, — но их все же можно было разобрать». Кроме обсуждения моего участия в предстоящей специальной радиопередаче мы бегло коснулись наших общих дел. В Литтл-Америке температура воздуха поднялась на 3°, и Билл Хэйнс официально объявил о приходе «теплой волны». Мне было сообщено, что в субботу Литтл-Америка выпустит в эфир специальную программу для Всемирной ярмарки в Чикаго; желаю ли я дополнить ее своим приветствием? Конечно, нет! Но в Литтл-Америке договорились, что я должен буду передать кодом: «Привет со дна мира». Эти слова должны быть приняты Литтл-Америкой и переданы из нее более мощным радиопередатчиком. Я «переложил» эти слова на азбуку Морзе и по привычке сделал это благоговейно.

Непосредственно перед началом программы Чарли Мэрфи сообщил, что Нью-Йорк хочет, чтобы я отчетливо произнес: «Приветы из Антарктиды». «Мне дано понять, — продолжил он нравоучительно, — что они намереваются сопроводить свою затею фейерверками». «Пусть они и сыплются тогда на их головы», — сказал я. Взволнованный, как актер-дебютант, я сидел в Эдванс-Бейз, слушая радиопередачу из Литтл-Америки. Когда до меня донеслись чьи-то слова: «А сейчас мы попытаемся выйти на связь с адмиралом Бэрдом», я бросился к ключу и неистово заработал. Но все усердие прошло впустую. Спустя несколько минут Дэйер сообщил, что мое послание в Литтл-Америке приняли без каких-либо помех, но до Чикаго оно не дошло. «Несомненно, фейерверки каким-то образом помешали», — сухо добавил он.

Прогноз Билла Хэйна о «теплой волне» не оказался шуткой. В тот день на термометре было $-7,8^{\circ}\text{C}$. Это был второй зарегистрированный рекорд. Ветер, как-то вяло дувший с востока, наполнил барьер теплым воздухом не так уж далекого океана.

25 мая. Это был уже 64-й день моего пребывания на Эдванс-Бейз, и так получилось, что в этот день у меня выдалось время для досуга. Я решил воспользоваться им, чтобы обдумать свое положение. Сейчас я мог выделить три момента, которые во многом облегчали мою жизнь. Первый — это огромный набор граммофонных пластинок; второй — весь арсенал средств защиты от непогоды служил мне верой и правдой; третий состоял в том, что я сам хорошо приспособился к необычным условиям, особенно психологически, чувствовал себя способным выдержать любые приступы, на которые могла пойти осаждающая меня ночь. Без преувеличения могу сказать, что я смотрел на оставшиеся месяцы со спокойствием. Хотя я не сохранил такой крепости организма, какую имел по прибытии сюда, но чувствовал себя вполне здоровым. Возможно даже, что я на несколько фунтов превысил свой обычный вес. Принятые мною меры предосторожности привели к тому, что угарных газов в мой дом стало поступать меньше, чем в начале моей зимовки.

Я нашел, что жизнь у меня здесь приобрела некую духовную направленность. Неторопливые размышления — это своего рода присутствие собеседника. Да, одиночество сказалось более сильно, чем я предполагал. Мой взгляд на многое в жизни изменился, и то, что раньше было в моем сознании неоформленным, расплывчатым, теперь стало ясным, законченным. Я стал лучше понимать, что для меня на свете является подлинными ценностями, а что — ничего не значащими пустяками. Даже мое прежнее толкование успеха изменилось. Я много рассуждал о таких категориях, как человеческая совесть, мир, космос, гармония. Мир я не принимаю как пассивное состояние. Он должен быть завоеван. Подлинный мир исходит от борьбы, которая влечет за собой такие акты, как усилие, дисциплина, энтузиазм. Это предполагает путь к устойчивому миру. Бездеятельный мир может привести к пассивности и дряблости — понятиям, не побуждающим к действию. Когда человек достигает высшей гармонии с собой и со своими близкими, он достигает мира,

и нация, состоящая из таких личностей и групп, является счастливой. Как положение небесных тел определяется законами механики и взаимным расположением планет, так и гармония жизненного пути человека выражается счастьем, и это, я полагаю, наипервейшее желание человечества. Всеобщая цель — достижение гармонии — очевидна.

Снег еще падал в четверг 31 мая. Утро выдалось мрачным и тихим, температура была около $-15,0^{\circ}\text{C}$. Запись на календаре указывала: «Сеанс радиосвязи». Начал тщательно готовиться к нему. Разложил перед собой послания, которые нужно было в этот день отправить в Литтл-Америку. Одно из них было приготовлено шеф-пилоту Джуну и штурману Роусону и напоминало им о работах по определению девиации самолетных компасов. Другое — моей жене с просьбой обсудить с моей секретаршей мисс Мак-Керчер и моими представителями в Соединенных Штатах пути к сокращению средств по расходам экспедиции. Дэйер принял эти послания и перечитал мне их содержание. «Поултер, — сказал он, — уже пришел в радиорубку по Вашей просьбе». Я долго обсуждал с ним и Чарли Мэрфи ранее разработанные нами операции, и особое внимание в нашей радиобеседе было обращено на выбор маршрута тракторного поезда и на состояние трещин, которые могут встретиться на его пути. С Чарли Мэрфи мы еще поговорили об организации ледовой разведки для проводки к Литтл-Америке в декабре судна «Джекоб Руперт». Мы беседовали около полутора часов.

Сидя за столом с радиоаппаратурой, я хорошо слышал работу двигателя, вдруг до меня донеслись какие-то перебои в зажигании. «Подожди», — прервал я Дэйера. Повесив фонарь, отправился в тоннель. Воздух был насыщен выхлопными газами. Полагая, что причиной этому стала смесь, я склонился над карбюратором и прочистил иглой клапан. Это почти ничего не изменило. Далее, как я вспоминаю, стал выпрямляться. И это я вспоминаю как последнее сознательное движение в моей памяти. Помню, что оказался на четвереньках и сквозь вялость и сонливость, как отдаленное эхо, до меня докатывался настойчивый, повелительный призыв сделать что-то чрезвычайно важное. Что это было, мой разум не может сказать, я чувствовал себя беспомощным предпринять что-либо. Сколько времени я оставался в таком положении, трудно сказать теперь. Возможно, холод разбудил меня. Каким-то образом я оказался в своем жилище. Стол с радиоаппаратурой был в расплывчатых контурах, и тут я вспомнил, что предполагал сделать. Нашупал ключ и стал им работать, решив, что будет очень трудно говорить в микрофон и я не услышу ничего в наушниках. Как потом было определено по радиожурналу Литтл-Америки, в тоннеле я находился немногим более 20 минут.

Спустя некоторое время мои действия стали неуверенными. Я не могу представить себе, какие совершались в каком-то сонном состоянии, а какие были сознательными. Помню себя лежащим на койке, одетым полностью и как бы с удивлением слышащим неровный шум двигателя в тоннеле. Но отдаю себе отчет в том, что во избежание отравления я должен выключить двигатель. Я вывалил-

ся из койки и, пошатываясь, двинулся к двери, меня охватило сильное головокружение, а сердце дрожало от страшных ударов. Потолок тоннеля, когда я вошел в него, был заполнен такой непроницаемой пеленой, что невозможно было разглядеть углубление, в котором стоял двигатель.

Вполне возможно, что я упал на четвереньки, потому что даже при помутненном сознании у меня сработала реакция на укрытие головы от ядовитых газов в незагрязненном воздухе у пола. Я был еще на коленях, когда добрался до углубления и повернул ключ зажигания. Лампа, висевшая над столом с радиоаппаратурой, погасла. К счастью, светил фонарь, поставленный на ящик. Толкая перед собой фонарь, я пополз обратно в жилище, к койке.

То, что произошло на протяжении оставшейся части этого последнего майского дня, я помню, и все же многое из сохранившегося в памяти — вымысел, фантазия — тягучая, изнурительная фантазия. Возможно, я действительно скатывался с койки и пытался заменить ленты на барабане самописца. Как тогда и чем еще можно объяснить воспоминание о стеклянной рамке на полу? Но все остальное из воспоминаний — это стремительно нарастающая боль во лбу и глазах, тошнота, резкие перебои в сердце. Холод стал ощутимым: онемение рук и ног подобралось, подобно медленному параличу. Но я решил его победить, потянул горловину спального мешка на себя, и стало немного легче.

Из оцепенелого состояния меня вывело тиканье часов: может быть, я их и заводил, но точно не был в этом уверен, однако записи, сейчас хранящиеся в Метеорологическом бюро США, свидетельствуют о том, завод часов и смена лент были произведены. Очевидно, свою роль сыграла сила устоявшегося порядка.

Отчетливо помню, что меня не оставляла мысль, что я ослеп. Глаза были открыты, но я ничего не мог разглядеть. Тогда я понял, что смотрю на стену. Фонарь не горел: топливо в нем кончилось, но тусклое свечение печи едва освещало жилище. Вряд ли что иное вызывает такое паническое состояние, как возможность потери зрения.

Постепенно сознание становилось яснее, и я попытался восстановить в памяти, а потом и в дневниковых записях ход происшедших событий. Я решил, что выхлопной клапан, забитый изморозью, перекрыл двигатель и ядовитые газы пошли по тоннелю. Сила угарного газа не замедлила сказаться. Происшедшее дало пищу для размышлений; сознание того, что я избежал самого большого несчастья, означало предупреждение, стимул к постоянной бдительности. Однако стало очевидным, что я оказался беспомощным, по крайней мере на время. У меня едва хватило сил зажечь свечу, стоявшую на оловянной полочке над головой. Если такое простое движение могло отнять у меня столько сил, то разве хватит энергии, чтобы принести пищу и топливо из тоннелей или заниматься приборами? Я мог бы жить много дней без пищи, мог бы сосать снег для утоления жажды, но как, такой больной и слабый, я смогу долго жить без тепла? Топливный танк должен наполняться каждые три дня! Размышления над такими трудными задачами становились

утомительными для меня, в голову не приходило никаких решений.

Я вытащил карманный фонарик из спального мешка и его луч направил к печи. Ориентируясь по лучу, стал подниматься с койки. Приступы головной боли охватывали меня, но, справившись с ними через несколько минут, с помощью стула добрался до печи. В ведре на печи было мало воды, зачерпнул ее банкой. Первые глотки мой желудок не принял, тем не менее постарался испить «чашу» до дна. Печь совсем остыла, а остатки воды еще немного и покроются льдом. «Четверг... четверг... день наполнения топливного бака». Он был сухим, как и фонарь, и если я хотел иметь тепло и свет, то нужно было найти силы, чтобы наполнить обе емкости. Краткие заметки, сделанные мною через несколько дней, описывают странного, пошатывающегося во мраке жилища человека, работающего с предельной осторожностью. Между болью и слабостью было трудно думать о чем-то другом, кроме постели. Удалось натянуть на себя парку и рукавицы. Затем я снял пустой бак с подпорок и, держа его за скобу одной рукой, а другой — фонарь, двинулся к тоннелю. Ближайшая бочка по счастливой случайности была оборудована краном и находилась в 14 футах от двери. Для преодоления этого расстояния пришлось медленно и крайне осторожно двигать ногами, что напомнило мне выздоровление после тяжелейшего брюшного тифа, который я перенес, еще будучи гардемаринном.

Воронка лежала на крышке бочки. Вставил ее в отверстие топливного бака и, пока он наполнялся, опустил на ящик. Но как теперь отнести бак обратно? После нескольких шагов в сердце появилась тяжесть, вернулось головокружение. Снова опустил на ящик с инструментами. Насколько затянулось это сидение? Точно определить не могу. Очевидно, долго, поскольку проснулся от холода. Решил, что если нет сил нести бак, то, может быть, хватит сил его тянуть. За одно потягивание бак продвигался на три фута. В жилище налил полгаллона или около того в кувшин — это предназначалось для фонаря. Затем удалось поставить сам бак на подпорки за печкой. И тут мною овладело чувство облегчения, ведь я могу избавиться от холода на два-три дня, если буду экономен. Тем не менее, опасаясь лишнего усилия, не стал зажигать печь, лишь жажда света после долгого мрака заставила включить фонарь.

Свет подействовал так ободряюще, что я решил провести наблюдения, хотя они отставали от положенного срока на два часа. Это было ошибкой. Мне оказалось под силу подняться по лестнице, лишь отдыхая на каждой ступеньке; головой поднял дверь люка, подождал немного и затем проковылял к метеорологической будке. Определил скорость ветра в 17 миль в час (запись на регистраторе показывала только семь миль) и отметил отсутствие полярного сияния. Но я снова почувствовал себя крайне слабым, разбитым, когда спустился с лестницы. «Я должен уснуть... я должен уснуть», — какой-то внутренний голос говорил во мне. В аварийном тоннеле пришлось на ощупь отыскать коробку со снотворными пилюлями. Приковылял в жилище. Сбросил парку, брюки, обувь и с помощью стула забрался в койку, просто раздавленный чувством полнейшего изнеможения. Как только погасла свеча, тяжелым ударом обру-

шила темнота. Жаждал сна, но он не шел: такими сильными были боли в голове, спине и ногах. Стали приходить печальные мысли о том, что окончательно не поправлюсь. Отравление угарным газом — коварная вещь. Как только содержание гемоглобина в крови понижается, то печени и селезенке требуется много времени для восстановления кислорода — несущего материала. Даже в госпитале эффективное лечение занимает недели и, возможно, целые месяцы, а у меня жесточайший холод и самый разгар полярной ночи были еще впереди. До появления солнца оставалось еще три месяца, и я не мог убедить себя, что хватит сил его дожидаться.

Для некоторых болезней — это желание остаться одним; животных инстинкт заставляет заползти в нору и там зализывать рану. У меня было что-то подобное, но тогда, как никогда ранее, я открыл, проникся ощущением своего одиночества, и появилось неизъяснимое желание видеть около себя самых близких мне людей. При воспоминаниях о тщательных приготовлениях к Эдванс-Бейз, о гарантиях, которые я раздавал окружающим, моя душа наполнялась упреками. Моя крепость оказалась в осаде, и ничто, кроме мощного натиска мрака и холода, не могло ее сокрушить. Моя тупость достойна порицания, и это беспокоило меня.

Моему помраченному сознанию представлялось, что случай с двигателем не явился непосредственной причиной моей болезни. Он нанес сокрушивший меня удар, но еще задолго до него я порой чувствовал развивающуюся во мне слабость. Я вспомнил головные боли и рези в желудке, причинявшие мне неприятности в прошлом месяце. Может быть, мороз затрудняет дыхание, может быть, в моем организме уже произошли какие-то изменения? Но я сомневался в том, чтобы они сами по себе смогли так сильно подорвать мое здоровье. Какой прок, что я буду выискивать обвинения своему губителю — печи, коварной злодейке?! Отравление угарным газом — дело не одного часа. Он может постепенно накапливаться, поступая прерывистыми порциями с выхлопными газами. И все же, чем больше я думал об утечке газа через печные заклепки, тем больше порицал печь.

Все эти мысли сумбурно копошились в моем мозгу той последней ночью мая. Я находился между самообвинениями и надеждами, между болью и бесчувственной пустотой. Я сознавал, что могу попасть в такое страшное положение, которое самым тяжелым гнетом ляжет и на мою семью, и на экспедицию, и еще неизвестно на кого. Трудно было предвидеть дальнейший ход событий. Я зажег свечу, намереваясь написать некоторые письма, но бумага оказалась вне моей досягаемости. Вскоре потушил свечу. В руке оказалась коробка со снотворными пилюлями, неохотно вынул только одну, опасаясь, что большая доза может только еще больше ослабить меня. Поэтому я решил подождать до четырех часов, а потом принять снотворное. В начале четвертого меня потянуло в страшный сон...

Перевод с английского Владимира Виноградова



Савва Успенский

**БРЕНДА КАРТЕР — ХУДОЖНИК,
ПУТЕШЕСТВЕННИК, НАТУРАЛИСТ**

Фотоочерк

Имя Бренды Картер широко известно не только на ее родине — в Канаде, но и в США, во многих странах Западной Европы, где с большим успехом прошли выставки ее работ. «Герои» ее полотен — белые медведи и северные олени, овцебыки и песцы, полярные совы и полярные волки; полярный пейзаж. Нередко она изображает и людей — коренных жителей высоких широт. Это, например, портрет девочки-эскимоски со щенком, выглядывающим из капюшона анорака (здешние матери так носят своих детей), портреты юных и взрослых эскимосов в их домашней обстановке, занятых своими привычными, будничными делами.

Творчество Бренды Картер ярко индивидуально и в то же время глубоко реалистично и правдиво, поскольку ее рисунки и картины появились в результате многих путешествий автора по Арктике, пытливых наблюдений и долгих раздумий. В основе их лежит множество этюдов, сделанных подчас на морозе, на пронизывающем ветру.

Особенно много она путешествовала по востоку Канадской Арктики и западу Гренландии — от Гудзонова залива на юге до самой северной здесь — Земли Элсмира. Часть своих маршрутов Бренда совершила на самолете (она и сама хороший пилот), часть — на шлюпке или другом небольшом суденышке. Немало путешествовала она и пешком, особенно по Баффиновой Земле, полуострову Мелвилла, Гренландии. В большинстве этих маршрутов ее спутником был известный исследователь Канадской Арктики, географ и зоолог Том Мэннинг. И результатом их совместных поездок стали не только этюды и научные материалы. Именно им принадлежит проект организации национального парка на побережье Гудзонова залива, в районе мыса Генриетты-Мари, — первого националь-

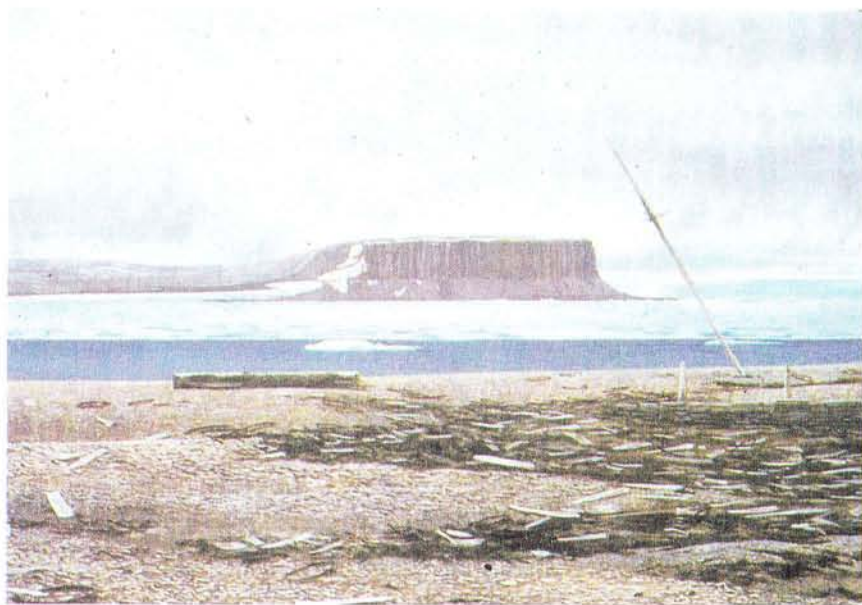
Дикие северные олени ▷





Бренда Картер

В канадской Арктике



ного парка в Канаде, отражающего арктические ландшафты. Эта идея осуществилась в 1970 году.

Бренда Картер родилась в Канаде, в небольшом городке Калгари, училась в школе искусств в городе Сарасоте, а свой творческий путь она начинала в Оттаве, в Музее естественной истории, где несколько лет работала иллюстратором. Как сотрудник этого музея в 1968 году она впервые участвовала в арктической экспедиции и,



Скала в тундре



Будущий охотник



Мать и малыш

Овцебык

как это часто бывает, с тех пор «заболела Арктикой», возвращалась сюда вновь и вновь.

Творчество Бренды Картер удостоено высоких оценок и многих почетных наград. В 1984, 1985 и 1986 годах канадским телевидением она была признана «Художником года». Бренда стала первой женщиной, удостоенной высшей награды на выставке американских художников-анималистов (1968—1970 годы) и на американском «Фестивале ласточек» (1986 год). Впрочем, она не только художник. Много сил Бренда отдает организации просвещения и образования эскимосов, неплохо владеет их языком и сама чита-



«Песня» песца

«Невидимка» (песец зимой)



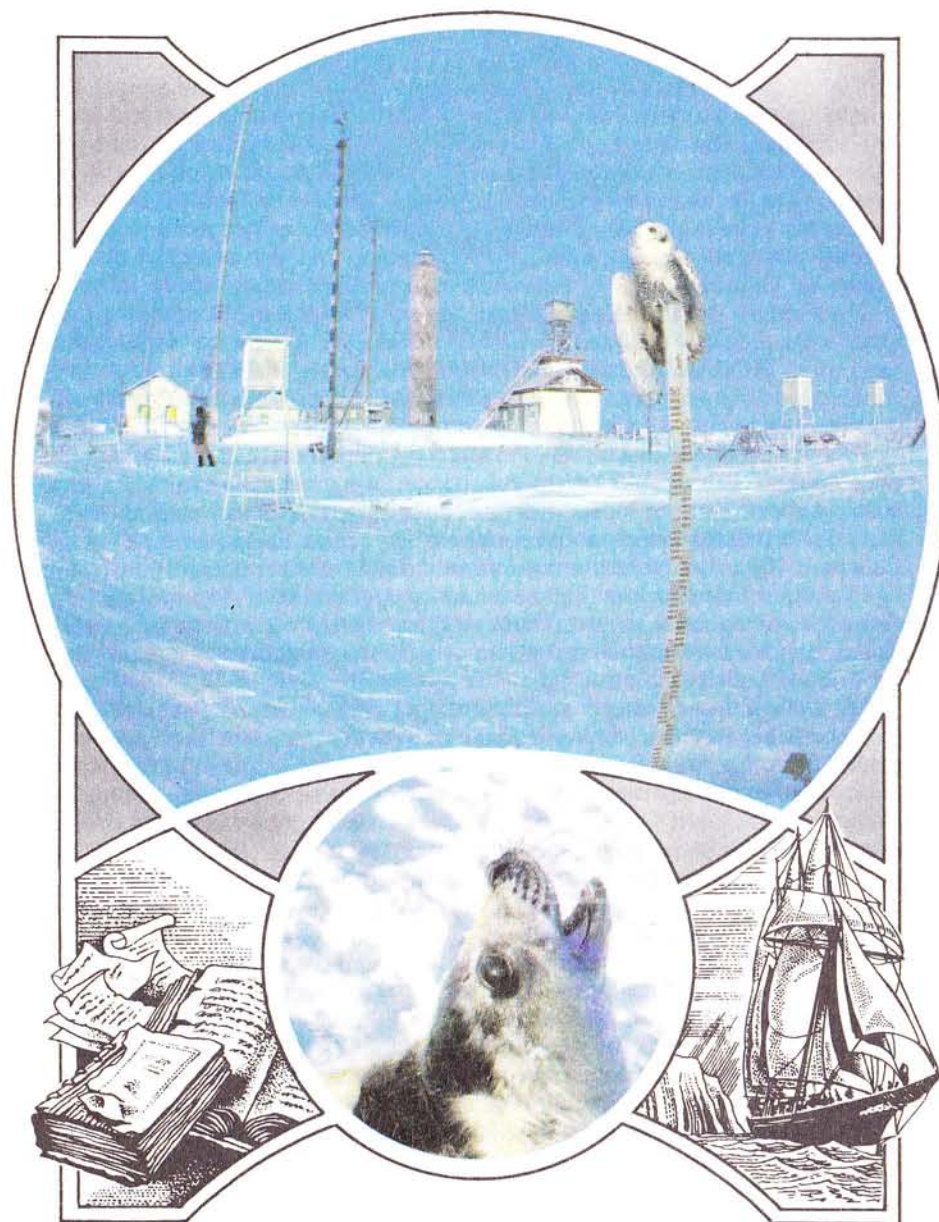
Вестник весны — пуночка

ет — уже не один год — курс лекций об искусстве для учителей-эскимосов.

Мне довелось познакомиться с Брендой, гостить у них с Томом в доме, срубленном из бревен и стоящем в лесной глуши, на берегу ручья, вблизи бобровой плотины. И хотя с тех пор прошло немало лет, яркое впечатление, оставленное этой жизнерадостной, обаятельной женщиной, в моей памяти нисколько не потускнело.

В СССР до последнего времени творчество Бренды Картер не было известно, и я рад впервые представить его читателям «Полярного круга».

ВЕСТИ • ВЕСТИ • ВЕСТИ





И. Цигельницкий

ИССЛЕДОВАНИЯ ПОЛЯРНЫХ ОБЛАСТЕЙ ЗА РУБЕЖОМ

В предыдущем (1988 г.) обзоре, посвященном зарубежным исследованиям полярных областей, была предпринята попытка по возможности полнее осветить наиболее важные организационные, научные и технические достижения в изучении природы Крайнего Севера и Юга нашей планеты в ряде капиталистических стран.

Наметившаяся в последние годы за рубежом тенденция повышенного интереса к многоплановому изучению полярных областей Земли не только сохраняется, но и усиливается, что вызвано рядом объективных причин.

В значительной мере такой интерес носит коммерческий характер. В северной полярной области это относится в первую очередь к странам, значительная часть территории которых расположена за полярным кругом и граничит с побережьем Северного Ледовитого океана, — США и Канаде. Здесь на морском шельфе интенсивно ведутся разработки разведанных и поиски новых источников нефти и газа. Вдоль побережья Северного Ледовитого океана проходят чрезвычайно важные в экономическом и стратегическом отношении транспортные магистрали, поэтому усилия как правительственных органов, так и частного капитала направлены на обеспечение круглогодичной навигации в полярных районах.

В южной полярной области растет коммерческая заинтересованность многих стран в использовании минеральных ресурсов Антарктики. Во всем мире постоянно усиливается интерес к неограниченным пищевым ресурсам Южного океана, в водах которого уже ведут промысел рыбы и криля флотилии разных государств.

Полярные области по-прежнему привлекают внимание ученых с точки зрения оценки их влияния на погоду и климат всей планеты. Изучение механизма и получение строгих количественных оценок этого влияния с целью совершенствования теоретических моделей

общей циркуляции атмосферы и климата остаются первоочередной задачей полярных исследователей как в нашей стране, так и за рубежом.

Европейский научный фонд недавно обсуждал вопросы координации усилий европейских государств в исследовании полярных стран. Проявляется интерес в первую очередь к морским исследованиям в этой области, в частности к международной программе БИОМАСС.

Последние годы в изучении полярных областей появился новый аспект, связанный с усиливающимся промышленным загрязнением окружающей среды. В северной полярной области уже начинают проследиваться негативные последствия плохо контролируемого выброса вредных промышленных отходов в атмосферу. Наиболее чистой на Земле остается пока более удаленная от источников загрязнения южная полярная область, где активно развивается новое направление исследований — мониторинг окружающей среды. Основной задачей этого направления является непрерывное слежение за изменениями газового и химического состава воздуха, снега и воды, остающихся на сегодняшний день эталонами чистоты, близкими к первозданному природному состоянию. На многих зарубежных станциях, в том числе и непосредственно на Южном полюсе, где расположена американская станция Амундсен-Скотт, проводятся наблюдения по программе климатического мониторинга.

Для выявления путей переноса загрязняющих веществ в атмосферу в умеренных широтах запускаются легко обнаруживаемые газы-трассеры, которые переносятся воздушными потоками далеко в высокие широты, вплоть до Южного полюса. Их присутствие обнаруживается в пробах воздуха, отбираемых с самолета на различных высотах по пути переноса. Так, прослеживаются траектории выноса наиболее распространенных загрязняющих веществ естественного и антропогенного происхождения — углекислого газа, метана, сернистых соединений, фреона — в высокие широты. В северном полушарии последние годы в долгосрочных программах США и Канады по разработке и поиску нефтегазовых месторождений все большее внимание уделяется вопросам охраны окружающей среды от экологически вредных последствий.

Некоторые аспекты технической политики

В ближайшие годы следует ожидать дальнейшего расширения присутствия США в Арктике. Коммерческие операции в море Бофорта привели к созданию ледоколов особой конструкции для работы в прибрежных районах. Полностью автоматизированные системы смогут ограничить команду такого ледокола 15—20 человека. Корабль подобного типа будет способен работать во льду толщиной до одного метра.

Канадская береговая служба планирует строительство атомного ледокола мощностью 100 тысяч л. с. для осуществления круглогодичной навигации в районе Канадского Арктического архипелага.

га. В течение семи лет уже работает судно ледокольного типа «Argstic» длиной 209 м, водоизмещением 29 тысяч т.

Комиссия в составе представителей Береговой охраны, Министерства обороны, Национального научного фонда (ННФ), Национального управления по изучению океана и атмосферы (НОАА), Службы управления бюджетом и Транспортной службы США выработала рекомендации по развитию ледокольного флота до 2000 года. В соответствии с решением комиссии новые ледоколы должны быть многоцелевыми и работать самостоятельно как в Арктике, так и в Антарктике, в том числе и в зимнее время. Параллельно с развитием флота планируется совершенствование аппаратуры на искусственных спутниках Земли и на самолетах для осуществления ледовых наблюдений.

Для дистанционного измерения характеристик ледового покрова планируется широкое использование космических методов с применением синтезирующих щелевых локаторов, телевизионной аппаратуры, аппаратуры, работающей в инфракрасном режиме в сочетании с автоматическими буями, способными передавать данные о дрейфе льда, его температуре, приземном ветре, атмосферном давлении, температуре и солёности воды, толщине снега и льда, и о коротковолновой радиации. Разрабатываются буи, устанавливаемые на дне и дающие информацию о толщине льда, проходящего над ними. К середине 90-х годов ожидается появление буев, дрейфующих на разных глубинах и передающих данные на поверхностные буи. Ожидается, что с созданием таких систем информация о любом районе Арктики может быть получена в течение нескольких минут.

Как правило, полярные технические проекты строго обоснованы с экономической и технологической точек зрения. Однако при этом встречаются предложения, способные вызвать пока лишь улыбку. Так, согласно сообщению агентства ЮПИ из Анкориджа (США), американский специалист Г. Хайнце сообщил недавно о разработке проекта автодороги по льду Северного Ледовитого океана длиной три с половиной тысячи километров. Проектом также предусматривается строительство на Северном полюсе поселения городского типа. Создание арктического шоссе, согласно расчетам, обошлось бы в несколько миллионов долларов. Для проекта таких масштабов эти затраты незначительны. Проект основан на технологии, разработанной для нефтедобычи в полярных районах, и используется в настоящее время на арктическом побережье Аляски. Подробности этой технологии не приводятся. Город же на Северном полюсе предполагается построить из льда — материала, имеющегося там в изобилии. Ну что ж, как говорится, поживем — увидим.

Заметно совершенствуется за рубежом научная политика в области изучения высоких широт. Это относится в первую очередь к организации и координации научных исследований. Специальный междуведомственный комитет по выработке научной политики изучения Арктики США (IARPC) призван определять приоритеты тех или иных исследований и разрабатывать стратегию науч-

ной арктической политики, способствовать кооперации между национальными ведомствами, проводящими исследования в Арктике. Этот же комитет должен подготавливать общий финансовый план для всех организаций.

Научно-технический центр по изучению ресурсов замерзающих морей Канады подготовил в 1985 году свой пятилетний план, разработанный в результате длительных консультаций с представителями промышленности (частного капитала) и правительственных организаций. В плане выделены основные задачи исследований на канадском шельфе, где предполагается вести изыскания природных ресурсов.

В последнее десятилетие для улучшения понимания роли полярных районов в формировании климата был выполнен ряд крупных научных программ — ПОЛЭКС, МАЙЗЕКС, «Автоматические буи» и другие. На основе этих исследований межправительственное учреждение — Совет по изучению Арктического океана — организовало разработку Проекта изучения Гренландского моря, который, по мнению авторов, будет способствовать более полному пониманию механизма взаимодействия в системе «атмосфера — лед — океан». Основные страны — участники проекта: США, Франция, ФРГ, Норвегия, Канада, Дания и Исландия. Осуществление этого проекта рассчитано на пять лет. Принципиально новые программы использования искусственных спутников Земли обеспечат этот проект необходимыми данными.

Комплексные исследования Арктики в США продолжают развиваться. Весной 1985 года группа из двадцати человек высадились на ледяной остров в море Бофорта, где была организована дрейфующая станция. В программу работ входило изучение морских течений, льдов и внутренних волн. В состав участников вошли представители полярных центров Вашингтонского, Орегонского, Калифорнийского университетов. Полученные в процессе наблюдений данные передавались в оперативном порядке в Международный центр данных НАТО во Франции.

В марте 1986 года Европейский научный фонд начал серию мероприятий по организации полярных исследований. Планируется осуществлять полярную программу двумя этапами в рамках трех экспериментов, один из них — в области гляциологии. Для приведения в действие всего механизма Европейской полярной программы создается Консультативный комитет и несколько групп планирования. На начальном этапе будет осуществлено три экспериментальных проекта по гляциологии, экологии Южного океана и по геологии северных районов Северной Атлантики. Кроме того, Консультативный комитет должен способствовать развитию смежных областей науки, таких, как химия атмосферы, физическая океанография, солнечно-земная физика.

Гляциологический проект направлен на изучение роли покровных оледенений и шельфовых ледников в динамике климата, при этом будет обращено внимание на то, как лед отражает и как он реагирует на изменения климата в различных временных масштабах. В этом смысле особо важную роль приобретают получение,

анализ и интерпретация ледяных кернов, изучение динамики и термодинамики льда.

Предполагается, что в работах по гляциологии примут участие следующие страны: Дания, Франция, ФРГ, Исландия, Голландия, Норвегия, Швеция, Швейцария, Англия.

Проект по экологии Южного океана подразумевает экспедицию в Южный океан на западногерманском судне «Поларштерн» в сезон 1988/89 года. Проект будет называться Европейская экспедиция на борту «Поларштерн» (английская аббревиатура ЭПОС). Вся Европейская полярная программа рассчитана на пять лет.

До 1989 года планируется продолжить эксперимент в прикромочной зоне Северного Ледовитого океана — МАЙЗЕКС. В ходе этого эксперимента надлежит определить и изучить: образование арктических областей пониженного атмосферного давления под влиянием больших контрастов температуры и влажности воздуха у кромки льдов; рост, распространение и исчезновение пока еще недостаточно изученных океанических вихрей; форму, размеры и движение ледяных полей под воздействием ветрового волнения; характеристики снежного покрова и их влияние на электромагнитное отражение и проводимость; образование в океане вихрей, связанных с областями низкого атмосферного давления.

На сегодняшний день в США и Канаде достигнуты определенные успехи в области изучения морского ледяного покрова. Заслуживает внимания создание в Канаде Информационной системы морских льдов — CSIS, являющейся своеобразным банком данных. По этой системе вся информация обеспечивается ЭВМ типа «Диджитал Вакс-785». Вход в ЭВМ осуществляется по телефону через микрокомпьютер. Можно запрашивать данные по десяти фиксированному району, как, например, море Бофорта, пролив Дэвиса... с указанием координат. Система хранит данные по морскому льду, айсбергам, искусственным ледяным платформам и ледяным островам за различные периоды. Информация выдается по разделам: распределение, движение, физические свойства, морфология и механические свойства морских льдов.

В результате значительного прогресса, достигнутого в США в области дистанционных методов изучения морского ледяного покрова с помощью спутниковых систем, создан Банк ледовых данных. Он обеспечивает потребителей информацией о состоянии ледового покрова в Арктике и Антарктике. За умеренную (от 60 до 200 долларов) плату потребителю в кратчайший срок предоставляется информация о сплоченности, типе и других характеристиках морского льда. Данные выдаются в узлах географической сетки с пространственным разрешением 15 миль за любой промежуток времени.

Постоянно растет число научных учреждений, занимающихся изучением полярных областей, и ширится международное сотрудничество в этой области. В конце 1985 года состоялось открытие Канадского института динамики моря. Его открытие сопровождалось проведением симпозиума, посвященного последним достижениям в строительстве арктических судов. Институт динамики мо-

ря — это первое и единственное в Северной Америке научное учреждение, в котором имеются три исследовательских бассейна: самый большой в мире ледовый опытный бассейн, где можно моделировать арктические ледовые условия и испытывать модели арктических судов; бассейн для испытаний ходкости судов на чистой воде и бассейн для испытаний маневренных качеств судов и их остойчивости.

Успешно работает в Канаде Климатический центр, являющийся крупным учреждением, проводящим разработки по климату. В отделе прикладных климатических исследований вся деятельность арктической секции направлена на обеспечение климатическими данными буровых нефтяных установок на шельфе арктических морей и транспортных морских перевозок. С 3 по 10 апреля 1986 года в Климатическом центре Канады находилась с рабочим визитом группа советских экспертов в области разработки теоретических моделей климата и общей циркуляции атмосферы. В ее состав входили ведущие специалисты ленинградского Арктического и антарктического научно-исследовательского института. Визит проходил в рамках программы советско-канадского сотрудничества в области охраны окружающей среды Севера. В результате этой поездки советские специалисты ознакомились с разработками, ведущимися канадскими учеными, и отметили взаимовыгодность сотрудничества в этой области.

Благодаря комплексному изучению Арктики с помощью новейших методов были обнаружены ранее неизвестные явления в океане и атмосфере. Пожалуй, наиболее интересными из них являются мезомасштабные вихри в Северном Ледовитом океане диаметром от 20 до 50 километров. Как было установлено в результате проведения эксперимента МАЙЗЕКС, эти океанические вихри движутся вдоль кромки льда к югу от 75-й параллели. Время существования одного вихря составляет около десяти суток. К числу интересных явлений в атмосфере следует отнести «факелы», обнаруженные по данным спутников, вращающихся по полярной орбите, в районе острова Беннета (76° с. ш., 149° в. д.). На спутниковых изображениях хорошо прослеживается «шлейф» шириной 10 километров, уходящий на расстояние 250 километров от источника, находящегося в полныне среди морских льдов. Высказано предположение, что такие «факелы» могут быть вызваны внезапным выбросом метана, находившегося под высоким давлением в донном слое вечной мерзлоты. «Факелы» острова Беннета — весьма любопытное явление. Предварительный анализ полученных данных подтвердил гипотезу о выбросах метана.

Исследования южнополярной области, проводимые в рамках Договора об Антарктике, с каждым годом расширяются. В городе Сан-Диего (США) состоялась XIX сессия Научного комитета по антарктическим исследованиям (СКАР). На заседаниях различных рабочих групп было отмечено, что все страны — участницы Договора при проведении технических мероприятий и научных исследований стремятся уменьшить влияние загрязнения на природу Антарктики. По вопросу о телекоммуникациях был сделан вывод о

большой эффективности и перспективности развития спутниковой связи.

Авиаперевозки в Антарктиду с каждым годом растут, что вызывает необходимость организовать международную систему контроля авиатранспорта в Антарктике. Отмечено быстрое развитие морской и наземной транспортной техники.

В существующих на сегодняшний день национальных программах по международному гляциологическому проекту МАГП особое место занимает бурение на советской станции Восток. Совместные советско-французские исследования ледового керна из скважины, пробуренной до глубины 2205 метров, позволят проследить историю развития природных условий Антарктиды за последние 160 тысяч лет. Ученые США высказали пожелание присоединиться к этому эксперименту.

Все более широкий круг стран проявляет интерес к антарктическим исследованиям. На последней сессии СКАР рассматривался вопрос о включении в число стран — участниц Договора Нидерландов, Испании и Италии. Возрастающий интерес к антарктическим исследованиям проявляют Швеция, Дания и Швейцария.

На XIX сессии СКАР проходили выборы руководящего состава. Председателем комитета выбран представитель Франции К. Лориус, вице-председателем — представитель СССР Е. С. Короткевич и секретарем — бразилец А. Роха Кампос.

Европейский парламент заявил, что Европейское экономическое сообщество (ЕЭС) создаст после 1991 года специальный межгосударственный механизм для участия в антарктических делах.

В городе Пальма (остров Мальорка) в июне — июле 1985 года состоялся Первый испанский симпозиум по изучению Антарктики. На нем присутствовали представители Англии, Аргентины, Бразилии, США и Чили.

За последние два года важным событием в изучении южнополярной области явилась зимняя экспедиция ФРГ в море Уэдделла на научно-исследовательском судне «Поларштерн». В период с 24 июня по 15 сентября и с 29 сентября по 15 декабря 1986 года ими исследовались: морской лед, океанографические и метеорологические условия вдоль разреза от кромки льда до берега Антарктиды по меридиану Гринвича, а также проводились биологические и химические исследования. Все работы были взаимосвязаны с целью получения подробного количественного описания всех элементов системы «атмосфера — океан — морской лед — биосфера» зимой и весной. Научная программа зимней экспедиции в море Уэдделла в 1986 году разрабатывалась при участии 13 научных институтов и организаций ФРГ, 6 — США, 2 — Англии и еще 8 организаций Австралии, Бразилии, Нидерландов, Уругвая, Чили, Швейцарии и ЮАР. Помимо институтов и организаций финансовая поддержка экспедиции была оказана со стороны Федерального министерства исследований и технологии, Немецкого исследовательского общества ФРГ, Совета по изучению природной среды Англии и Национального научного фонда США.

1 января 1985 года была создана летняя полевая японская

станция Азука Кемп с координатами 71° 31' ю. ш. и 24° 08' в. д. Обеспечение станции возложено на ледокол «Ширазе» и научно-исследовательское судно «Накирей Мару», а также на два самолета, базирующиеся на станцию Сёва.

Созданная в 1983—1984 годах индийская станция Дакшн Ганготри в оазисе Ширмахера, в 18 километрах от советской станции Новолазаревская, постоянно расширяется и вскоре займет площадь около 200 кв. км. Индийские полярники планируют совершить поход к Южному полюсу.

Специалисты НАСА установили на американской станции Амундсен-Скотт (Южный полюс) оборудование для осуществления связи с США с помощью спутников. Одна из линий связи обслуживается четырьмя спутниками, запущенными на полярные орбиты. Эти спутники передают большой объем данных с Южного полюса на американскую станцию Мак-Мердо на расстояние более 1200 километров, откуда они ретранслируются через коммерческий геосинхронный спутник в США. Вторая линия связи обеспечивает постоянную телефонную связь между станцией Амундсен-Скотт и США через геосинхронный спутник АТ-3.

В Договоре об Антарктике до сих пор отсутствуют правовые аспекты разработки минеральных ресурсов. После того как ряд частных фирм обратились к своим правительствам с запросами по поводу возможной разработки полезных ископаемых в Антарктиде, на совещаниях консультативных сторон по Антарктике в 1970—1981 годах были рассмотрены: экологические, технологические, политические, правовые и экономические аспекты деятельности по минеральным ресурсам. В дальнейшем, с 1982 года, разработка режима минеральных ресурсов осуществлялась специальными консультативными совещаниями стран — участниц Договора об Антарктике.

В апреле 1986 года в городе Хобарте (Австралия) состоялась VIII сессия такого совещания по разработке правового режима освоения минеральных ресурсов Антарктиды. На открытии совещания министр науки Австралии Барри Джоунс отметил растущую заинтересованность международного сообщества в изучении и освоении Антарктики, включая ее минеральные ресурсы.

На совещании активно выступили «зеленые», представленные организациями: ГРИНПИС, Австралийский фонд по консервации, Экофонд Австралии, ЭКО (Новая Зеландия), Коалиция по Антарктике и Южному океану, включающая более 160 организаций в 30 странах. «Зеленые» развивают идею создания в Антарктике Всемирного парка. Главные принципы этой идеи состоят в следующем: охрана природной среды Антарктики должна доминировать; обеспечить полную охрану животного мира Антарктики; она должна оставаться зоной ограниченной научной активности; минеральная активность приведет к конфиденциальности данных и к ограничению контактов между учеными; Антарктика должна оставаться зоной мира, свободной от ядерного и другого оружия.



В. Галенко

КНИЖНАЯ ПОЛКА «ПОЛЯРНОГО КРУГА»

Задумывая обзор книг на полярную тему, мне хотелось связать его с пятнадцатилетием издания сборника «Полярный круг». С тех пор увидело свет больше тысячи книг, прямо или косвенно имеющих отношение к высоким широтам Земли. В нашей памяти свежи впечатления от грандиозных свершений в Арктике и Антарктике за прошедшие полтора десятилетия. Многим нашим читателям Север, Заполярье, далекий шестой континент знакомы не по слухам: они были участниками разных экспедиций, первооткрывателями и первопроходцами. Они были путешественниками в высоком, изначальном смысле этого слова. Ибо открывать, путешествуя, скорее всего можно в наши дни только в высоких широтах. Высадки на лед очередной «СП», уникальные рейсы к полюсу «Арктики» и «Сибири», трансантарктические перелеты и переходы, начало круглогодичной навигации в Арктике, первый газ Ямала, первая нефть Колгуева — все это происходило и происходит на наших глазах...

Мне не хотелось бы повторять отраженную в книгах и живую в памяти людей историю этого пятнадцатилетия, тем более что обзор тысяч книг просто невозможен на нескольких страницах. Вот почему я обращаюсь к книгам, вышедшим лишь за год-полтора из этого насыщенного событиями периода. Скажем, с января 1986 по июнь 1987 года. Пытаясь очертить «круг интересов» издательств, а значит, и полученный круг чтения, вобравший в себя полярную тематику, я получил список из 85 книг, не претендующий, разумеется, на полноту. Все эти книги разделил на две части. В первой — литература, которую смело можно назвать исторической, ибо в ней события разных лет — от вчерашнего дня до глубокой древности. Книги второй части посвящены всевозможным проблемам: научным, социальным, культурным. Здесь справочные издания, сборники, туристическая литература.

Не ставя себе целью подробно рассказать о книгах, в каждой ча-

сти перечня я выделил группы книг, объединенных одной идеей или проблемой. Для удобства в обзоре приведен порядковый номер книги, а полный список книг в конце обзора позволит читателю составить собственное суждение о нашей книжной полке...

Как всегда, много книг посвящено истории освоения высоких широт планеты. В юбилейном издании сочинений М. В. Ломоносова (13) напечатано знаменитое «Краткое описание разных путешествий по северным морям...», ставшее прологом к организации первой российской полярной экспедиции. Тридцать лет назад французский археолог Лаллеман написал любопытнейшую книгу (11). Кажется, она не имеет отношения к Арктике. Но в том-то и дело, что знаменитый Пифей из Массалии (о котором он рассказывает), выдающийся греческий ученый, вероятно, первый человек, проникший в Ледовитое море 22 столетия назад...

В нескольких книгах продолжается разговор «о славных навигаторах российских», о делах самых разных экспедиций (6, 7, 9, 20, 24, 25, 31, 32). Особо в исторической литературе хочется выделить книги о выдающихся полярных исследователях. В этом обзоре «повезло» Фридьофу Нансену. Сразу три книги о нем! Две вышли в Москве: научная биография путешественника, написанная В. Пасецким (21), и популярный очерк Э. Шеклтона в переводе с английского о Нансене-ученом (38). Третья книга — воспоминания дочери Нансена (18) — может показаться лишней: это второе издание, к тому же вышло огромным тиражом.

В списке книг о советском периоде освоения высоких широт хочется отметить автобиографический труд академика А. Ф. Трёшникова, президента Географического общества СССР, «Мои полярные путешествия» (29). Книга написана в лучших традициях отмирающего жанра описательных путешествий. Вспомним книги Пржевальского, Норденшельда, Обручева, Бэрда и другие. Жаль, что крупные ученые мало пишут в таком жанре! К такому ряду книг, где авторы — участники незабываемых экспедиций, можно отнести воспоминания Байдукова, Папанина, Строилова, Матиясевича (2, 16, 19, 28). Отрадно, что с годами не тускнеет тема войны в Заполярье (5, 15, 26, 33, 37) в мемуарах участников сражений...

К сожалению, мало хороших книг о подвигах людей на «вершинах» планеты, подобных классическим произведениям Ю. Смуула, К. Расмуссена, Р. Кента (23, 27). Конечно, потребуются время, чтобы написать о подвиге «Сибири» или драме ЭОС «Сомов». И едва ли порадует читателя брошюра ленинградских журналистов о дрейфе «Сомова» (4), тем более что сами авторы на месте действия не были!

Книги Дмитрия Шпаро уже находят читателей за рубежом (41). Последняя книга Д. Шпаро и А. Шумилова (42) в какой-то степени традиционна: обзоры путешествий к полюсу писали Ломоносов и Барроу, Форстер и Крузенштерн, Литке и многие другие. В этой книге Шпаро и Шумилов приводят немало выдержек из неизвестных или забытых дневников первопроходцев пути к полюсу.

Жаловаться на недостаток литературы о буднях и подвигах полярников не приходится. Вот обстоятельная «Азбука ледового пла-

вания» компетентных в своем деле авторов А. Арикайнена и К. Чубакова (1). Любопытны «репортажные» книги Стругацкого, Черткова, Чилингарова (30, 34, 36). Героическим будням ледовых спасателей посвящена книга З. Каневского «Это было в полярных широтах». Она издана рекордным для нашего списка тиражом (9). Найдёт у нас читатель и почти детективные документальные повести (22, 43), и исторический роман (24). Отрадно заметить, что книжки с нашей «полярной полки» не пылятся в магазинах...

Обзор второй части списка хотелось бы начать с книг, написанных учеными. Известные специалисты выступают с произведениями, поднимающими крупные научные проблемы. Хотя сразу оговоримся: в списке почти нет малотиражных монографий, так как обзор отвечает принципам научно-художественного географического издания, популярного среди большинства читателей. Вот, к примеру, книга директора Института географии АН СССР В. М. Котлякова «Снег и лед в природе Земли» (59) — образец научного, но в то же время и популярного подхода к изложению необычного состояния воды. Этой же теме посвящены и более доступные широкому читателю книги (44, 65).

Когда берешь в руки эту объемистую книгу, испытываешь недоумение. Справочник называется «Снег». Кажется, какую информацию по снегу можно дать на 752 страницах! Но снег, оказывается, не так прост, да и книга не только о снеге, но и о множестве связанных с ним проблем. Одни лишь разделы книги говорят сами за себя: «Снег и окружающая среда», «Снежные осадки и снежный покров», «Снег и техника»... Совсем уж неожиданным в такой книге кажется... описание лыж, их устройства (где еще об устройстве лыж прочтешь!) и техники катания. Этот справочник вышел под редакцией В. М. Котлякова, так же как и ранее изданный Гляциологический словарь (79, 48).

Научная книга «Север на грани тысячелетий» В. В. Крюкова (61) дает представление о ресурсах Севера, о природных явлениях и их влиянии на хозяйственное развитие...

Когда выходит из печати сборник документов, испытываешь особое чувство признательности тем, кто делает эти многотрудные книги. Бесценным даром для тех, кого интересуют русские экспедиции по изучению Тихого океана, будет первый том документов из шеститомной серии (75). Впечатляет хорошее оформление книги и высокий научный уровень комментариев старинных документов XVIII века...

«Очерки по истории географических открытий» — подарок не только учителям. Они прошли испытание временем и стали энциклопедическим справочником — так представлено в предисловии пятитомное, уже третье, издание замечательной книги отца и сына Магидовичей (66). Особая ценность этой своего рода историко-географической энциклопедии — в наличии подробного именного и географического указателей...

Много хороших слов можно сказать о давно не издававшемся у нас Морском энциклопедическом словаре (69). В нем много статей посвящено северному мореплаванию, выдающимся поляр-

никам и разным терминам, относящимся к ледовому плаванию. В словаре (едва ли не впервые в нашей практике!) — цветные иллюстрации. Жаль, что такое редкое и ценное пособие, которого много людей ждали долгие годы, издано мизерным тиражом...

В научно-популярной литературе давно завоевали прочный авторитет краеведческие сборники. Два таких сборника, появившись однажды по случаю юбилеев, похоже, станут периодическими изданиями (73, 77). По крайней мере и «Следопыт Севера», и «Полярные горизонты» издаются второй раз. Оба сборника тем и ценны, что насыщены разнообразными содержательными статьями, очерками. Хочется поблагодарить составителей сборников «Следопыт Севера» (между прочим, первый выпуск назывался «Патриот Севера») Ю. И. Колмакова и «Полярные горизонты» — В. А. Ярославцева за большую краеведческую и патриотическую работу. Есть в «Следопыте Севера» очень актуальное поучение из Цицерона в переводе В. В. Крестинина (истинного патриота Севера): «Кто достопамятных бытностей на свете не знает, что прежде рождения его происходило, тот завсегда разумом младенец...»

Так случилось, что одна из плодотворных русских экспедиций на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 годах оказалась в какой-то степени забытой. Книга Н. Евгенова и В. Купецкого (51) — о некоторых научных результатах экспедиции, знаменитой открытием Северной Земли. Незаслуженно забыта целая плеяда знаменитых путешественников, исходивших землю русскую вдоль и поперек. Труды этих подвижников давно изданы... на чужих языках. Между прочим, в числе этих знаменитых путешественников есть члены Российской Академии наук. Итак, хотелось бы увидеть труды о России Н. Витсена, Д. Мессершмидта, Ф. Страленберга, Г. Миллера, Г. Стеллера, а также американских историков Ф. Голдера, Р. Фишера... на русском языке.

Список наш на редкость богат содержательными книгами по топонимике (50, 67, 74, 80). Например, второе издание справочника Б. Масленникова «Морская карта рассказывает» уже наверняка не найти в книжных магазинах. Сборник увлекательных историй о топонимах шестого континента (впервые в таком объеме!) представляют читателю ленинградцы Л. Дубровин и М. Преображенская. Неизменный автор «Полярного круга», ветеран топонимических рассказов Сергей Попов давно «перестроился» на популярный лад. Его новая книга «Морские имена Якутии» понравится любителям путешествий, историкам и географам...

«Живая Арктика» смотрит на нас с обложки книги С. Успенского — старейшего автора «Полярного круга» и неизменного члена редакционной коллегии сборника (83). Олени, убегающие прочь от летящего над ними вертолета, словно напоминают об остроте проблемы «человек и животный мир», которой автор уделяет много внимания. Этой же теме посвящена хорошо иллюстрированная книга «Животный мир Севера России» (60).

Внимательный читатель найдет на нашей книжной полке еще несколько интересных книг. Это сборники (63, 76), путевые записки (78), а также природоведческие издания (55, 71, 84).

ВЫСОКИЕ ШИРОТЫ: ДАВНЯЯ ИСТОРИЯ, ПОДВИГИ И БУДНИ НАШИХ ДНЕЙ

1. Арикайнен А. И., Чубаков К. Г. Азбука ледового плавания. М., 1987. 224 с.
2. Байдуков Г. Ф. Первые перелеты через Ледовитый океан: Из воспоминаний летчика. М., 1987.
3. Баранова С. С. Полюс притяжения: Октябрь в нашей судьбе. Мурманск, 1987.
4. Березкин А. М., Райкин С. М. 133 дня во льдах. Л., 1986. 56 с.
5. Бескоровайный А. Н. В небе Севера. М., 1986. 127 с.
6. Глушанков И. В. Славные навигаторы российской. Хабаровск, 1986. 222 с.
7. Голубев Г. Н. Потомкам для известия: Историко-документальная повесть. М., 1986. 254 с.
8. Жилинский Г. Б. Оловянные горы геолога Миляева. Магадан, 1985. 127 с.
9. Каневский З. М. Это было в полярных широтах. М., 1985. 192 с.
10. Кошечкин Б. И. Притяжение полюсов. Л., 1987. 184 с.
11. Лаллеман Ф. Пифей: Бортовой дневник античного мореплавателя. М., 1986. 255 с.
12. Лидман Ханс. Полярная ночь / Пер. с норв. М., 1985. 203 с.
13. Ломоносов М. В. Избр. произв.: В 2 т. М., 1986. 530 с.
14. Максимов С. В. Избр. произв.: Год на Севере: В 2 т. М., 1987.
15. Марьенков Е. М. Огонь на Севере: Записки краскома. М., 1986.
16. Матясевиц А. М. По морским дорогам. Л., 1987.
17. Моуэт Ф. Следы на снегу / Пер. с англ. М., 1985.
18. Нансен-Хейер Лив. Книга об отце. 2-е изд. Л., 1986.
19. Папанин И. Д. Лед и пламень. 3-е изд. М., 1986.
20. Пасечный В. М. Путешествия, которые не повторяются. М., 1986.
21. Пасечный В. М. Фритюф Нансен. 1861—1930. М., 1986.
22. Пяткин Г. И. Крах Цепелина: Докум. повесть. Л., 1987.
23. Расмуссен К. Великий санный путь; Кент Р. Гренландский дневник. Иркутск, 1987.
24. Рожков В. За морем — Мангазея. Омск, 1987.
25. Романов Д. М. Бурям навстречу. Тула, 1986.
26. Скробов Я. Д. За 69-й параллелью: Воспоминания артиллериста. Мурманск, 1986.
27. Смул Ю. Ледовая книга: Арктический путевой дневник. Одесса, 1987.
28. Стромиллов Н. Н. Впервые над полюсом: Из записок полярника. 2-е изд. Л., 1986.
29. Трешников А. Ф. Мои полярные путешествия. М., 1985.
30. Струацкий В. И. Подвиг на полюсе холода. Л., 1986.
31. Ушаков И. Ф. Кольская старина: Документ. очерки. Мурманск, 1986.
32. Фруменков Г. Г., Волынская В. А. Декабристы на Севере. Архангельск, 1986.
33. Хаметов М. И. В небе Заполярья: О дважды Герое Советского Союза Б. Ф. Сафонове. 2-е изд. М., 1987.
34. Чертков В. Ищу Арктику. М., 1986.
35. Чертов Ю. Начало. (АЯМ: магистраль идет на север). Якутск, 1987.
36. Чилингаров А., Евсеев М., Саруханян Э. Под ногами остров ледяной. 2-е изд. Л., 1986.
37. Шапкин Н. И., Шувалов А. Я. Полярная дивизия. Мурманск, 1986.
38. Шеклтон Эдвард. Фритюф Нансен — исследователь / Пер. с англ. М., 1986.
39. Шергин Б. Гандвик — Студеное море. Пермь, 1987.
40. Шпаро Д. Пешком к вершине планеты. М., 1986.
41. Шпаро Д., Шумилов А. Три загадки Арктики. На норв. яз. М.; Осло, 1986.
42. Шпаро Д., Шумилов А. К полюсу. М., 1987.
43. Щипко Л. М. Возвращение «Соловья Будимировича». Архангельск, 1986.

ВСЕ О ЗАПОЛЯРЬЕ: ПРОБЛЕМЫ НАУКИ, ЭКОНОМИКИ, ОХРАНЫ ПРИРОДЫ. ПУТЕШЕСТВИЯ, СПРАВОЧНИКИ, СБОРНИКИ, КРАЕВЕДЕНИЕ.

44. Авсюк Г. А., Маркин В. А. Застывший холод: гляциология. М., 1987.
45. Алексеева Т. И. Региональные особенности градостроительства в Сибири и на Севере. Л., 1987.
46. Бианки В. В. Задумчивые рассказы. Архангельск, 1987.
47. Выголов В. П., Удралова Н. В. В край белых ночей: Вологда, Кириллов, Ферапонтово, Белозерск, Вытегра, Петрозаводск, Киж, Марциальные Воды, Кондопога, Кивач. М., 1986.
48. Гляциологический словарь / Под ред. В. М. Котлякова. Л., 1984.
49. Город Якутск: Справочник-путеводитель. Якутск, 1987.
50. Дубровин Л. И., Преображенская М. А. О чем говорит карта Антарктики. Л., 1987.
51. Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 гг. Л., 1985.
52. Задорин В. П. Северное оленеводство: В помощь начинающему оленеводу. М., 1986.
53. Зыховская Р. А. Арктические нефтяники. Мурманск, 1986.
54. Ивакин В. А. Между двух океанов. Магадан, 1986.
55. Ильина Л. А., Грахов А. Н. Реки Севера. Л., 1987.
56. Киселев А. А. Мончегорск: Города Мурманской области. Мурманск, 1986.
57. К ледникам северо-востока СССР: Туристские маршруты. Магадан, 1986.
58. Корякин В. С. Семь экспедиций на Шпицберген. М., 1986.
59. Котляков В. М. Снег и лед в природе Земли. М., 1986.
60. Кречмар А. В., Забродин В. А. Животный мир севера России. М., 1987.
61. Крючков В. В. Север на грани тысячелетий. М., 1987.
62. Кудрин Н. Запечатленная память: Записки краеведа. Архангельск, 1986.
63. Легенды и мифы Севера. М., 1986.
64. Летопись жизни народов северо-востока РСФСР. 1917—1985. Петропавловск-Камчатский, 1986.
65. Лосев К. С. Страна вечной зимы: О ледниковом покрове Антарктиды. Л., 1986.
66. Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий: В 5 т. 3-е изд. М., 1982—1986.
67. Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает. 2-е изд. М., 1986.
68. Монтонен М. От оленьих просторов до Оленьих гор / Пер. с фин. М., 1986.
69. Морской энциклопедический словарь: В 2 т. Л., 1986—1987.
70. Мурман — край российский: Сборник. М., 1985.
71. Норд-ост: Люди, природа, история. Петропавловск-Камчатский, 1986.
72. Петрова Л., Показаньева Ф. Сургут: Города нашего края. Свердловск, 1987.
73. Полярные горизонты: Сборник / Состав. В. А. Ярославцев. Красноярск, 1987.
74. Попов С. В. Морские имена Якутии. Якутск, 1987.
75. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в.: Исследования русских на Тихом океане в XVIII — первой половине XIX в. Т. 1. М., 1984.
76. Сибирь, какой ее видит мир: Сборник статей. Иркутск, 1987.
77. Следопыт Севера: Истор.-краеведческий сборник. Архангельск, 1986.
78. Смирнов В. И. Беломорские тропы: Северные записки. Петрозаводск, 1985.
79. Снег: Справочник / Пер. с англ.; Под ред. В. М. Котлякова. Л., 1987.
80. Справочник по истории географических названий на побережье СССР. 2-е изд., доп. и испр. Л., 1985.
81. Троицкий В. Хатанга: Города и поселки Красноярского края. Красноярск, 1987.
82. Тюмень — ворота Сибири: Хроника, документы. 1586—1968 гг. Свердловск, 1986.
83. Успенский С. М. Живая Арктика. М., 1987.
84. Шепелев В. В. Родниковые воды Якутии. Якутск, 1987.
85. Эпштейн Е. М. Г. Р. Державин в Карелии. Петрозаводск, 1987.



Е. Миловидов, В. Устинюк (фото)

ПОЛЯРНАЯ ФИЛАТЕЛИЯ

Фотоочерк

В последние годы стало развиваться одно из интереснейших ответвлений тематической филателии — полярная филателия. В чем его специфика? Это коллекционирование знаков почтовой оплаты, то есть марок, конвертов, штемпелей и другой почтовой документации, имеющей непосредственное отношение к полярным регионам Земли или связанной с полярной темой. К ним относятся конверты, имевшие хождение в пределах полярных районов, со всеми атрибутами почтового прохождения, марки с полярными сюжетами, портретами известных полярных ученых и исследователей, художественные маркированные конверты, посвященные юбилеям.

Коллекции полярных филателистов рассказывают об истории освоения Арктики и Антарктики, о героических подвигах русских и советских людей в высоких широтах, об их высоком чувстве долга перед Родиной и нелегком труде, о природных богатствах этих суровых районов Земли. От полярной темы веет романтикой дальних и трудных дорог.

Протяженность береговой линии морей советской Арктики составляет около 15 тысяч километров; свыше 100 береговых и островных полярных станций Госкомгидромета обслуживают трассу Северного морского пути. В высоких широтах Северного Ледовитого океана постоянно дрейфуют научные станции «Северный полюс», а в Антарктиде широкий размах получили научные исследования, проводимые на семи стационарных и нескольких сезонных станциях.

Советские люди продолжают дело, начатое русскими первопроходцами Арктики. Отечественная история полярных регионов — это походы С. Дежнева, Великая Северная экспедиция и Камчатские экспедиции В. Беринга и А. Чирикова. Это путешествия Ф. Врангеля и плавания Г. Седова, В. Русанова, Г. Брусилова, от-



Если придерживаться исторической последовательности событий, первым выпуском Министерства связи СССР, посвященным Арктике и Северу вообще, является издание двух марок в 1949 году в связи с 300-летием открытия Берингова пролива. Землепроходец и мореход казак Семен Дежнев в 1648 году вышел из устья реки Колыма вдоль северо-восточных берегов Сибири, обогнул самый восточный мыс Азии и достиг реки Анадырь. К сожалению, «отписки» Дежнева о походе надолго затерялись в архивах. На марке изображены путь Дежнева, часть побережий Чукотки и Аляски, его коч

1-я и 2-я Камчатские экспедиции В. Беринга широко освещены почтовыми выпусками. В связи с 200-летием со дня смерти Беринга в 1943 году издана первая посвященная ему серия из четырех миниатюр. На одной из них показаны схема пути Беринга во 2-й Камчатской экспедиции, Камчатка, часть Аляски, Берингово море и корабль «Св. Петр». В 1981 году, к 300-летию со дня рождения Беринга, издана марка с его портретом

С именем морского офицера, гидрографа и полярного исследователя Г. Я. Седова связана первая попытка русских достичь Северного полюса. В 1912 году на шхуне «Св. Фока» он вышел из Архангельска, но ледовая обстановка не позволила Седову пройти дальше Земли Франца-Иосифа. Тогда, уже совершенно больной, он сделал попытку добраться на собачьей упряжке до Северного полюса и в дороге умер. Ему посвящены несколько знаков почтовой оплаты. На марке показаны Г. Я. Седов и шхуна «Св. Фока» во льдах Арктики

Первый трансарктический беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс на самолете АНТ-25 был триумфом советской авиации. Экипаж — командир В. П. Чкалов, второй пилот Г. Ф. Байдуков, штурман А. В. Беляков, — вылетев 18 июня 1937 года, совершил посадку в Ванкувере, пройдя 8868 км за 63 часа 25 минут

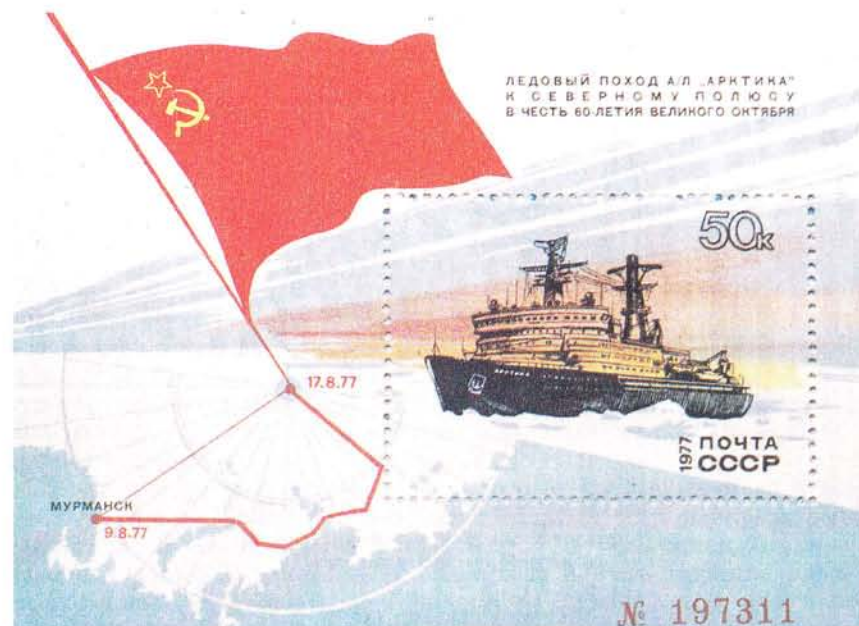
Ледокольный пароход «Сибиряков» в 1932 году прошел впервые за одну навигацию Северным морским путем с запада на восток

Ушли в прошлое несколько поколений ледоколов. На смену пришли первенец атомного ледокольного флота «Ленин», а затем атомоходы второго поколения «Арктика», «Сибирь» и «Россия». «Ленин» много раз появлялся как на отдельных марках, так и в сюжетах различных почтовых миниатюр, конвертов и штемпелей. Здесь «Ленин» изображен на крупноформатной миниатюре



В 1984 году, в ознаменование 50-летия установления звания Героя Советского Союза, выпущена серия марок и блок, у которого основной деталью является «Золотая Звезда» Героя Советского Союза

В 1950 году СССР возобновил исследования Арктического бассейна с дрейфующих станций. Сейчас работает уже 29-я станция, и каждая, начиная с «СП-4», имела свой почтовый штемпель. Уникальным сувениром является блок с надпечаткой «25 лет советской научной дрейфующей станции «Северный полюс», погашенный на ведомственном конверте ААНИИ штемпелем «СП-15», датированным 4.12.67 г., днем, когда станция прошла географическую точку Северного полюса



«Арктика» — первый в мире корабль, достигший Северного полюса в свободном плавании в августе 1977 года, а в 1987 году «Сибирь» совершила триумфальный поход к дрейфующей станции «СП-27» для ее эвакуации, затем пробилась на Северный полюс и, наконец, открыла станцию «СП-29». Атомные ледоколы превратили Северный морской путь в постоянно действующую транспортную магистраль. В 1977 году в честь достижения Северного полюса «Арктикой» выпущен номерной почтовый блок. На нем показаны атомоход, Государственный флаг СССР на Северном полюсе и схематично красной линией его путь

крытие Антарктиды экспедицией Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева. История нашего времени ознаменовалась дрейфом станции «Северный полюс-1», перелетами через Северный полюс в Америку, первыми зимними рейсами атомоходов «Ленин» и «Арктика» на Ямал, достижением атомными ледоколами «Арктика» и «Сибирь» Северного полюса, многими другими славными делами советских полярников, которые продолжают заполнять страницы летописи освоения этих суровых районов.

В нашем фотоочерке мы рассказываем о нескольких марках, иллюстрирующих главнейшие события в Арктике за последние пятьдесят лет.



В. Богданов

КАК МАРИЯ СТАЛА ТАТЬЯНОЙ

(История поиска биографических сведений
о первой русской полярнице)

С чего начался поиск

«В течение многих лет я занимался поисками и изучением архивных материалов... Это помогало мне разыскивать следы жизней, терявшихся в тиши архивохранилищ и библиотек. Поиски не всегда приводили к открытиям. Но я шел вперед, как рудоискатель, которого манит блеск благородного металла в речных песках. Я переживал с моими новыми друзьями горечь забвения и радость обретения. Жизни славных русских землепроходцев и первооткрывателей воскресали рядом со мной, как жизнь наших соотечественников*». Мне дороги и понятны эти откровенные слова писателя о важности и нужности архивных исследований современников, содержащих сведения о дерзновенных делах и необычных судьбах людей прошедших веков и эпох.

Несколько лет я занимался кропотливым поиском биографических сведений о Прончищевой — первой русской полярной путешественнице. Мне приходилось, обнаружив парадоксальный факт, выдвигать предположения и отправляться в нелегкое, но увлекательное «путешествие» по неведомой стране, где на каждом шагу поджидают различные неожиданности, тупики и повороты.

Началось все в студенческие годы, когда я заинтересовался историей Второй Камчатской экспедиции (или Великой Северной экспедиции), которая была организована в России в 1733 году и продолжалась в течение десяти лет. При ознакомлении с обширной литературой о деятельности отрядов экспедиции, насчитывающей десятки книг и сотни статей, больше всего удивило то, как много еще «белых пятен» в биографиях знаменитых участников

экспедиции — А. И. Чирикова, С. И. Челюскина, Н. Чекина, супругов Прончищевых. И самой загадочной фигурой в этом славном ряду была первая полярница — Мария Прончищева. Это обстоятельство и заставило меня приступить к исследованиям.

Систему архивных поисков я старался построить с помощью выдвижения и разработки различных предположений.

Мария — участница экспедиции

Поистине грандиозно документальное наследие Великой Северной экспедиции. Конечно, мне удалось просмотреть только часть материалов о ней. И нигде не удалось найти даже имени жены лейтенанта В. В. Прончищева. Да это и понятно: ведь известно, что русское правительство при организации экспедиции соблюдало секретность, а ее участники должны были содержать в тайне полученные результаты.

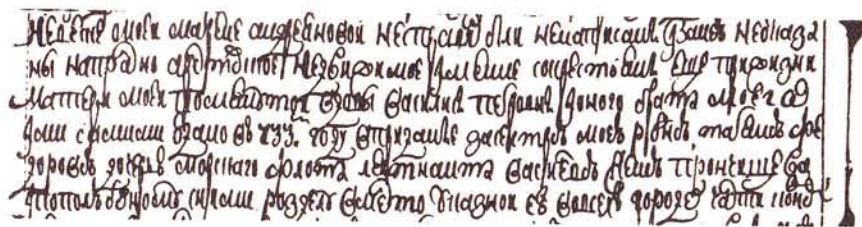
Ничего существенного не сообщалось о Прончищевой ни в копии судового журнала дубель-шлюпки «Якуцк», ни в рапортах лейтенанта В. В. Прончищева, штурмана С. И. Челюскина, а также руководителей экспедиции А. И. Чирикова и В. Й. Беринга. Кстати, командор Беринг, будучи человеком осторожным, опасался гнева вышестоящего начальства и поэтому побоялся даже упомянуть факт смерти жены Прончищева на Крайнем Севере. Вот что он писал из Якутска в своем рапорте в Правительствующий сенат от 31 октября 1737 года о результатах плаваний дубель-шлюпки под командованием В. В. Прончищева: «...однако дал бог им способный ветер, и оную шугу разнесло. Дошли они до реки Хатанги благополучно. От оной пошли зимовать к Оленку. И августа 29 дня 1736 году, как пришли к устью реки Оленка, то волею божиею лейтенант Прончищев умер. И по смерти ево принял команду штурман Челюскин. Вошел в реку Оленек сентября 2 дня, и ныне Челюскин с командою зимует в ней»*.

Сотни дел о ходе экспедиции хранятся в фонде Правительствующего сената в Центральном государственном архиве древних актов. Меня заинтересовала челобитная «обретающегося в команде капитан-командора Беринга морского флота лейтенанта М. Плаутина», которую он писал в Адмиралтейств-коллегию из Якутска в июне 1735 года. Может быть, Плаутин сообщает что-либо о Прончищеве и его жене?

О Василии нахожу некоторые данные: находясь в команде Беринга, он состоял в офицерской комиссии по «правлению дел Камчатской экспедиции». А вот о жене — ничего. Но жилось Прончищевым в Якутске отнюдь не сладко. Плаутин писал: «...капитан-командор приказал выдавать моклую муку и крупу в правянте служителем. И она, по свидетельству лейтенанта Прончищева, явилась негодна. Мука к печению неудобна, а паче что сы-

* Марков С. Земной круг: Книга о землепроходцах и мореходах. М., 1981. С. 6.

* Здесь и далее материалы из Центрального государственного архива древних актов (ЦГАДА) и Центрального государственного военно-исторического архива (ЦГВИА).



Фотокопия текста челобитной А. Ф. Незнановой (Кондыревой), в котором сообщается факт установления подлинного имени первой в истории полярной путешественницы Т. Ф. Прончищевой

тости никакой не слышим, затем что была в воде долго. А крупу за кислотию и в рот взять нельзя».

Следовательно, почти полгода перед отправлением в свое последнее путешествие супруги Прончищевы питались в Якутске кое-как, некачественными продуктами. Это, вероятно, сыграло в последующем для них роковую роль.

Мария — сестра А. И. Чирикова

Параллельно с изучением документов экспедиции я исследовал и материалы фонда Поместного приказа Архива древних актов, в котором хранятся тысячи дворянских прошений XVIII столетия.

А не могли ли восемь сыновей Ионы — старшего брата В. В. Прончищева, обращаясь за помощью к правительству, упомянуть о смерти Василия и его жены в экспедиции? Разработка этого предположения привела к неожиданному факту, речь о котором впереди. Однако никто из многочисленных племянников мореплавателя и словом не обмолвился о его жене. Лишь отставной майор Алексей Ионович Прончищев писал в марте 1774 года: «...брат же отца их Василей Васильев сын вскоре после того, как за отцом их означенное родовое имение по первенству в 1729 году справлено, умре бездетен, почему всем недвижимым владение имел отец Иона Васильев сын...»

В поместных книгах архива я обнаружил такую особенность — Прончищевы имели родственную связь с Чириковыми. Так, в прошении «девицы Прасковьи Ивановой дочери Чириковой» от 25 января 1756 года говорилось о том, что после смерти ее отца, «флота лейтенанта Ивана Ивановича Чирикова», ее мать вышла замуж за капитана Петра Прончищева.

Занятная эта штука — поиск. Сейчас уже кажется, что все было так просто. Я чувствовал иное, когда вел его. Был он похож на движение в кромешной темноте: когда идешь вперед, глаза поневоле закрываются, выставляешь руки, ноги передвигаешь осторожно, чтобы не упасть. Но вот становится светло. И ты, оглядываясь назад, удивляешься тому, как робко двигался по этому странству.

Просматриваю свои записи, которые вел во время поиска. «Вот так подвезло мне! Совершенно случайно в этом прошении подполковницы А. П. Веселовской от 28 февраля 1812 года обнаружил «поколенную роспись фамилии Чириковых». Тут есть и руководитель экспедиции А. И. Чириков, который «умре». В родословной Алексея Чирикова указано, что у него была родная сестра «Марья (умре)». Стоп! А не была ли Мария Чирикова женой В. Прончищева! Абсурд? А может быть, и нет. Вспомни-ка: А. Чириков и В. Прончищев вместе учились в Московской навигацкой школе, потом в Петербургской морской академии. А другие факты...

И сразу же представляю: незадолго до начала экспедиции Василий женился на сестре друга. Породнившись, офицеры со своими спутниками отправились в далекие края. В Якутске Мария уговорила брата, чтобы он склонил В. Беринга к одобрению ее плаванья вместе с мужем».

А вот уже совсем иные строки в моих дневниковых записях: «Эта челобитная пример-майора Михайлы Чирикова от 14 марта 1757 года буквально выбила меня из колеи. Конечно, в данной родословной А. И. Чирикова более точные факты. Оказывается, у Алексея Ильича не было ни родных братьев, ни сестер. А была у него дочь — «девица Марья». Так что гипотеза моя оказалась неверной.

Однако эта неудача не дает повода для паники. Снова и снова внушаю себе: нельзя падать духом и опускать руки, надо продолжать поиск. Когда ободряешь себя и говоришь самому себе, что ты — упорный, настойчивый, сильный, и в самом деле начинаешь ощущать в себе нечто подобное».

Марию звали Татьяной

Тишина читального зала Центрального государственного военно-исторического архива. Перелистывая страницы ветхого описания сел и деревень Калужского наместничества, я вдруг подумал: «Если Василия и Марию похоронили в мерзлой земле Арктики, то здесь, в Центральной России, остались их родственники. Надо установить, с кем Прончищевы имели тесный контакт во второй половине XVIII века. Ведь тогда породнившиеся дворяне совместно владели крепостными деревнями».

Как показал анализ, в начале 1780-х годов рядом с селом Богимого Тарусского уезда (родовым гнездом В. В. Прончищева) имели земли помещики Незнановы. Кроме того, Прончищевы и Незнановы являлись совместными владельцами некоторых окружающих деревень.

И вновь мчусь в Архив древних актов, обращаюсь к фонду Поместного приказа. Просматриваю одну из крепостных книг по городу Алексину за 1754 год. Вот одна из многих челобитных «лейб-гвардии Преображенского полку капрала Василья Незнанова жены ево Анны Федоровой дочери Кондыревой». Челобитница вела речь о разделе имения со своим братом Федором Кондыревым.

[illegible]

Итак, поиск завершился находкой — первая полярная путе-

Здесь же Анна Незнанова писала, что «сестра Татьяна с мужем отлучились в дальние сибирские города». Примечательно, что во время составления челобитной, через 18 лет после смерти Татьяны на Крайнем Севере, Анна ничего не знала о ее судьбе. «И оные сестра моя и муж ее где ныне обретаются, и живы ли или померли, о том подлинного известия я не имею», — подчеркивала А. Незнанова.

Теперь выскажу свое мнение о знакомстве Василия с Татья-

ной. Их родовые имения находились по соседству. К тому же известно, что Прончищевы и Кондыревы еще с конца XVII века имели определенную связь (Василий Парфеньевич и Федор Степанович вместе служили в «большом полку боярина и воеводы Шеина»).

Вполне возможно, что Василий и Татьяна знали друг друга с детских лет, а в юности пришла любовь. Он уехал учиться морскому делу, затем плавал на Балтике. А она, унаследовав от своих дедов мечту о бескрайних морских просторах и дальних путешествиях (Кондыревы издавна были связаны с мореходством и кораблестроением), терпеливо ждала своего возлюбленного. А как она любовалась им, когда Василий приезжал в гости из Петербурга в форме бравого морского офицера!

В цветущий май 1733 года Татьяна соединила свою жизнь с любимым человеком. Быстро промелькнул медовый месяц. И приехали счастливые молодожены в Москву. Остановились здесь в небольшом доме родителей Татьяны. «Июня 28 дня 1733 году Татьяна Федорова дочь Кондырева» принесла в московскую контору Поместного приказа пока единственно найденную в архивохранилищах челобитную. Она писала: «В нынешнем, 1733 году мая 20 дня мать ее вдова Василиса Петровна да брат родной Федор Федоров сын Кондыревы по ее воли выдали ее замуж морского флоту лейтенанта за Василья Васильева сына Прончищева...»

Через несколько дней, закупив кое-какие вещи, предметы дорожного обихода, Прончищевы «имели из Москвы скорый отъезд в дальние города, а именно в Сибирскую губернию» — во Вторую Камчатскую экспедицию.

Полтора года добирались они до Якутска. Здесь был построен трехмачтовый дубель-шлюп «Якуцк». Командиром судна назначили лейтенанта В. В. Прончищева. В начале лета 1735 года «Якуцк» спустили на воду. И капитан, и штурман С. Челюскин, и геодезист Н. Чекин, и более сорока человек команды стали готовиться к отплытию — им поручалось впервые обследовать северные берега между устьями великих рек Лены и Енисея.

Татьяна Прончищева могла бы остаться в Якутске, как и другие жены участников экспедиции. Но не такой был у нее характер. По обычаю, женщину не положено брать на борт корабля. Она же наперекор всем запретам отправилась с мужем к Ледовитому океану. Это случилось 29 июня 1735 года.

30 августа 1736 года штурман С. И. Челюскин записал в судовом журнале: «Небо облачно, и туман небольшой. Временно видим сияние солнечное. В начале третьего часа ветер затих. В исходе восьмого часа пополудни командир дубель-шлюпки лейтенант Прончищев волею божиею умре...» Татьяна, пережив невзгоды плавания, не вынесла смерти любимого человека. Через две недели ее похоронили рядом с мужем у мыса Тумуль, что в устье реки Оленёк.



Б. Масленников

НА РЕЧНЫХ СУДАХ ИЗ АНГЛИИ В УСТЬЕ ЕНИСЕЯ

Грузы доставлены в речной порт морем... Сегодня этим никого не удивишь. Ведь именно так транспортировались гигантские узлы турбин для каскада гидростанций на Енисее. Так ежегодно завозят сотни тысяч тонн грузов для жителей Сибири. Разработан и построен даже специальный класс судов «река — море». Но чтобы осуществить это, требовался героизм первопроходцев, их твердая вера в необходимость освоения новых транспортных путей.

Первыми проложили путь на речных судах через северные моря к устьям великих сибирских рек русские военные моряки. Они доказали возможность такого плавания, показали перспективность доставки грузов морем, а затем реками до малых и крупных сибирских городов и поселков.

К сожалению, имена первопроходцев, их экспедиции нередко забываются. Новые события порой заслоняют собой героические страницы прошлого. К таким незаслуженно забытым ныне экспедициям относится первая проводка речных судов из Англии до устья Енисея. Этот рассказ — об одном из участников экспедиции, капитане парохода «Лейтенант Малыгин», офицере русского военно-морского флота Евгении Леопольдовиче Шведе. Он оставил яркий след в истории русских географических исследований, его именем названа бухта на острове Вилькицкого в Карском море.

Е. Л. Шведе родился в 1859 году в семье видного русского кораблестроителя Л. Г. Шведе, руководившего постройкой многих военных кораблей. После окончания Морского корпуса Е. Л. Шведе совершил плавание в Тихий океан на крейсере «Азия», затем служил на разных военных кораблях. Он имел довольно редкую в то время специальность электрика, написал несколько учебников для личного состава кораблей по электромеханической и минной части. Умер Е. Л. Шведе 23 декабря 1893 года при возвращении в Петербург из экспедиции на Енисей.

...27 июня 1893 года английский грузо-пассажирский пароход «Ринальдо» вышел из Петербурга. На его борту в числе пассажиров находились шесть офицеров русского флота и 43 матроса — главный состав предстоявшей Енисейской экспедиции. В руки этих людей вверялось дело, от успеха которого зависело ускорение постройки Транссибирской железнодорожной магистрали.

Правительство было заинтересовано в скорейшем окончании строительства железной дороги, поэтому Министерство путей сообщения одобрило план доставки строительных материалов морем к устью Енисея. Оттуда грузы предполагалось на речных судах и баржах перевезти по Енисею до Красноярска.

Выполнить первую, морскую, часть плана взялась английская торгово-транспортная фирма. Вторая, речная, часть ложилась на Министерство путей сообщения. Когда же план был принят, оказалось, что на Енисее нет подходящих для этой цели судов. Но отступать уже было поздно. Исправляя положение, правительство заказало в Англии три речных судна, пригодных для морского перехода: «Лейтенант Овцын», «Лейтенант Малыгин» и «Лейтенант Скуратов». Русские моряки должны были провести их из Англии до устья Енисея, а затем двумя первыми судами отбуксировать до Красноярска баржи со строительными материалами и рельсами.

Плавание участников экспедиции до берегов «туманного Альбиона» прошло спокойно. Единственным неудобством была вынужденная бездеятельность. Морские офицеры непривычно чувствовали себя в роли пассажиров. Поэтому велика была их радость, когда наконец они смогли приступить к работе.

Первое письмо из Англии лейтенанта Е. Л. Шведе, присланное в июле 1893 года: «...сейчас же по приходе отправился... на пароход, чтобы разместить команду. Пароход «Малыгин» произвел на меня не особенно хорошее впечатление, хотя по наружному виду я ожидал худшего...»

Сразу же начались заботы по снаряжению судов к трудному переходу. Как вспоминал один из участников плавания, «пошла та хлопотливая, непонятная посторонним работа, которая называется изготовлением к плаванию совсем нового судна: мелочная война с представителями завода из-за лишнего обуха, крючка, полки, клинкетки и т. п.». А «воевать» пришлось серьезно. Английская фирма «Денни», воспользовавшись отсутствием русского представителя, наблюдаящего за соблюдением договорных условий, практически не выполнила своих обязательств по постройке судов, пригодных для морского плавания. Погнавшись за выгодой, англичане сделали корпуса пароходов из тонкой и мягкой стали. Водоотливные средства никуда не годились. Каково было узнать об этом командирам судов, которые должны были провести их сквозь льды северных морей!

Чтобы хоть как-то предостеречься от вкатывания на палубу встречной волны, Шведе настоял сделать в носовой части парохода «Лейтенант Малыгин» деревянный фальшборт, а для укрепления корпуса — положить вдоль бортов деревянные бруссы. Все эти работы требовали времени.

Письмо второе от 13 июля 1893 года: «Сегодня ходили на пробу с 10 часов утра до 5 вечера. Произвели также испытания на буксировку корабля в 1006 тонн. Все обошлось благополучно, пароход ничего себе, хотя мог бы быть лучше... Завтра утром приму полный запас угля и после обеда пойду в Глазго, надо кое-что купить на плавание...»

Но к походу суда были готовы только 17 июля. На следующий день экспедиция, взяв на борт лоцманов, вышла в море. Впереди шел пароход «Лейтенант Овцын», ведя на буксире «Лейтенанта Скуратова», за ними следовал «Лейтенант Малыгин».

Письмо третье от 21 июля 1893 года: «...погода благоприятствовала. Вскоре «Овцын» со «Скуратовым» стали быстро уходить, пользуясь парусами и попутным ветром. Но к ночи, когда получил возможность поставить паруса, расстояние между нами быстро уменьшалось, и «Малыгин» вскоре очутился впереди. В полдень в воскресенье мы встали на якорь в бухте Тобермори острова Малл при входе в Каледонский канал. В 6 часов вечера пришли и товарищи наши. Запаслись провизией и пошли дальше до 12 часов ночи. Пришлось мне задержаться до двух ночи, так как машина для подъема якоря оказалась плохо сделана. Пошли шхерами, которые очень живописны вокруг Шотландии. Ночь была тихая, но облачная, а барометр падал все время. Благодаря задержке в Тобермори я сильно отстал и только к пяти часам вечера 20-го догнал «Овцына», и по-прежнему они пошли сзади. Начало сильно свежеть, из шхер уже вышли. Встряхнуло порядочно, особенно когда огибали мыс Вратс на северо-западной оконечности Шотландии. В половине 10-го встал на якорь в бухте Вик северо-восточной оконечности Шотландии. Через час иду дальше. Только захвачу провизии...»

Относительно спокойная погода вселяла уверенность в благополучном исходе плавания. Волновало лишь незнание ходовых качеств судов. «Лейтенант Малыгин» был колесным пароходом водоизмещением 400 тонн. Широкие лопасти колес были скрыты еще более широкими кожухами, далеко выдававшимися за борт судна и делавшими его неуклюжим. Пуститься в далекое плавание по реке на таком пароходе — и то рискованно, а уж что говорить о морском переходе!

Больше всего Шведе боялся за кожуха колес, которые бились о воду даже при незначительном волнении. Стоя на мостике в первые часы похода, Евгений Леопольдович сказал своему помощнику:

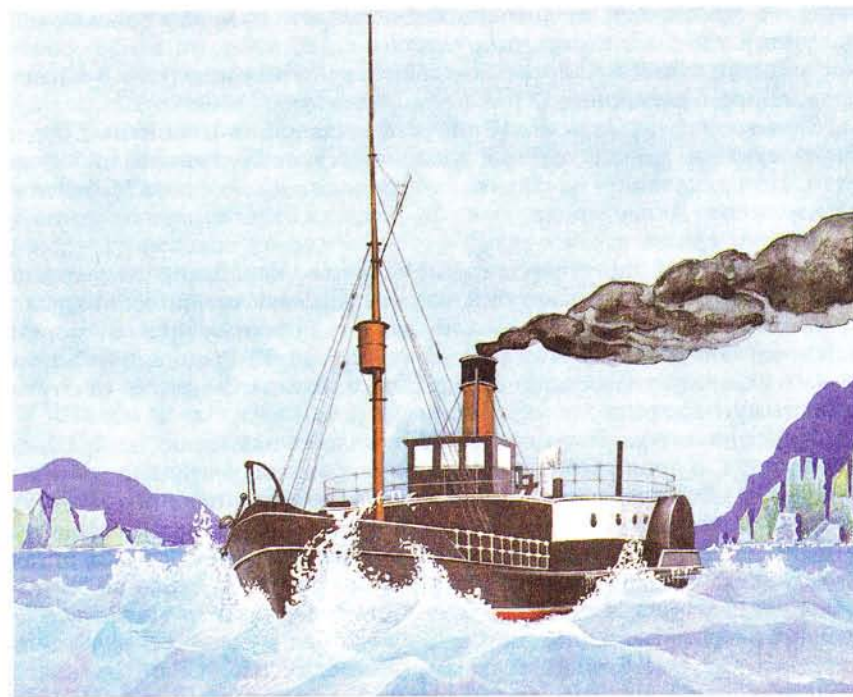
— Дойдем, если кожуха выдержат и их не снесет... Когда пройдем Немецкое море, считай, что полдела сделано.

Северное море, или, как его в то время называли, Немецкое, встретило экспедицию мертвым штилем. Однако ночью, постепенно свежая, ветер поднял волну. С каждой минутой шторм набирал силу. Судно проваливалось между волнами, чтобы через несколько мгновений вновь появиться на гребне. Тут-то и вспомнил Евгений Леопольдович слова одного из строителей парохода: «Дно вполне надежно. Вы не можете переломиться носом и кормой вниз. А вот носом и кормой вверх — это другое дело!»



Тогда Шведе не придавал этим словам должного значения. Но теперь шторм все усиливался. Из-за стремительной качки казалось, что плоскодонный пароход готов перевернуться. Один за другим раздавались страшной силы удары кожуховых площадок о воду. Весь корпус судна дрожал, трещали переборки, скрипела мачта. В этих условиях невольно приходилось задумываться о мореходных качествах судна и его возможности выдержать натиск стихии...

Письмо, посланное из Бергена, было спокойным. Может быть, потому, что писалось оно уже после всех пережитых тревог, а может быть, чтобы не волновать жену и родных: «...с утра, 22-го стало пасмурно, и барометр продолжал все падать, а зыбь от зюйд-веста все увеличивалась... и началась обыкновенная переделка в Немецком море... Моя команда, к счастью, отменно переносит качку и работала превосходно, так приходилось очень трудно. Удары о днище и колеса были поистине ужасны. Относительно «Малыгина» — порядочно выдержал шторм, ничего не сломалось. Временами он совсем уходил в воду так, что машина останавливалась, а качка была так велика, что фонари, которые помещались на кожухах, уходили в воду. Но дело это привычное, много штормов я вынес, и, понятно, с мостика не сходил все время, зевать было нельзя... За ночь «Овцын» меня обогнал, так как у него нет колес, он винтовой, а колеса для волны все равно что связанные ноги при ходьбе... Пришел в Берген в 2 часа пополудни 23-го. Через полчаса у меня все спали мертвым сном... После Думбартона сегодня первый раз спал разде-



тым... Я считаю, что половина дела нашего сделана... Не было бы туманов и льдов, тогда успех обеспечен...»

После небольшого отдыха в Бергене экспедиция речных судов снова вышла в море. Е. Л. Шведе продолжает свой рассказ об этом плавании: «...в море погода сравнительно ясная, а в шхерах дождь и туман. В Бергене попал отвратительный уголь, так что к 10 часам вечера сделали только 40 миль и благодаря темноте пришлось стать на якорь в такой узкой бухточке, что трое нас едва помещалось. Утром, в 9 часов, 23-го снялись с якоря и пошли дальше... С гор шли водопады, а жилых мест совершенно не заметно, растительности мало, почти голый камень, покрытый мхом... Перевалили полярный круг, что дало себя заметить. Термометр показывал днем только +5°...»

Несмотря на капризы погоды, плавание у берегов Скандинавии прошло без происшествий. В Барде встретились с морскими судами английского капитана И. Виггинса, на которых находились строительные материалы и рельсы для Транссибирской железнодорожной магистрали.

В письмах Е. Л. Шведе рассматриваются варианты дальнейшего перехода: «Думаю, что в середине сентября будем у Енисейска. Плавание по реке может задержаться в зависимости от груза и тех плавучих средств, которыми запаслись парни, посланные из Енисейска нам навстречу. Конец сентября или начало октября определят, достигнем ли мы Енисейска. Если Карское море своим льдом

заставит отказаться от плавания, то пойдем в Архангельск; суда останутся там на зимовку до будущего года, а мы, по всей вероятности, отправимся по домам. Последнее вряд ли состоится. В Югорском Шаре будем стоять, пока не очистится».

Пополнив запасы угля, 10 августа экспедиция покинула Барде. Вновь туманы, дожди, ветры и волнение встретили моряки на своем пути. По приказанию начальника экспедиции «Лейтенант Малыгин» шел впереди. Делая промер, он обеспечивал безопасность плавания остальным судам.

Инструкция, полученная командирами кораблей, запрещала входить во льды и форсировать их, так как они «непроходимы для человеческих усилий». Предписывалось идти только чистым морем вдоль берегов Сибири. Но где оно, чистое море? Вокруг, насколько может охватить глаз, льды. Правда, несплошные, но разве от этого колесному пароходу легче?..

Маршрут сквозь льды прибавил немало седых волос Е. Л. Шведе. Кутаясь в теплый плащ, он ходил по мостику от одного борта к другому. Тяжелая ситуация заставляла лихорадочно обдумывать варианты действий. Больше всего он боялся ветра: если он засвежеет и льдины различных величин станут двигаться с разными скоростями, сталкиваясь друг с другом, если они сплотятся и, даже не раздав, просто скуют своей массой всю экспедицию, что тогда будет? Но он отгонял эту мысль, зная, что в любой ситуации честно выполнит свой долг, до конца оставаясь на посту.

Трудности приходят, откуда их меньше всего ожидают. Ночью, когда командир «Лейтенанта Малыгина» спустился в каюту, чтобы немного отдохнуть и согреться, с «Лейтенанта Овцына» сообщили, что у них обнаружена неисправность в машине. Пришлось брать оба судна на буксир. Управлять во льдах и без того непослушным паромом «Лейтенант Малыгин» стало еще труднее.

Всю ночь суда пробивались сквозь ледяную преграду и только к утру вышли на чистую воду. Это была первая и, пожалуй, единственная в мировой практике судовождения буксировка и проводка сквозь льды речным колесным паромом двух других судов.

И вот наконец перед мореплавателями открылся высокий ровный берег полуострова Ямал. Экспедиция повернула на север. Впереди расстилалось свободное ото льда море.

Поскольку карты этих мест были составлены еще участниками Великой Северной экспедиции в XVIII веке и имели много неточностей, Шведе решил нарушить данную ему инструкцию. Она предписывала проявлять осторожность, не увлекаться в пути описными работами, а вести их лишь «самым поверхностным образом» и только при условии, что они не отвлекают от основной задачи экспедиции. Но ради дела, ради безопасности плавания его последователей он приступил к промерам и исследованиям пролива Малыгина, носившего, как и его пароход, имя участника Великой Северной экспедиции Степана Малыгина.

Нелегкая это была работа. Не раз пароход, блуждая между мелями, садился на них. Зато карта пополнилась первыми измеренными в этом районе глубинами. Исправилась конфигурация побе-

режья. Затем к работам в проливе Малыгина добавились исследования бухты острова Вилькицкого, которую впоследствии назвали в честь командира «Лейтенанта Малыгина» Е. Л. Шведе. Было определено положение острова Диксон и Корсаковских островов.

Поздней ночью 25 августа 1893 года пароход «Лейтенант Малыгин» прибыл в Гольчиху, в устье Енисея. Самая трудная часть плавания завершилась.

К моменту прибытия парохода на рейде Гольчихи уже началась разгрузка рельсов на деревянные баржи. Работа велась вручную и поэтому шла очень медленно. Мешала и непогода. Место разгрузки выбрали явно неудачно. Штурман «Лейтенанта Малыгина» вспоминал: «Наша двухнедельная стоянка — это была какая-то оргия штормов. Самопишущий барометр рисовал линии, которые можно встретить в учебниках метеорологии как характерные образчики».

Шторм начался уже на следующий день после прибытия парохода. Сорок часов моряки экспедиции боролись со стихией по колено в ледяной воде, на пронизывающем ветру.

Наступившая вслед за этим относительно тихая погода вселяла надежду на скорое завершение работ. Но 31 августа вновь поднялся юго-западный ветер. При усилившейся волне дала течь самая большая баржа, на которую уже погрузили 1367 рельсов. Спасти ее не удалось. К утру 4 сентября ветер достиг ураганной силы. Баржи одна за другой поднимали сигналы «Терплю бедствие». Понесло на береговые скалы пароход «Лейтенант Скуратов». Шведе приказал немедленно идти на помощь товарищам. Нелегко было при таком ветре подать буксир терпящему бедствие судну. Казалось, что спасательный конец уже на попавшем в беду пароходе, но вдруг налетел сильный шквал. Он развернул «Лейтенанта Малыгина» бортом к волне и бросил его под нос «Лейтенанту Скуратову». Раздался удар, потом второй... Обносной брус разлетелся в щепки. Основа кожуховой площадки из толстого углового железа скомкалась, словно бумажная. От последующих ударов Шведе успел отвести корабль в сторону.

После произведенного на скорую руку ремонта 8 сентября пароходы «Лейтенант Малыгин» и «Лейтенант Овцын» с баржами на буксире двинулись вверх по Енисею. Ранняя зима со снегопадами и пургой мешала плаванию. Но моряки, впервые осваивая плавание по реке, не растерялись. Не растерялись даже после того, как установили, что имевшиеся карты не соответствуют истине. Шли на ощупь, постоянно измеряя глубины. Но все же шли.

15 сентября 1893 года оба парохода прибыли в Дудинку. 5 октября участников экспедиции торжественно встречал Енисейск.

Успешное завершение этого труднейшего плавания на речных пароходах наглядно показало доступность морского пути в Енисейск и обосновало выгодность и перспективность грузовых рейсов по северным морям к устьям великих северных рек.



А. Трутнев

НЕФТЬ ИЗ... ШАХТЫ

— Мы — в нефтяном пласте! — обернулся ко мне технолог Валерий Брохман. — Теперь можешь всю жизнь вспоминать. Здесь везде нефть.

За годы журналистской работы мне пришлось повидать многое, но вести репортаж из самого «нутра» нефтяного месторождения не приходилось...

Началось все в 30-х годах, когда невдалеке от Ухты, в таежных дебрях, где течет небольшая речушка Ярега, геологи обнаружили месторождение нефти, имя которому дала речка.

Съехались сюда люди, поставили вышки, построили дома... А здешняя нефть задавала своим добытчикам одну загадку за другой. Была она высокосмолистой, вязкой. Из пробуренных скважин текли не реки и даже не ручейки. По каплям выжимали из земли «кровь». Добыча нефти едва превышала 3% нормы. О нефтяных фонтанах нечего было и мечтать: пластовое давление слабое. Зато какое качество продукта! Из этой нефти можно было получать не только бензин, керосин, асфальт, но и высококачественные незамерзающие смазочные масла, ценные лаковые битумы.

Словом, чем больше манило содержимое ярегской кладовой, тем острее вставала проблема его извлечения. А богатство находилось под ногами, всего в двухстах метрах от поверхности земли.

Если нефть не идет наверх, быть может, надо спуститься за нею? Предположение смелое, необычное. Но оно было принято и реализовано. Так появились первые в стране нефтяные шахты.

Сначала наметили пройти выработки на шесть метров выше продуктивной залежи. Позже, опасаясь газовых выбросов и затопления, проектировщики «подняли» их выше — до 15—20 метров над залежью.

Как же выглядит в самых общих чертах спроектированная ухтинцами схема подземной добычи нефти?

История строительства угольных шахт насчитывает не одно столетие. И здесь, на Яреге, в горной части все намечалось делать в традициях этой отрасли. Отличия могли возникнуть уже там, под землей. По мысли проектировщиков, из выработок, пройденных над пластом, предполагалось через каждые 25 метров бурить неглубокие скважины — по 25—30 метров, а уже из них получать нефть обычными промысловыми методами, транспортировать ее по трубам в общешахтный нефтесборник, а оттуда на-гора.

Много споров было по основным разделам проекта. Видные ученые высказывали точки зрения, исключаящие одна другую. Оно и неудивительно. Слишком многое оставалось неясным, почти каждый шаг разработчиков не имел прецедента. Еще раздавались голоса: а надо ли? а стоит ли?

Все сомнения были окончательно отброшены, когда 8 августа 1936 года постановлением СНК СССР предписывалось приступить к закладке шахты для разработки Ярегского месторождения тяжелой нефти. И вот на полурастчищенную от леса площадку, в двух километрах от базы третьего нефтепромысла, пришел один из проектировщиков, А. П. Нестеренко, с группой рабочих. Здесь был подготовлен небольшой «пятачок», в центре которого появился колышек с надписью, сделанной химическим карандашом: «Ствол нефтешахты № 1».

Работали в очень тяжелых условиях. Квалифицированных рабочих в то время не было, строительные машины еще не применялись. Вся «техника» состояла из тачки, лопаты, лома, кирки и клина. Вскоре очистили от тайги площадь, и в октябре 1937 года начали проходить вентиляционный ствол. Спустя месяц была начата проходка подъемного ствола. В стволе со стен сочилась вода, люди находились под постоянным холодным душем. Опасаясь газовых выбросов, ствол проходили только отбойными молотками. Породу поднимали бадей при помощи лебедки. По мере прохождения вглубь клали бетон...

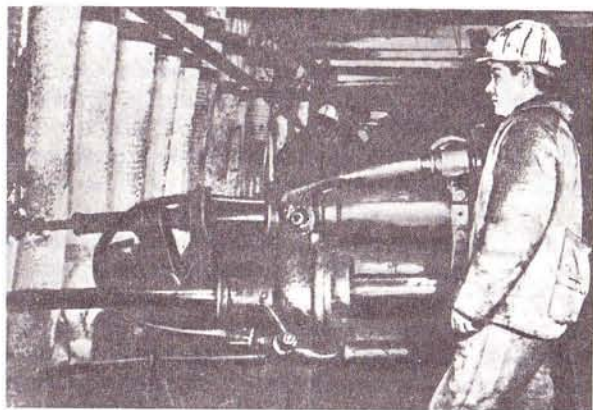
В нефтешахтах было все так же, как на угольном предприятии: террикон, копер, ствол, штрек. Но, используя дорогостоящую, трудоемкую технологию, нефтедобычу удалось увеличить лишь на 3—4%. К концу 1939 года, несмотря на все старания, ухтинцы прошли всего три скважины, которые дали 80 тонн нефти.

Но если эта упрямая нефть никак не хочет подниматься, то уж вниз-то потечь она должна! И вновь огромный труд: теперь уже проходы, коридоры, целые залы отрывают ниже продуктивного горизонта. Скважины же уходят наверх. Получил этот способ название «уклонно-скважинный». Ну, думали, теперь потечет «черное золото» полноводной рекой. Но природа заупрямилась не на шутку. Песчаник, насквозь пропитанный маслянистым драгоценным веществом, был мягок, влажен и скользок на ощупь, но отдавать нефть не хотел. Очень плотная сетка скважин — расстояние между которыми составляло 15—20 метров, то есть в 100 раз чаще, чем обычно принято у нефтяников, — давала слишком мало нефти. Тут уже стали сдаваться и те, кто отстаивал Ярегу.

И все же несколько энтузиастов пытались найти выход. Было



Вид
на нефтешахтоуправление



Бурение
в нефтяном пласте

отмечено, что «тяжелая» нефть в своих обычных условиях, то есть находясь в пласте при температуре $+6^{\circ}\text{C}$, имеет вязкость до 20 тысяч сантипауз. Если же ее нагреть до 100°C , вязкость уменьшится до 30 сантипауз, то есть станет почти как у обычной нефти, что сделает нефть значительно более подвижной. Это свойство и взяли на вооружение, когда разрабатывали термошахтный способ добычи ярегской нефти.

Для нагрева выбрали пар. Почему именно его? Да потому, что пласт, пропитанный высоковязкой нефтью, практически непроницаем для воды. Пар же — газообразное вещество, и его возможность проникать в пласт намного выше, чем у воды. Проникая в поры, в трещины пласта, он конденсируется и свое тепло отдает пласту. Нагревается пласт, а с ним и нефть.

Любопытен механизм нефтеотдачи. Песчинки, из которых сложен пласт, образуют между собой пустоты, заполненные нефтью. Да и сами песчинки покрыты сравнительно толстой оболочкой из нее. Нагреваемая паром нефть становится менее вязкой, а следовательно, и более подвижной. Конденсат обволакивает песчинки, очищает их от оболочек и выталкивает в межпоровое пространство.

Тогда заговорили уже не о прекращении работ на Яреге, а об их дальнейшем развертывании. Строились мощные котельные, тянулись десятки километров паропроводов... Успех новшества превысил все ожидания — появилась возможность повысить нефтедобычу в 15 раз!

Так все начиналось...

...Вернемся к началу нашего путешествия. Первое, что я увидел из-за гребня тайги, подъезжая к поселку шахтеров-нефтяников, — вершина горы. Чем ближе мы оказывались, тем яснее вырисовывался громадный холм правильной пирамидальной формы. «Террикон», — догадался я, вспомнив черные горы у шахт в Донбассе.

Заступала вторая смена, и я воспользовался случаем, чтобы побывать в самой шахте вместе с нефтяниками.

С моим «гидом» Валерием Брехманом прямо из шахтоуправления по длинному коридору прошагали к подъемнику. Здесь собралась группа шахтеров, к которой мы и присоединились. На нас надето такое же снаряжение: брезентовые робы, резиновые сапоги, каски. Аккумулятор закладываю в специальный кармашек на спине, а лампу на шнуре перекидываю через плечо. К сожалению, фотоаппаратуру пришлось оставить: без вспышки ничего не получится, а ее брать вниз не полагается — возможна искра...

Люди стоят у огороженного металлической сеткой колодца. Я пытаюсь заглянуть вглубь, но в темноте трудно что-либо разглядеть.

— Сто восемьдесят метров, — предупредил мой вопрос Валерий.

Тут из чернеющего зева медленно выплыла кабина подъемника. Мы вступили на его подрагивающий пол. Сначала так же медленно и плавно, а потом все убыстряя свой бег, летела кабина вниз. Лучики шахтерских ламп металась по стенам, выхватывая из темноты кирпичную кладку колодца, буро-серый монолит породы...

Всего сорок пять секунд длится наш «полет». Клеть распаивается. Вот и главный штрек. Обдаёт теплом, но тут же налетает резкий холодный ветер, заставляя плотнее запахнуть робу.

— Откуда здесь такой «ураган»? — недоуменно оглядываюсь я.

— Это мы его привезли.

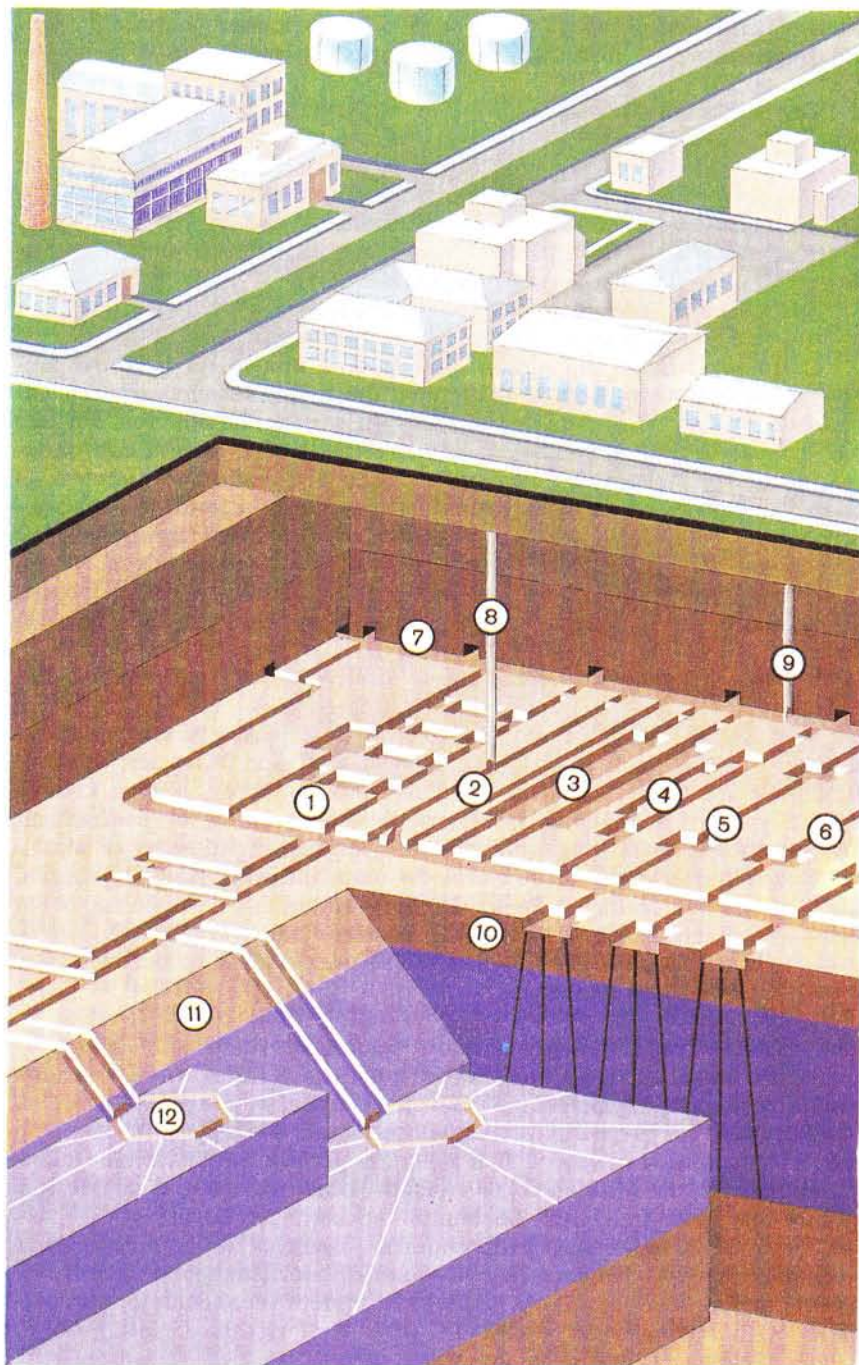
— ?..

— Этот ствол с подъемником выполняет еще роль вентиляционного колодца. Наш подъемник, опускаясь и действуя, как поршень, создал принудительный поток воздуха.

Мы шли по штрекам, переходя из одного в другой, поворачивая из стороны в сторону. И в конце концов я окончательно потерял ориентацию. Можно было только удивляться, как в почти полной темноте мой спутник безошибочно находит дорогу.

Несколько раз мы сторонились, пропуская электропоезда, везущие породу, крепежный лес, какие-то металлические конструкции. Пройдя еще немного, Валерий, приостановившись, проговорил:

— Теперь осторожнее. Впереди уклон.



По мере того как мы двигались вниз, воздух все более насыщался характерным запахом нефти. Темный ствол галереи, темные стены, темные деревянные балки крепежа, темнота под ногами...

— Мы — в нефтяном пласте!

Правда, это выглядело иначе, чем представлялось ранее. Никакие нефтяные реки и озера не плескались рядом. Мы шли по узкой и скользкой от налипшей нефти деревянной лесенке, что спускалась вместе с широким тоннелем-уклоном на глубину.

Остановившись, освещаем стену рядом с собой. Песчаник настолько насыщен нефтью, что она маслянисто поблескивает, переливаясь и искрясь при электрическом свете.

— Интересно! — вырвалось у меня.

— Ну, у тебя-то интерес стороннего наблюдателя, путешественника, так сказать. А ведь здесь единственное в стране место, где нефтяникам можно все увидеть и своими руками потрогать. Это же подземная лаборатория! Когда у нас специалисты бывают, так их от этого горизонта не оттащишь. Ведь как обычно узнают о строении недр? По кернам. Извлекут такой столбик породы из глубины и исследуют. А тут все как на ладони...

Спустившись еще ниже, я заметил «оживление» пласта. Уже не отдельные капли нефти сочились из породы, а быстрые ручейки сбегали вниз, сливаясь в потоки.

Но вот впереди замелькали огоньки. Как-то вдруг перед нами в тусклом свете шахтерских ламп выросла громада бурового станка. Он, словно гигантский спрут, вцепился сразу в дно и потолок пещеры. Здесь бурятся новые скважины.

Стены буровой галереи утыканы множеством труб. Подойдя к одной из них, мой спутник повернул вентиль. Засвистел пар, и вскоре приток масляных ручейков начал увеличиваться. Так я воочию познакомился с термошахтным способом, применяемым на Ярегском месторождении.

Мы пошли вслед за нефтью, которая по специальной канавке медленно плыла куда-то. Я шагал, подсвечивая себе фонариком и боясь разминуться с этим ручейком, началом большой нефтяной реки. Оказалось, что все канавки промысла направлены в одно место — отстойник, находящийся в центре выработки. А уж из этого черного, неподвижного и густого озера мощные насосы вытягивают знаменитую ярегскую нефть на поверхность, или, выражаясь здешним, шахтерским языком, на-гора.

В настоящее время все шахты месторождения переведены на этот прогрессивный способ добычи. За год по управлению намечено получить более 400 тысяч тонн нефти. А для этого под землю предстоит закачать 1 250 тысяч тонн пара.

Насколько это эффективно?

В США, например, на нефтяном месторождении Керн-Ривер,

Схема Ярегской нефтяной шахты: 1 — ЦНПС; 2 — рудничный двор; 3 — электроводное депо; 4 — склад ВВ; 5 — буровая камера; 6 — полевой штрек; 7 — вентиляционный штрек; 8 — подъемный ствол; 9 — вентиляционный ствол; 10 — ухтинская система; 11 — уклонно-скважинная система; 12 — буровая галерея

которое по своей структуре похоже на Ярегское, но вязкость там несколько ниже, добывать нефть легче. Американские нефтяники считают, что на этом месторождении они осуществили один из лучших проектов по паротепловому воздействию на пласт с поверхности (шахтный способ добычи высоковязкой нефти применяется только в Советском Союзе). Но на одну тонну нефти они закачивают почти 6 тонн перегретого пара.

Решено на Ярегском месторождении к трем действующим нефтяным шахтам прорубить еще три. И работы по их проходке уже ведутся. Параллельно с увеличением количества шахт предусматривается строительство крупных объектов на поверхности. Это прежде всего мощные котельные. Подсчитано, что после строительства и реконструкции все шесть шахт управления будут давать около 1,5 миллиона тонн ценнейшего углеводородного сырья.

...Я уезжал из Яреги поздним вечером. Остались позади огни поселка. На фоне темного неба не виден террикон. В моем блокноте теперь не только записи. Как память о путешествии в нефтяном пласте на его страницах осталось несколько бурых пятен — капли ярегской нефти.



В. Мерцалов

ЗОЛОТО С «ЭДИНБУРГА»

В сентябре 1986 года в Баренцево море из Англии пришло специальное водолазное судно «Дипвотер-2» и стало в точке над лежащим на морском дне, на глубине 260 метров, британским крейсером «Эдинбург»*.

Еще до прихода сюда водолазы вошли в барокамеры, таким образом «начав» постепенный спуск на глубину. В первое погружение, произведенное 4 сентября, установили, что за прошедшие после первой экспедиции пять лет в рабочих отсеках, трюмах крейсера скопилось много наносов. Пришлось их заново расчищать, удалять, используя специальную аппаратуру, чтобы получить доступ в артиллерийский погреб. А 7 сентября, когда добрались до золота и подняли пять слитков, спасательные работы были приостановлены из-за штормовой погоды. Даже самая современная техника не позволила продолжить глубоководные спуски во время шторма. Время экспедиции снова пришлось на неблагоприятный осенний сезон.

Особую опасность для людей представляли находившиеся в артиллерийском погребе по соседству с золотыми слитками боеприпасы. Хотя, по мнению специалистов, они не могут самовзорваться, но все же сохранили свои боевые свойства даже по прошествии стольких лет.

Опасались и морских пиратов, которые в последнее время оживились, активизировались в разных районах мира, поэтому почти не выходили на связь в эфир, не отвечали на посторонние вызовы.

«Золотую лихорадку» подогревала версия, основанная на архивных и литературных источниках, по которой удваивается количество погруженного в 1942 году на «Эдинбург» золота. К примеру,

* О первой экспедиции 1981 года можно прочитать в сборнике «Полярный круг» за 1986 год.

адмирал А. Г. Головкин, который во время войны командовал Северным флотом, в книге своих воспоминаний «Вместе с флотом» пишет: «Крейсер был добит английскими кораблями и пошел на дно вместе с грузом золота, составлявшим около десяти тонн».

Свидетельство серьезное, поэтому водолазами, спускавшимися с «Дипвотер-2», был вскрыт и тщательно обследован соседний с артиллерийским погребом отсек, сюда, по логике, должны были бы погрузить вторые пять тонн золота, если они действительно существовали. Все это помещение было заставлено ящиками с пиротехникой, на обследование, перестановку которых ушло полтора суток и принесло только разочарование — никаких следов золота там не оказалось.

Двадцать три погружения совершили английские водолазы-глубинники (всего их было двенадцать) для извлечения на поверхность золотых слитков, хранившихся в трюме затонувшего крейсера «Эдинбург». На своем судне они находились в трех барокамерах с последующим периодом декомпрессии двенадцать суток. Спуски производились в два этапа. На глубину 215 метров отправлялись по трое в водолазном колоколе. Он оборудован специальным устройством, которое компенсирует при волнении колебание по вертикали висящего на направляющих тросах колокола и обеспечивает тем самым постоянную глубину его погружения. Далее до глубины 235 метров свободно плавающие водолазы погружались самостоятельно по двое, неся за собой целую систему жизнеобеспечивающих трубопроводов и кабелей, с помощью которых подается дыхательная смесь, вода для обогрева, ведутся связь, телевизионный осмотр, освещение объекта и другие работы. Применялись эластичные водолазные костюмы мокрого типа с водяным обогревом до 75 градусов. Дело в том, что, когда человек дышит гелиокислородной смесью под соответствующим давлением — в данном случае 23,5 атмосферы, он охлаждается уже при 35 градусах. К тому же в придонных слоях низкие температуры. При ведении работ на крейсере третий водолаз для страховки находился в колоколе.

В море судно дрейфует под воздействием ветра, волн, течений. Для удержания корабля без якоря в точке на борту «Дипвотер-2» установлена система динамического позиционирования, которая по сигналам опущенных на глубину двух гидроакустических буев определяла отклонения судна от крейсера. Обработав эти данные, ЭВМ давала команду подруливающим устройствам, удерживающим «Дипвотер-2» в заданной позиции. И все же при сильном шторме, когда ветер достиг почти ураганной силы, а волны кидали судно с борта на борт, эта система перестала срабатывать, пришлось приостановить глубоководные погружения.

— По документам, после первой операции по спасению ценного груза на крейсере оставалось — без учета версии о второй партии золота — тридцать четыре золотых одиннадцати- и тринадцатикилограммовых слитка, — рассказал принимавший участие в спасательной экспедиции представитель Министерства морского флота СССР И. Ильин. — Во время этой второй операции обнаружено и поднято двадцать девять. Остальные пять, находившиеся в носовой

части артиллерийского погреба, разнесенной снарядами во время боя, бесследно исчезли среди искореженного металла. Это подтвердил и телевизионный осмотр отсека. А обследовать весь крейсер, разрезать, разобрать все разрушенные конструкции практически невозможно.

Извлекая золотые слитки, водолазы подвергали себя постоянному риску, поскольку вокруг находились снаряды различного калибра, мины и другие боеприпасы. Но все обошлось благополучно, особых помех такое взрывоопасное соседство не причинило.

От мазута, вытекшего на глубине из топливных танков, поднятые слитки отмывали керосином, после чего они дали благородный отблеск. Общий вес спасенного во второй экспедиции золота составляет 345 килограммов. Оно оценивается примерно в 3 миллиона фунтов стерлингов.

В ходе двух экспедиций, названных в зарубежной прессе «операцией века», с крейсера «Эдинбург» на поверхность извлечено 99% от примерно 4,5 тонны драгоценного металла. За последнее время это наиболее удачная крупномасштабная спасательная операция, давшая лучший результат в мировой практике поиска и спасения затонувших сокровищ. С учетом всех обстоятельств можно сказать, что такие сложные специальные глубоководные работы выполнялись свободно плавающими водолазами впервые.

После успешного завершения операции спасенный золотой груз был разделен на борту «Дипвотер-2» между Советским Союзом и Великобританией в пропорции две трети — одна треть, и обе стороны перечислили по 45% своей доли в пользу фирмы, поднявшей со дна моря затонувший в годы войны драгоценный груз.

Десять слитков на борту «Дипвотер-2» отправились в Англию. Девятнадцать перегружены в Баренцевом море (с помощью телескопической стрелы для уменьшения риска двумя партиями) на сторожевой корабль «Резвый». Этот корабль, входящий в состав Краснознаменного Северного флота, под командованием капитана 3-го ранга Юрия Пискуновича участвовал в дальних океанских походах, нес службу в полярных и тропических широтах, а теперь получил особое задание — доставить золотой груз.

«Резвый» мягко ошвартовался в Мурманском морском порту. В стоящий у борта специальный вагон погрузили два ящика с золотыми слитками, начавшими здесь свой долгий путь в 1942 году и доставленными назад из района проведения глубоководной спасательной операции в Баренцевом море. Вряд ли когда еще придется подержать в руках слиток золота весом свыше 12 килограммов, пролежавший на дне Баренцева моря около 45 лет. «На слитках из наследства дома Романовых выгравированы двуглавые геральдические орлы», — проскользнуло сообщение агентства Рейтер. Осматриваю слиток со всех сторон. На благородном металле изображены серп и молот, выбито: «СССР, Москва». И проба — 999.9.

Специальный вагон отбывает в Москву, где, возможно, золотые слитки будут выставлены в Оружейной палате.



С. Попов

УВЕКОВЕЧЕНЫ ПРИ ЖИЗНИ

Так уж традиционно повелось — населять карту пустынной Арктики именами людей. Открыл ли остров, построил ли на мысу промысловую избушку, впервые промерил бухту или попросту где-то неподалеку голову сложил — вот и пристало имя к географическому объекту. Но и за полярным кругом уходят в Лету времена первопроходческой вольницы. Арктика все плотнее обживается. Карта ее в целом уже сформирована. Живут и работают в этом краю давно по единым для всей страны законам. И хотя картографы чтут традицию называть именами людей мысы, острова, заливы, но делают это ныне в установленном порядке — так же, как на Большой земле называют города, поселки, улицы.

И все-таки Арктика — край своеобразный. На ее карте сравнительно недавно появились имена людей еще при их жизни. Нет, это не всемирно известные имена, от которых как-то стихийно возникли такие названия, как мысы Гагарина на Таймыре и Терешковой на Колыме или пролив Космонавта-2 в Енисейском заливе. И хотя это малоизвестные полярники, имен которых нет в энциклопедиях, но они попали на карты совершенно справедливо — сама жизнь их туда поместила.

Две горы Фрейберга

Одна из гор мощным обрывистым уступом спускается к Баренцеву морю на северном берегу губы Грибовой на Новой Земле. Она даже выше находящейся на противоположном берегу этой губы горы Первоусмотренной, которая получила свое название полтора века назад, потому что первой открылась взору подходившей в 1821 году с запада к Новой Земле экспедиции Ф. П. Литке.

В 1926 году гидрограф Е. Н. Фрейберг вместе со своим юным помощником Алексеем Ливеровским (А. А. Ливеровский стал про-

фессором Лесотехнической академии и известным писателем) поднимался с топосъемкой на эту гору. В 1931 году Фрейберг производил разведку на медь на берегах в проливе Костин Шар и с молодым геологом В. Лазуркиным пересек Новую Землю, выйдя в устье реки Савиной. А еще через три года на двух катерах Фрейберг выполнял геологическую разведку восточного побережья Новой Земли, где попал в ледовый дрейф, из которого его выручил ледокольный пароход «А. Сибиряков».

Так что ничего нет удивительного в том, что полярный топограф А. А. Кураев в 1934 году, снимая северо-западную оконечность Южного острова Новой Земли, увековечил на карте этих мест имя своего предшественника. «Поднявшись на эту гору, — рассказывал Кураев, — я в гурьи на вершине ее обнаружил записку Е. Н. Фрейберга, который побывал здесь за восемь лет до нас. Для нас, комсомольцев, участник гражданской войны сорокапятилетний Фрейберг был примером в жизни и работе».

Евгений Николаевич окончил Морской корпус, Лесотехническую академию, Горный институт. В годы первой мировой войны на миноносце «Дерзкий» отличился на Черном море, в гражданскую во главе отряда кораблей Волжской военной флотилии громил белых на Волге и Каме, командовал отрядом судов на Байкале, устанавливал Советскую власть на Охотском побережье, создавал Амурскую военную флотилию. Демобилизовавшись, по поручению Академии наук выполнял зооботанические исследования в Забайкалье, был первым советским начальником Командорских островов.

В 1932 году Фрейберг открывал полярную станцию в бухте Тикси. На карте этих мест также есть гора Фрейберга. Неподалеку от нее Евгений Николаевич во время осенней топографической съемки вместе с геодезистом Г. А. Войцеховским (его имя носит ледник на Северной Земле) провалились под лед. Она, по словам Фрейберга, «получила название «гора Одиннадцати Утопленников» — название непонятное, но вполне обоснованное. Нас было 11 душ — девять собак и два человека, и только по счастливой случайности мы не утонули». Позже картографы переименовали ее в честь основателя первого постоянного поселения на берегах бухты Тикси.

Тогда же, в 1932 году, О. Ю. Шмидт, совершавший первый беззимовочный сквозной поход по Северному морскому пути на «А. Сибирякове», назвал «первыми детьми Арктики» зимовавших с родителями Евгением Николаевичем и Ниной Марьяновной Фрейбергами шестилетнего Евгения и четырехлетнюю Аяну. Младшая дочь родилась уже в Якутске, через который Фрейберги возвращались после зимовки...

Позже Фрейберг занимался геологическими съемками и поисками полезных ископаемых на Полярном Урале, в Казахстане, на Таймыре, Ямале. Трудно, пожалуй даже невозможно, перечислить выдающихся людей, с которыми свела его жизнь. Это и Л. М. Рейснер, послужившая прообразом комиссара в «Оптимистической трагедии», которую написал бывший пулеметчик отряда Фрейберга



Е. Н. Фрейберг



Всеволод Вишнеvский. Это и легендарный «комдив-двадцать восемь» В. М. Азин, и флотоводец И. К. Кожанов, и сибирский партизан Н. А. Коландаришвили, и профессор Визе, и «директор Арктики» Самойлович, и основатель Норильска Урванцев...

Евгений Николаевич умер 8 февраля 1979 года в Зеленогорске, всего два месяца не дожив до своего девяностолетия. До конца своих дней он сохранил ясный ум и высокую работоспособность. Много писал — в начале пути это труды по геологии, гидрографии, охотоведению, лесоводству, в последние годы стремился рассказать о встретившихся ему на жизненном пути людях, об исторических событиях, свидетелем которых был, о родной природе, в которую страстно был влюблен с детства. В первую очередь его слово было обращено к молодежи.

Этот замечательный человек не имел высоких званий и наград, вел довольно аскетический образ жизни, никогда не стремился выделиться и обратить на себя внимание. Две арктических горы, названные еще при его жизни, — достойный ему памятник.

Мыс Безбородова

Это название на севере острова Солсбери (Земля Франца-Иосифа) появилось сравнительно недавно — во второй половине 50-х годов. А уже десять лет спустя даже от самих именователей трудно было добиться вразумительного ответа — кто же это такой Безбородов. В постановлении о присвоении названия о нем написано: «Капитан судна «Книпович», впервые совершивший плавание вокруг Земли Франца-Иосифа». Но когда уточнили по историческим документам, оказалось, что в 1932 году во время этого плавания судном командовал Сергей Васильевич Попов.

В. Ф. Безбородов

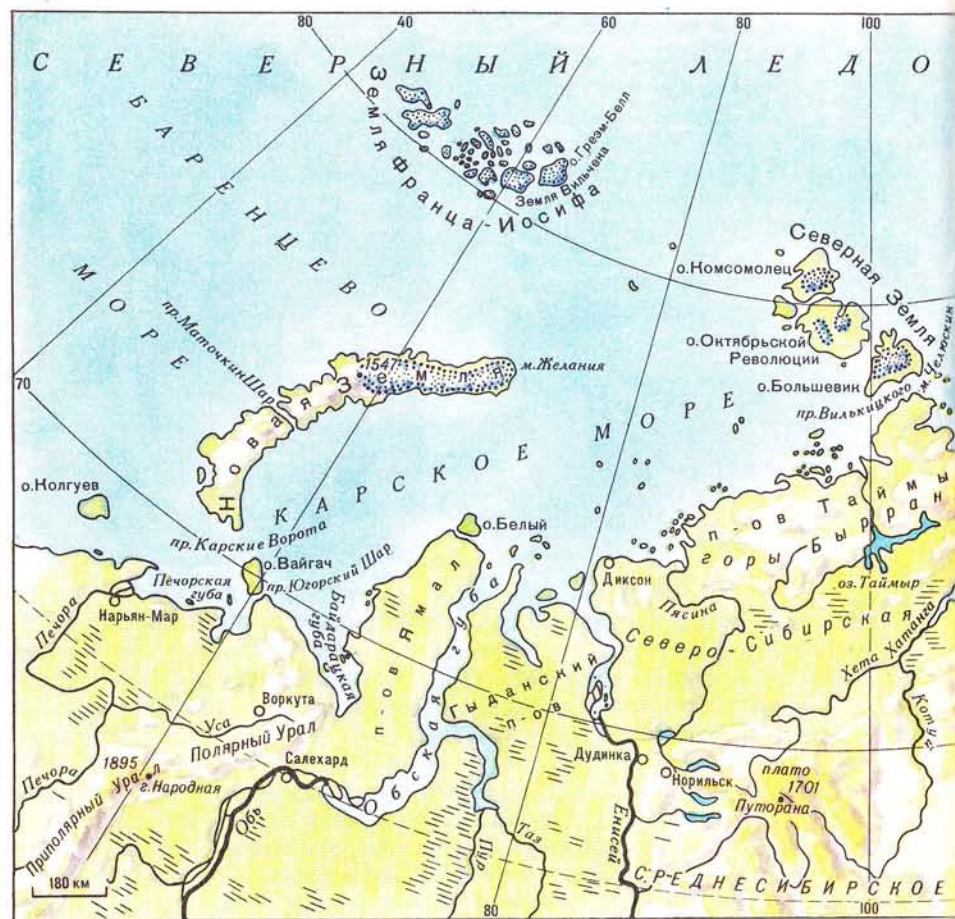


Лишь много позднее помог разобраться старый помор В. П. Корельский. С его помощью удалось связаться с дочерьми нашего героя — Руфиной Васильевной и Полиной Васильевной. Их отец, Василий Федорович Безбородов, действительно был капитаном океанографического судна «Книпович», только в плавании 1930 года.

Уроженец деревни Мудьюга, В. Ф. Безбородов начал плавать с восьми лет на промысловом судне своего отца. Затем закончил Патракеевскую мореходную школу, вечернее отделение Архангельского морского техникума. Шесть лет кряду ходил на легендарном «Персее» в качестве штурмана и, наконец, летом 1930 года был назначен капитаном стотонного бота «Н. Книпович» в высокоширотную экспедицию Н. Н. Зубова.

Хотя все плавание заняло тогда двадцать дней, оно стало заметной вехой в освоении Арктики. «Нам приятно, что мы дошли до 81°21', — писал Н. Зубов. — Мы не побили рекордов широты. Мы ничего не открыли и не закрыли, но все же о нашем плавании все будут знать по цепочке глубин, которую мы протянули от самых берегов Норвегии».

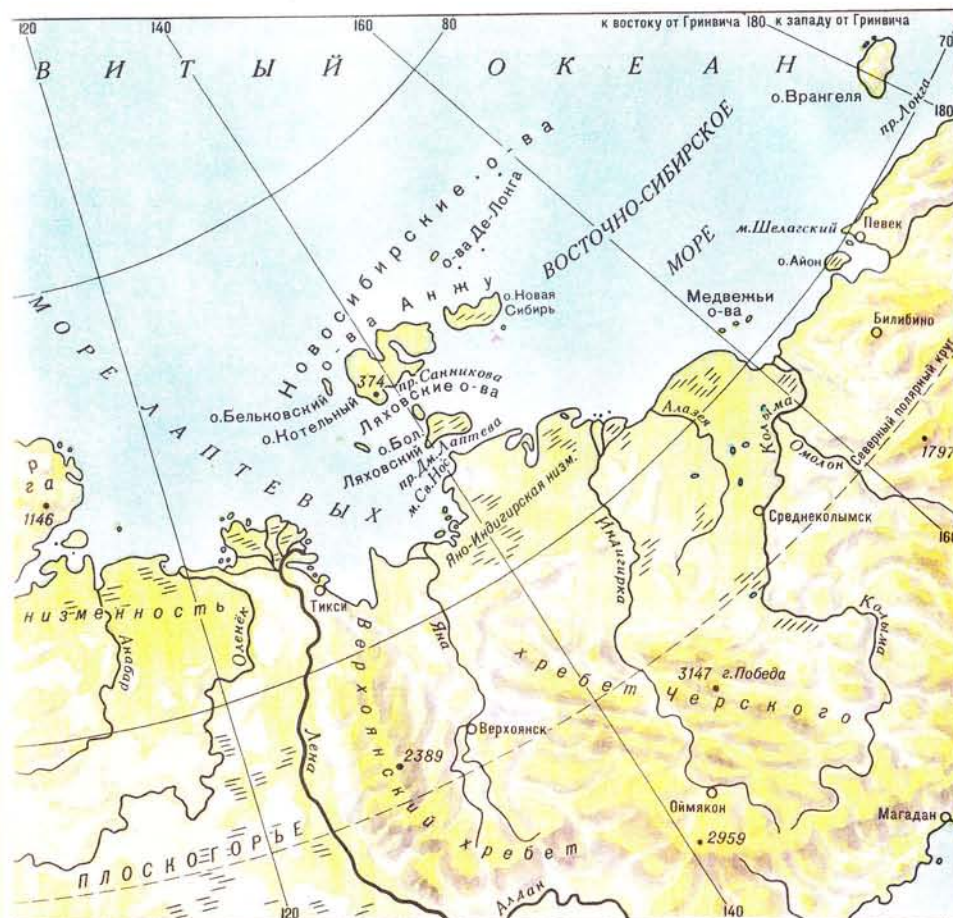
Из этого плавания В. Ф. Безбородов вернулся настолько простуженным, что врачи запретили ему плавать в Арктику, после чего он ушел из Государственного океанографического института. Однако крепкий организм все-таки поборол недуг, и Безбородов вернулся в море и почти до самой пенсии плавал капитаном в Мурманском и Архангельском траловом флоте. Будучи человеком чрезвычайно скромным, он не напоминал о своих бывших первопроходческих заслугах. До самой смерти 25 января 1962 года Василий Федорович так и не узнал, что ученые, преждевременно похоронив его после того тяжелого высокоширотного рейса, еще при жизни



увековечили его имя на карте самого северного советского архипелага.

Бухта Яковина

Многих недосчитались полярные гидрографы в своих рядах после окончания Великой Отечественной войны. В холодных водах Ладоги погиб начальник Гидрографического управления Главсевморпути К. С. Галанин. В партизанском отряде сложил голову гидролог Ю. К. Чернявский, в одном из балтийских десантов — топограф В. В. Андронов. Не спустил флага перед фашистской субмариной капитан гидрографического судна «Норд». На боевом трауле в Нарвском заливе погиб штурман-гидрограф В. А. Радзеевский. Не вернулся в Гидрографическое управление и астроном-геодезист В. А. Яковкин. Не вернулся — значит, погиб, рассуждали гидрографы и назвали в его честь бухту на острове Старокадомского, которую Яковкин первым положил на карту.



В Арктику он пришел в 1937 году после окончания Казанского университета и стажировки на Дальнем Востоке. В экспедиции Наркомзема на Чукотке он приобрел опыт как полярный астроном и, когда через три года попросился в Восточно-Таймырскую гидрографическую экспедицию, был принят немедленно.

Шесть недель добирались из Архангельска до острова Малый Таймыр на ледокольном пароходе «Дежнев». Из-за тяжелой ледовой обстановки подойти к намеченной для базирования юго-восточной оконечности острова не смогли. Пришлось высаживаться в районе мыса Низкий, где тут же развернули строительство жилого дома. Уже через восемь дней первая группа в составе трех человек под руководством Яковкина приступила к полевым работам, которые не прекращались даже в полярную ночь. Дело осложнялось тем, что из сорока семи завезенных из Архангельска собак лишь двенадцать оказались работоспособными.

Основные работы развернулись весной и летом. Партия Яковкина исследовала наиболее удаленный от базы район острова



Старокадомского. Те редкие дни, когда удавалось по-настоящему обогреться, обсушиться и переночевать в крохотном фанерном домике, были праздником. В остальное время довольствовались палаткой. Береговую линию «своей» бухты Яковкин снимал в дни, когда уже шла Великая Отечественная война. Он спешил. Работу, рассчитанную на год, гидрографы тогда закончили за несколько месяцев.

В первые же дни после возвращения в Красноярск в октябре сорок первого Яковкин и его товарищи добровольцами ушли на фронт. Боевое крещение командир топографического взвода артиллерийского полка 374-й Сибирской стрелковой дивизии Яковкин принял на Калининском фронте в ночь под Новый, 1942 год. Затем были бои на Волховском фронте, три с лишним года тяжелых фронтовых дорог. Вот когда пригодились закалка и выносливость, полученные в Арктике!

Война для командира артиллерийского полка Яковкина закончилась 4 апреля 1945 года, когда его тяжело ранило под Кенигсбергом. Долго он скитался по госпиталям. Не раз возвращались письма друзей-полярников с пометкой: «Выбыл»...

Вылечившись, он вернулся в строй. В 1948 году окончил академию и двадцать лет преподавал в бронетанковой академии. Много отличных офицеров воспитал за эти годы кандидат военных наук, кавалер многих боевых орденов и медалей полковник Яковкин. За короткий срок работы в полярной гидрографии он успел познакомиться лишь с теми, с кем зимовал в островном гидрографическом отряде. «После войны встречался с начальником отряда В. Оглоблиным и Н. Печориным (их имена на острове Малый Таймыр носят коса Оглоблинская, мысы Оглоблина и бухта Печорина. — С. П.), но вскоре они перестали отвечать на мои письма», — рассказал Яковкин.



Оно и понятно, ведь оба вскоре ушли из жизни. Поэтому и не могли узнать от них полярные гидрографы о судьбе Яковкина.

Гора и мыс Янченко

Тридцать пять лет назад нам, тогда курсантам Высшего арктического морского училища имени адмирала Макарова, довелось проходить производственную геодезическую практику на Приполярном Урале. Геодезические знаки, как известно, устанавливаются на наиболее высоких местах. Ох уж эти уральские горки! Не Эвересты, всего несколько сот метров высотой, но сколько потов сойдет, прежде чем заберешься на них с поклажей. Одно утешение, что не надо карабкаться на маячащую на горизонте гору Янченко высотой 1685 метров.

Нам тогда и в голову прийти не могло, что она носит имя нашего старшего товарища по полярной гидрографии. Как я жалею, что, вернувшись в Ленинград, не расспросил Степана Алексеевича о «его горé». Он тогда еще был жив. Не знали об этом исследователи Земли Франца-Иосифа, когда в 1956 году, уже после смерти Степана Алексеевича, давали название мысу Янченко на юге острова Земля Георга...

Путь крестьянского паренька с Брянщины к знаниям был тернист и труден. После окончания церковноприходской школы он сумел самостоятельно подготовить себя к экзаменам за гимназический курс. В 1914 году в Киеве он экстерном получил аттестат зрелости и стал студентом местного университета. Однако вскоре из-за отсутствия средств на учебу пришлось его оставить и отправиться на заработки на строительство Мурманской железной дороги, где впервые он и перешагнул полярный круг.

После революции первой самостоятельной работой молодого

астронома-геодезиста в 1927 году стала Северо-Уральская экспедиция Академии наук и Уралплана. Ее начальник А. Н. Алешков писал в отчете: «Ляпинский Урал, расположенный к северу от реки Маны, до сих пор даже на географических картах представлял «белое пятно». Поэтому станет понятным проявленный Северо-Уральской экспедицией интерес к изучению этой страны». Именно тогда была открыта самая высокая вершина Урала — гора Народная и названы окружающие ее вершины в честь президента Академии наук А. П. Карпинского, зампреда Уралплана Б. В. Дидковского, научного руководителя экспедиции профессора Б. Н. Городкова и ее участников А. Н. Алешкова и С. А. Янченко.

Где только потом не носила экспедиционная судьба Степана Алексеевича — то на Крайнем Юге — в Таджикистане, то на Крайнем Севере — в Арктике! Страна строилась, развивалась. Его руки и знания были нужны везде.

В 1937-м он работал астрономом в гидрографической экспедиции на Новосибирских островах. Поздней осенью в море Лаптевых сложилась на редкость тяжелая ледовая обстановка. Ледокольный пароход «Г. Седов», на котором Янченко возвращался на материк, вместе с ледовыми братьями «Садко» и «Малыгин» оказался на вынужденной зимовке у острова Бельковского в море Лаптевых. Вскоре дрейфом льда их поволокло на север.

Среди 217 оказавшихся на зимовке человек были 23 студента старших курсов Гидрографического института Главсевморпути. Для того чтобы они не потеряли год, Янченко предложил организовать учебу на зимовке. С разрешения Комитета по делам высшей школы начал работать необычный дрейфующий вуз, благо специалистов высшей квалификации и профессоров на месте оказалось предостаточно. Большой и сложный курс практической астрономии Янченко взял на себя.

Лекции читались в обширных, но страшно холодных твиндеках «Г. Седова». Так как люди находились на стоявших в полукилометре друг от друга судах, дежурная группа студентов, вооруженных винтовками на случай нападения белых медведей, ежедневно доставляла лекторов на «Г. Седов». Запись лекций здесь не поощрялась не только потому, что чернила в помещении мгновенно замерзали, но и по причине недостатка бумаги. Нередко студент сдавал домашнее задание в виде свитка — убористо исписанной консервной этикетки. Частые пурги, авралы во время сжатий, плановые работы по строительству ледовых аэродромов не мешали всем студентам весной сдать экзамены. А затем самолеты полярной авиации вывезли их на Большую землю. Из студентов на зимовке остался лишь любимый ученик Янченко — В. Х. Буйницкий. Он вернулся лишь через два года, после 812-дневного дрейфа «Г. Седова» в Центральном полярном бассейне, Героем Советского Союза. Вместе с дипломом инженера-гидрографа он получил назначение директором Арктического научно-исследовательского института.

Янченко и впредь совмещал свою производственную и педагогическую деятельность. Много лет он руководил учебно-производ-

ственным отрядом, через который прошли сотни будущих инженеров-гидрографов. Его любили за доброжелательность, за постоянное стремление быть нужным людям. Но этот скромный, трудолюбивый человек был беспощаден к себе, когда дело касалось долга. В суровую блокадную зиму сорок второго он исполнял обязанности начальника Гидрографического управления Главсевморпути в Ленинграде и согласился эвакуироваться последним, только после того как была развернута деятельность управления на новом месте. Его жена умерла от истощения в первый день приезда в Красноярск. Янченко с большим трудом удалось вернуться в строй, хотя полностью он так и не поправился.

Невозможно рассказать о всех географических объектах, которые были «подарены» полярникам по праву первопроходства еще при их жизни. Здравствуют и поныне «владельцы» островов в Карском море — полярные гидрографы И. М. Калиткин и М. И. Цыганюк. В Москве живет геолог Л. В. Громов, именем которого названа гора на острове Врангеля. А имя проживающего в Ленинграде профессора М. М. Ермолаева на Новой Земле носят одновременно гора, мыс и бухта.

В давние времена, когда только начиналось исследование Арктики, таких названий на карте было много. Тогда не считалось зазорным оставлять на них своеобразные автографы в виде названий. В советское время такая форма номинации практически прекратилась еще в середине 30-х годов. Часть именных названий в честь здравствовавших тогда была снята с карт, остальные постепенно приобрели мемориальный смысл, ибо не вечен человек... Жаль, что исчезает давняя арктическая традиция, а с ней иногда и названия в честь достойных людей, как, например, исчезли названия в честь первых Героев Советского Союза, которые спасали челюскинцев, или названия в честь видных деятелей Главного управления Северного морского пути. Имя И. Д. Папанина сохранилось в Арктике лишь в виде небольшого мыса на восточном побережье Таймырского полуострова, где он еще в 1934 году построил избушку. Когда теперь для них найдется место на карте Арктики? И найдется ли: больших безымянных объектов не осталось, маленьким вроде бы и неудобно присваивать такие громкие имена.

И с другой стороны, карта — не энциклопедия. Она должна быть достаточно консервативной. Названия на ней нельзя бесконечно менять, иначе картой будет невозможно пользоваться и мы перестанем понимать друг друга.



Виктор Комаров, Юрий Муравин
и Александр Муравин (фото)

СЕВЕР В КАМНЕ

Камень. Невзрачный темный. Чуть окатанный где-то, может в русле горного ручья или реки, а может — тысячелетия назад — в морене растаявшего ледника. Окунув в воду, мастер разглядывает его, поворачивая в крепких, с вьевшейся в кожу каменной пылью пальцах, и, в сколах увидев то, что искал, включает камнерезный станок.

Со звоном работает сверкающий диск алмазной пилы. Минута, другая... Тонкий, как от ножа, разрез разваливает камень надвое — и... Для того, кто видит в первый раз, это удивительно: будто оживает унылый холодный камень. Перед нами вдруг открывается неожиданная красота прихотливого и нежного цветного рисунка.

Это — агат. Пожалуй, один из самых загадочных минералов нашей планеты и уж во всяком случае самый «многоликий» из цветных камней. И самый популярный среди любителей-коллекционеров.

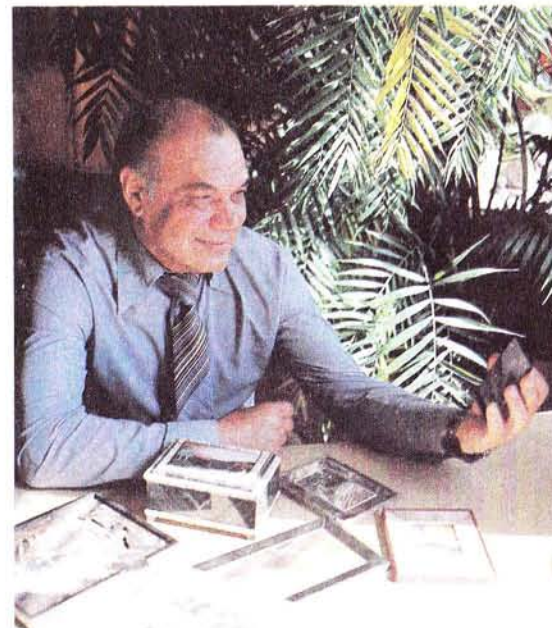
Агат стал первопричиной «каменной болезни» и Александра Сергина, неожиданно «открывшей» в нем талант художника. В прошлом геолог, он давно был равнодушен к камню — этому вечному творению природы и столь же вечному спутнику человеческой жизни.

Однажды, почти сорок лет назад, связал он свою жизнь с Севером — горным и суровым краем. Для геолога он и сегодня непрочитанная книга, а в те годы — толком даже и не раскрытая.

Сегодня у Александра Сергина уже не один десяток картин-миниатюр, выполненных из цветного камня. Инкрустация, мозаика — основные приемы художника, выбравшего как изобразительное средство самый долговечный, но и самый неподатливый материал.

Кварцит, яшма, агат, оникс, чароит, халцедон, многие другие цветные поделочные камни и горные породы в умелых руках

Самодельный художник
А. Сергин

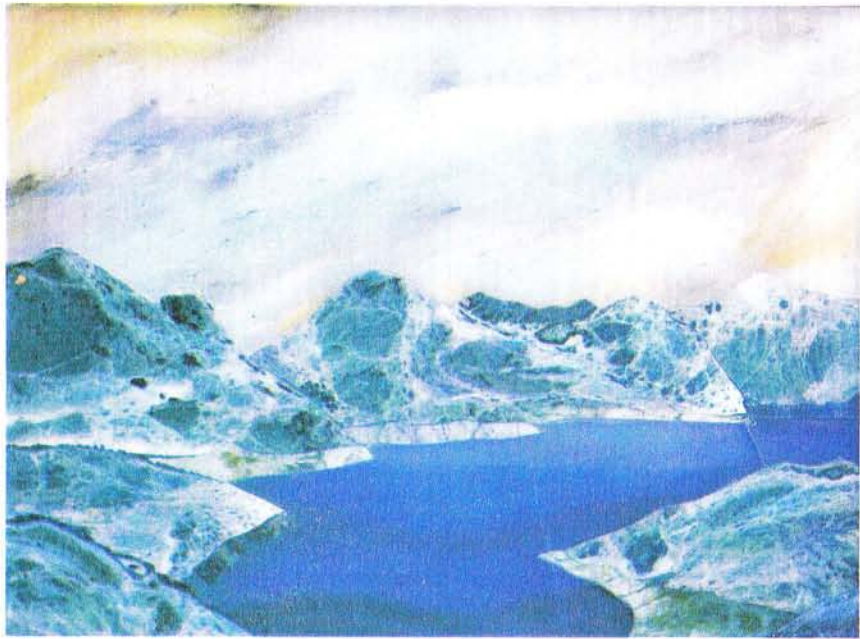


мастера становятся как бы пластичными, проявляют свою широкую цветовую палитру, воссоздают такие сложные композиции, как северные и среднерусские ландшафты.

Небольшие, размером с блокнот или книгу, пейзажные миниатюры составляются художником из блоков — деталей, которые он сумел разглядеть на срезе очередного камня. Вот серая яшма. Сама природа увековечила в ней рисунок северных гор: сопки-гольцы с осыпями на склонах и редкими лиственницами у подножия, скалистые теснины, горный распад. Но вот в «распад» ложится кусочек туманно-прозрачного халцедона: оживает межгорье — течет по нему уже светлый торопливый ручей, на крохотном плато разливается озерком. Но слишком ровны берега у озера — кусочки зелено-серого моховика врезаны в халцедон, и озерко стало уже настоящим, таким, каких в горах тысячи. И все-таки мало, мало жизни в этом пейзаже. Художник ищет: просмотрены десятки каменных срезов. Наконец вот оно — кусок так называемого бастионного агата. Такие пенные пороги он не раз встречал у озер. Остается лишь «бросить» в середину этого водопада темные, оглаженные водой камни...

Ювелирно точно, так, что не разглядеть переходов, ложатся, вписываются детали пейзажа — искусство природы, создавшей их, соединяется с мастерством художника-камнереза. Клей схватывает и связывает их воедино и навеки. Затем шлифовка, полировка, незамысловатая рамка из горной породы. Работа закончена...

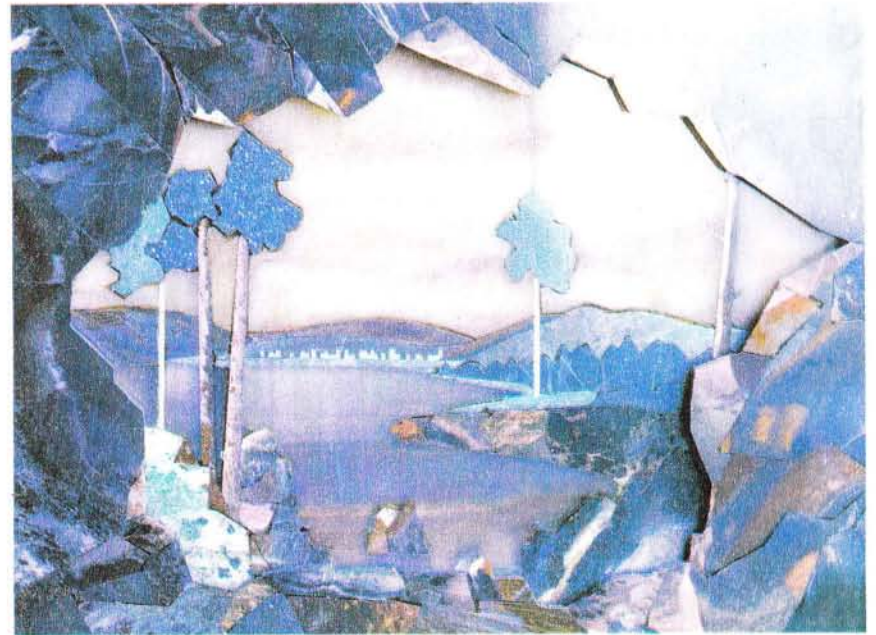
Выставки работ Александра Сергина — самодеятельного художника-камнереза из поселка Хасын, — проходившие в Магадане, неизменно привлекают внимание не только знатоков и любителей



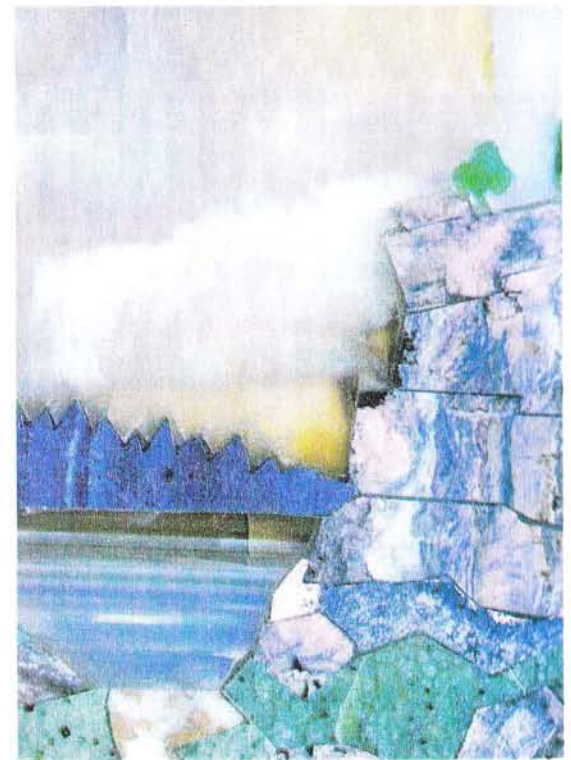
Озеро

Горы

камня, которых в этой северной области Российской Федерации, богатой цветными минералами, множество, но и тех, кому они впервые открыли красоту суровых здешних гор, искусство человеческих рук и великого зодчего — Природы.



Северный пейзаж



Утес



Игорь Константинов

КОГДА БЕЛЕЕТ БЕЛОЕ МОРЕ

Фотоочерк

В конце осени забелело Белое море. Щедрый морозы разбрасывают по его просторам громадные льдины, а обильные снегопады частенько белят их. Тихо в эту пору на море. Не слышно его голоса. Пожалуй, лишь тюлени нарушают зимний покой Белого моря. Много их в это время здесь собирается. Десятки тысяч гренландских тюленей, или, как их еще называют, лысунов, обживают беломорские льдины, устраивают на них залежки.

Летом гренландских тюленей в Белом море сложно увидеть. Их стада в эту пору на Севере, среди плавающих льдин, держатся. Ведь не зря этих животных спутниками льдов называют. Льды и море для этих животных дом родной.

На льдине тюлень неповоротлив, передвигается медленно, слегка поднявшись на передних лапах, оставляя слегка когтистый след.

В море тюленя не узнать. Он ловок, быстр, подолгу может не показываться из воды. Вынырнул на мгновение, осмотрелся — и снова под воду. Надоело резвиться или охотиться — вышел на льдину и поплыл на ней, подставив спину северному солнцу.

К зиме лысуны, летовавшие от западной части моря Лаптевых до берегов Шпицбергена, собираются в Белом море. Это обособленная популяция гренландских тюленей. Ведь, как считают ученые, в мире существует еще две группы этих животных — ян-майенская и ньюфаундлендская у берегов Канады и Гренландии, в северной части Атлантики. Специалисты полагают, что эти три стада держатся обособленно и между собой не смешиваются. У них разное время гона, линьки, рождения детенышей. Да и для размножения они собираются в строго ограниченных, далеко отстоящих друг от друга районах.

Белое море — родина одной из популяций гренландских тюленей. Сюда ежегодно к моменту ледостава приходят лысухи, чтобы пополнить свое стадо и выкормить потомство.

Прилетел вертолет



В конце зимы, когда заметно увеличивается на Севере день, да и солнце щедрее светит, замерзшее море превращается в громадный детский сад. Некоторые льдины сплошь усеяны дымчатосерыми тюленями — это счастливые мамы. Рядом с каждой лежит малыш. А у некоторых, правда редко, два. Все малыши в это время на одно лицо, но только не для матери. Она ни за что не накормит чужого, да и прогонит его, если он попытается к ней



На главной улице...



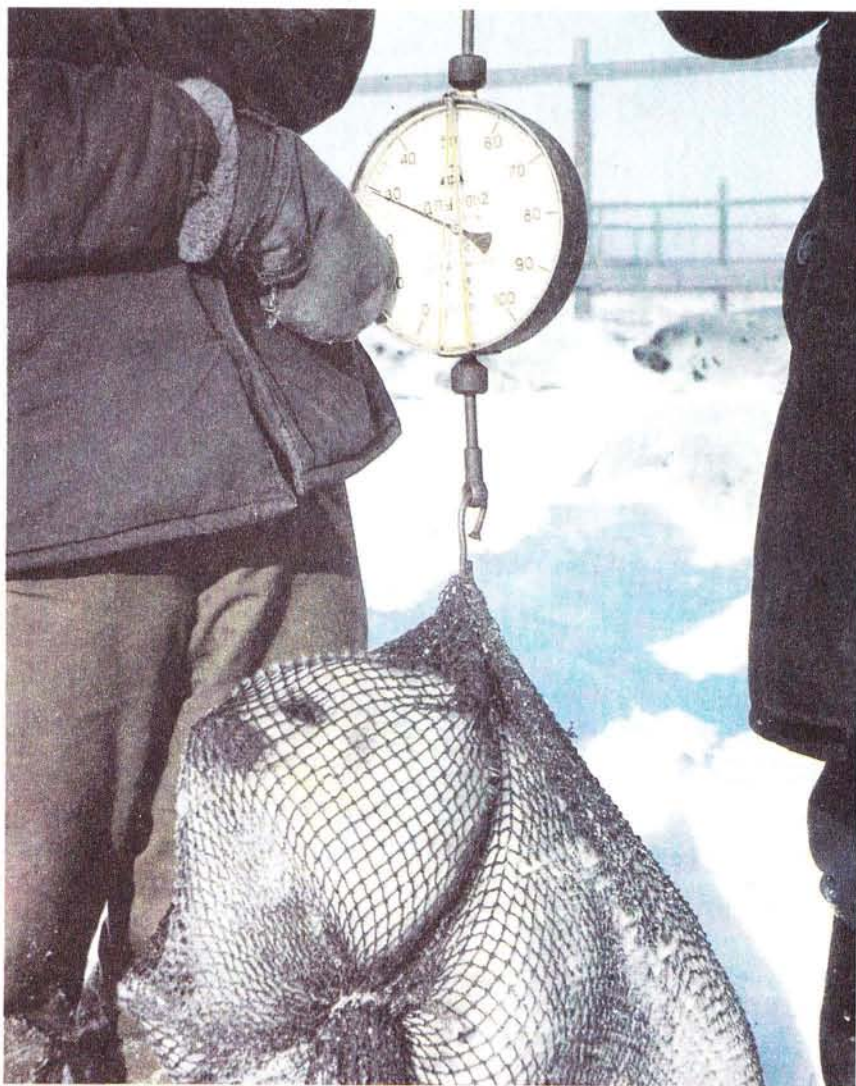
Близко к себе не подпускают

◁ Очередная линька

приблизиться. Но своего она кормит до отвала. Сама за период лактации сильно худеет, хотя он у тюленя совсем недолгий, меньше месяца. Зато малыш, весивший при рождении около восьми килограммов, за это время набирает иногда полцентнера. А все потому, что молоко тюленьё необычное — жирность его достигает до 30%. Тюленьёнок не только толстеет, но и очень быстро меняет цвет своей шубы. Первые пять дней она у него зеленоватобелая. За это его зеленцом зовут. Потом она белеет — он превращается в белька. И в этом наряде он недолго нежится. Эмбриональный мех лохматится, повисает клочьями, начинает выпадать. Белёк превращается в хохлушу.

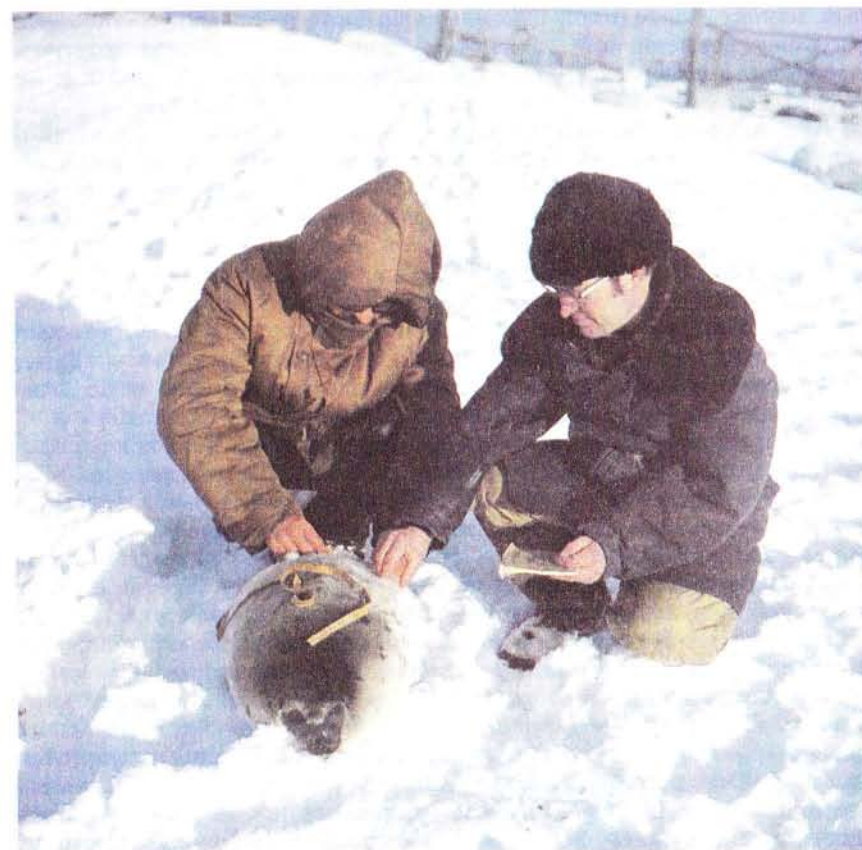
В это время мать заканчивает кормить малыша. У нее появляются другие заботы: пришла пора гона, надо думать о продолжении рода. И тюленихи покидают своих детей. Больше уже они не подходят к ним, не оберегают, не кормят.

Малыши с каждым днем становятся темнее, теряют свои бе-



◁ Взвешиваться неинтересно

лые шерстинки, понемногу передвигаются по льдине, нежатся на солнце, худеют и с любопытством посматривают на воду. Ведь скоро придет пора, когда можно будет спуститься со льдины в море и начать охотиться за рыбой. Но произойдет это, когда они превратятся в серок. Их мех тогда станет серебристым, искрящимся на солнце. Но это случится через две-три недели. И в таком наряде они проживут два года. А потом снова начнут менять цвет своей шубы. К семи-восемью годам на светлых боках животных появляются темные пятна в виде крыльев — крыланом-



Приходится терпеть...



Где же мама...

вый наряд — это окончательная окраска гренландских тюленей. К этому времени они достигают длины 180—185 сантиметров, а вес их доходит до 160 килограммов. Они уже половозрелые животные.

На льдинах Белого моря тюленья молодежь в безопасности. Тут нет белых медведей, волки с берега до залежек не добираются. Если случается среди малышей гибель, то по другим причинам: их может затереть льдиной, во время качки смыть в море, и они не могут выбраться на высоко торчащий из воды лед, а бывает, что морозы сильные их не щадят.

За беломорской популяцией гренландских тюленей постоянно наблюдают ученые. Со специально оборудованных самолетов ведется съемка залежек. Этот метод, как полагают ученые, дает возможность довольно точно подсчитать количество животных.

Гренландские тюлени — промысловые животные; зная, сколько их, можно планировать без ущерба поголовью их добычу. Ведь перенаселение могло бы подорвать кормовые запасы в море. Бескормица привела бы к различным болезням, эпидемиям, массовой гибели.

Конечно, ученых интересуют не только вопросы учета. Они выясняют возрастную структуру стада, влияние промысла на тюленей. Их интересуют темп размножения и возраст родителей. Ученые выясняют и причину естественной смертности животных. Это тоже очень важный вопрос. Надо знать, нет ли какой-либо эпидемии. Вопросы морфологии тоже важны для биологов. Зная размеры, вес, упитанность, можно судить о состоянии здоровья тюленей. Это тоже одна из сторон при регулировании количества добываемых тюленей. Вместе с учеными промысловики согласуют сроки, лимиты добычи. Для того чтобы подробнее узнать жизнь тюленей, их метят. Все эти работы ведутся главным образом зимой, когда белеет Белое море и льдины на десятки километров становятся домом для гренландских тюленей.

И. Головкина

«СЕВЕРНЫЕ НОВОСТИ» — СЛУЖБА ИНФОРМАЦИОННОГО ОБМЕНА

В развитие мурманских инициатив М. С. Горбачева АПН предложило создать международную программу по обмену информацией между изданиями северной тематики нашей страны и органами печати США, Канады и стран Северной Европы.

В ноябре прошлого года в Ленинграде прошел международный семинар журналистов стран-участниц «Службы северных новостей».

В семинаре приняли участие 15 советских журналистов, представляющих газеты всех северных регионов СССР: из Якутска, Хабаровского края, Дудинки, Архангельска, Петрозаводска и др. Зарубежные издания представляли 11 журналистов из США, Канады, Финляндии, Дании, Гренландии, Норвегии, Исландии, Швеции.

Что греха таить, мы недостаточно хорошо знаем друг о друге, информация шла скудная или однобокая. Долгие годы мы настойчиво твердили, что у народов советского Севера уже давно решены все проблемы, что никаких, ни национальных, ни культурных, проблем просто не может быть. Закрывали глаза на негативное. Старательно разделяли на «у нас» и «у них». То же делали и «на той стороне». Все забывали, что экстремальные условия Севера (а они одинаковы везде — и в Канаде, и на Таймыре) диктуют особый образ жизни, упорную борьбу человека за выживание. И потому у народов, живущих в этих регионах Земли, совершенно закономерно возникло много общего и в образе жизни, и в обычаях, традициях, культуре.

Вопросам сотрудничества и международных контактов коренных жителей Севера посвятил свое выступление известный советский писатель и эксперт ЮНЕСКО по арктическим народам и культурам Юрий Рытхэу. По его мнению, желание журналистов встретиться в Ленинграде во многом можно объяснить тем, что сами народы Севера, издавна заселившие самые суровые окраины планеты, хотели бы больше знать друг о друге. Но так уж получалось, что в наш век спутников, космической техники, компьютеров и реактивной авиации потребовалось более сорока лет, чтобы жители острова Святого Лаврентия (США) смогли встретиться со своими родственниками, живущими от них на расстоянии 45 миль в Советском Союзе. Этому препятствовали ледяные топоры «холодной войны», взаимная подозрительность, неверие и стереотипы официальной пропаганды. И вот в прошлом году три большие группы аляскинцев побывали на Чукотке, перелетев через Берингов пролив (как заметил Юрий Рытхэу, ему случалось иногда совершать кругосветное путешествие, чтобы посетить своих аляскинских друзей). К чукчам приезжали и гренландцы и канадцы.

Сегодняшняя международная обстановка открывает новые

пути для международного диалога. Стремление знать друг друга — не просто утоление праздного любопытства. Оно позволит использовать взаимный опыт для улучшения жизни человека на Севере, более эффективной охраны его здоровья, борьбы с алкоголизмом и другими принесенными бедами. Оно поможет развивать традиционные отрасли хозяйства и осуществлять кооперацию в новых, более благоприятных международных условиях, делиться опытом в развитии традиций и в их сохранении. Традиции в культурном опыте северян, подчеркнул Ю. Рыхтэу, — это не пепел, как думают некоторые, а огонь, поддерживающий самобытность жизни и национальное самосознание, это корни, питающие родные языки северных народов и их литературу.

О сохранении северной природы говорил один из первых советских ученых, выступавших на семинаре, академик А. Ф. Трешников. Его выступление было как бы ретроспективой. Вспоминая об истории советских исследований Крайнего Севера и Арктики, об ученых-пионерах, ученых-первопроходцах, среди которых был и он сам, А. Ф. Трешников обратил внимание на то, что вопросы охраны природы Крайнего Севера возникли относительно недавно. Раньше этот регион называли краем непуганых птиц и животных. Полярные районы очень богаты полезными ископаемыми, пока в основном нетронутыми, и человек неизбежно должен был начать стремиться сюда. На Север пришло большое число людей — осваивать месторождения нефти, газа, угля, полиметаллических руд. Но беда в том, что у многих людей, приезжающих работать по контракту в приполярные районы, очень низкая экологическая культура. Именно поэтому такое большое значение имеет широкая пропаганда знаний об Арктике, и здесь свое слово должны сказать журналисты, пишущие о Севере.

На вопросах экологии останавливались многие из специалистов, выступавших перед журналистами. Так, Б. А. Крутских, директор Арктического и Антарктического НИИ, отметил, что загрязнение атмосферы в Арктике сегодня примерно на уровне фонового загрязнения северного полушария. Видимо, загрязнение атмосферы в Арктике происходит за счет переноса веществ из других районов земного шара. Поэтому главной задачей ученых всех стран, а также средств массовой информации Б. А. Крутских считает борьбу за то, чтобы и здесь, и в других районах не развивались промышленные комплексы без очистных сооружений, максимально сокращающих выбросы в атмосферу.

Следы увеличения загрязнения окружающей среды заметны сегодня и в финской Лапландии. Об этом с тревогой говорил корреспондент финской газеты «Похьяелан саномат» Теллерво Хоппула. По его мнению, это серьезная угроза для саамов: как оленеводство, так и рыболовство — их традиционные занятия — полностью зависят от природы и ее чистоты. Охрана природной среды должна стать общей заботой всех государств северного региона, и решать этот вопрос нужно в тесном сотрудничестве.

Научно-технический прогресс наложил свой отпечаток на жизнь саамов, вынудил их изменить традиционные места выпаса

оленей. Финские саамы требуют решения своих проблем и от государства. Они считают, что Финляндия в той или иной степени должна признать их старые права на землю и воду, что они должны обрести право голоса в решении дел на своей территории. Все эти вопросы как составная часть, говорил Т. Хоппула, должны войти в закон о саамах, разрабатываемый в этой стране. Это попытка законодательным путем предоставить народу саамов «режим наибольшего благоприятствования».

Разговор о проблемах коренных жителей Аляски на семинаре вели редакторы американских газет «Тундра таймс» — Александра Макклэхэнэн и «Анкоридж дейли ньюс» — Ховард Уивер. Они говорили о пристрастности, в хорошем смысле этого слова, своих печатных органов, их пристрастности делу сохранения и развития культуры аляскинских народов. Потрясает трагическая статистика, иллюстрирующая социальные беды коренных жителей. Процент самоубийств среди них в 6—7 раз выше, чем среди белого населения штата. Особенно он высок среди индейцев, эскимосов и алеутов моложе 20 лет. Около половины всех заключенных, содержащихся в тюрьмах Аляски, составляют аборигены. Алкоголизм разрушает семьи, вызывает рождение детей с аномалиями. По мнению А. Макклэхэнэн и Х. Уивера, пресса в этих вопросах должна выступать в роли «сторожевого пса», пробуждающего общественность. Но решать эти проблемы должны, конечно, не только журналисты, но и представители администрации штата на всех уровнях и широкие круги общественности.

Положение усугубляется тем, что коренные жители Аляски — это в большинстве своем люди бедные. А телевидение каждый день рассказывает о благополучной и даже «шикарной» жизни в других американских штатах, на юге. И люди, особенно молодежь, хотят большего, хотят увидеть иной мир. Рождается критическая ситуация, рождается на стыке двух разных культур. Так, например, одной из проблем стала следующая: чтобы сохранить национальную и культурную самобытность, местные жители отдавали детей в индейские школы. Это поддерживало их традиции, но отрицательно сказывалось на общеобразовательном уровне при попытке молодых людей продолжать учебу в дальнейшем. Проблемы возникают постоянно, и все-таки есть надежда, что Аляска сможет найти свой «культурный симбиоз». Американские журналисты говорили о том, что наилучшим выходом стала бы «модель Аляски», в которой в равной степени будет представлена культура коренных народностей и культура белого, пришлого населения.

Мнение большинства участников семинара выразил редактор выходящей в Нанайском районе Хабаровского края газеты «Красное знамя» А. А. Севрюков. Журналисты в результате этой встречи воочию убедились, что многие проблемы, касающиеся развития межнациональных отношений, культуры, языка, быта народов Севера, оказались созвучны по своему содержанию и одинаково волнуют людей как на Аляске, так и в Норвегии, Финляндии, на советском Дальнем Востоке и советском Севере.

Мы с тревогой замечаем, что многие представители молодого

поколения малых народностей Севера теряют интерес к своему языку, своей культуре. Они чувствуют себя как бы замкнутыми, ущемленными, стремятся поскорее «стать как все», приобщиться к массовой культуре, забывая о многовековых традициях своих предков. В Нанайском районе тоже происходит подобный процесс. Мы стремимся возродить интерес нанайцев к своей национальной культуре. Раз в месяц выпускаем страничку газеты на нанайском языке, еженедельно даем в эфир получасовую программу на языке коренных жителей.

Участники семинара были едины и во мнении, что информация нужна точная, правдивая и нужен интенсивный обмен ею. Так, редактор выходящего в Канаде журнала для канадских эскимосов «Инукутитут» Дэвид Вэбстер сказал в своем выступлении, что на родине его часто спрашивают, как выглядит советский Север. С 1983 года он работал в комитете, который занимался обменом научной информации о Севере между советскими и канадскими учеными и преподавателями. На этой основе советские коллеги Вэбстера выпустили книгу о канадском Севере, а ему удалось в 1988 году подготовить специальный номер журнала, посвященный народам советского Севера. Теперь он получает множество писем от читателей с рассказами о том, как им помогает эта информация. В Канаде есть телевизионная компания, которая готова снимать видеопрограммы о советском Севере, тогда канадские иннуиты (эскимосы) получают широкую возможность познакомиться с жизнью своих советских соплеменников.

Контакты должны расширяться, должны быть личные встречи, должен быть обмен информацией, говорили все участники. Земля — наш общий дом. Народы Севера — это мирные народы, желающие, чтобы в их общем доме царили мир и спокойствие, сказала Иоханна Петруссен, корреспондент крупнейшей газеты «Гренландпостен» и радио Гренландии.

Все участники семинара «Службы северных новостей» единодушно проголосовали за проект устава, предложенный канадской журналисткой Аннэлис Пул (газета «Норд ньюс»), который содержит всего четыре пункта:

— «Служба северных новостей» существует для распространения статей и других информационных материалов и фотографий между членами этой службы для последующего использования этих материалов по их усмотрению;

— «Служба северных новостей» существует для укрепления взаимопонимания и сотрудничества в вопросах развития Севера;

— «Служба северных новостей» существует для передачи материалов между ее членами без редактирования или изменения содержания;

— «Служба северных новостей» способствует развитию обмена между журналистами, представляющими ее членов.

Будущее покажет, насколько эффективной будет эта новая международная программа. Но ее первые практические шаги в виде множества публикаций в газетах стран-участниц обнадеживают.

В. Одинцов, Е. Сыроечковский

ФОРУМ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ АРКТИКИ

Сбор и практическая реализация научных данных, полученных в результате исследовательской деятельности в Арктике, практически в любой дисциплине имеют важное значение и нередко требуют международного сотрудничества. Особенностью фундаментальных и прикладных исследований, проводимых учеными многих стран в различных высокоширотных районах арктического региона, является большая взаимосвязь, чем у исследований, проводимых в умеренных и тропических широтах. Наряду с этим разработка и успешное претворение в конкретные дела глобальной стратегии природоохранительной деятельности в труднодоступном районе нашей планеты — весьма трудная задача, для выполнения которой нужны не только интеллектуальное и физическое напряжение ученых, но и значительные финансовые средства. Вполне очевидно, что там, где трудно и сложно, а иногда и просто невозможно справиться одной стране, сотрудничество на многосторонней основе существенно повысит эффективность проведения и результатов исследований.

Это и явилось лейтмотивом знаменательного в истории исследования высокоширотных районов события: с 12 по 15 декабря 1988 г. в Ленинграде прошла первая конференция приарктических государств по координации научных исследований в Арктике. Ее участники — представители восьми приарктических стран: Дании, Исландии, Канады, Норвегии, Советского Союза, США, Финляндии и Швеции. Кроме «ледовых стран», как еще называют эти государства, в конференции приняли участие представители Франции, ФРГ, Японии.

Конференция собрала свыше 50 известных полярных исследователей, ученых и явилась воплощением в жизнь инициативы Советского Союза о созыве подобной конференции, выдвинутой 1 октября 1987 года в Мурманске М. С. Горбачевым.

Накануне открытия конференции в Ленинграде прошло еще одно важное событие для изучения арктического региона — переговоры приарктических государств о создании Международного арктического научного комитета (МАНК), который намечается образовать в ближайшее время. МАНК станет не только первым международным неправительственным органом, координирующим научные исследования в арктическом регионе, но и первым органом международного сотрудничества в высоких широтах Арктики.

Участники конференции на основе уже достигнутых результатов сотрудничества (в основном двухстороннего) между приарктическими странами, исходя из общих задач развития науки и арктического региона, обсудили возможные направления, перспективы и формы международного сотрудничества в исследованиях Арктики. Такое сотрудничество необходимо для понимания глобальных процессов, происходящих на нашей планете, углубления знаний о природных особенностях арктического региона, антропо-

погенных воздействиях на природу, а также для содействия социально-экономическому и культурному развитию коренных народов, проживающих в районах Арктики.

Основная работа конференции в секциях проходила по многим направлениям. Обмен мнениями, информацией, опытом охватил широкий круг проблем.

Участники конференции единодушно выразили мнение, что внимания требуют вопросы, связанные с загрязнением окружающей среды, сохранением биоресурсов, интересами коренного населения арктического региона, с изучением его этнических особенностей, развитием культурных связей между северными народами.

Биологические ресурсы Арктики должны пониматься в широкой биолого-экологической трактовке. С одной стороны, это возобновимые ресурсы, непосредственно используемые в хозяйственной деятельности: охотничье-промысловые животные, ресурсы рыб и других водных организмов, промысловые морские млекопитающие, пастбищные ресурсы северных оленей, кормовые ресурсы лугов.

С другой стороны, это почвенный покров и растительность, животный мир в целом, экосистемы, составляющие основу окружающей природной среды, биологически функционирующей и возобновимой. Их рациональное использование и охрана являются основой нормального функционирования всех биологических систем как арктического региона, так и Севера в целом.

Промыслово-охотничье хозяйство, оленеводство и рыболовство являются основой традиционной жизнедеятельности народов советского Севера: ненцев, саамов, хантов, эвенков, чукчей и др. Практика показывает, что ни материальная помощь со стороны государства, ни строительство поселков не могут решить основных проблем социального и экономического развития коренных народностей Севера, если они будут лишаться своих исконных угодий, богатых биологическими ресурсами. Вполне очевидно, что роль биологов и экологов в решении трудностей современной этнической проблемы арктического региона, как и Севера в целом, является не меньшей, чем роль этнографов, социологов и экономистов.

Биологические ресурсы Арктики обладают специфическими особенностями, вызванными крайне суровыми климатическими условиями. Главная из них — особая уязвимость, ранимость биосистем и их компонентов.

Время настоятельно требует создания единого, основанного на общепонятных принципах биогеографического районирования как арктического региона, так и области Севера в целом.

Это позволит приарктическим странам совместно, на научной основе разрабатывать эффективные мероприятия по охране и использованию биологических ресурсов и экосистем, созданию рациональной сети биосферных заповедников, охраняемых территорий и акваторий, станций экологического мониторинга, научных экологических стационаров.

Необходимо организовать охрану морских акваторий в местах скопления китообразных, ластоногих, в районах кормовых полей морских рыб, концентрации морских птиц, беспозвоночных, водорослей. Таких важных для охраны арктических экосистем районов особенно много вблизи евразийского побережья СССР, побережий Аляски, Канадской Арктики. Особого внимания заслуживает район так называемой «Большой полыньи» — богатых жизнью разводов среди льдов, ранее называвшихся «Полыньей жизни». Не вызывает сомнений целесообразность изучения вопроса о природоохранной регламентации таких уникальных арктических экосистем и исследования возможности создания здесь заповедных акваторий.

Складывающаяся в Арктике антропогенная обстановка вызывает необходимость в ближайшее время разработать научные основы охраны и восстановления нарушенных экосистем, в частности почвенно-растительного покрова тундры как основы жизнедеятельности и функционирования тундровых биогеоценозов в целом. Не разработаны экологические нормативы степени загрязнения воздушного бассейна по отношению к растительному покрову арктической зоны. Нет норм экологически обоснованного, жесткого регламента для использования в высокоширотных районах транспорта и различной техники. Недостаточно разрабатываются и внедряются в нашей стране транспортные средства, щадящие почвенно-растительный покров тундры и северных редколесий.

На заключительном пленарном заседании участники конференции пришли к общему выводу о том, что увеличивающееся загрязнение окружающей среды и заметное истощение биоресурсов в регионе являются результатом возрастающей, не всегда рациональной экономической деятельности человека. По-видимому, чтобы решение проблем охраны природы, сохранения биоресурсов было успешным, необходима и определенная координация экономического освоения высоких широт в международном масштабе.

Дальнейшее развитие научных связей приарктических стран, несомненно, приведет к совместному решению таких проблем, как эксплуатация природных ресурсов, социально-экономическое развитие региона. Одновременно возникла необходимость принимать совместные меры для перехода к таким формам и методам экономического развития, которые были бы экологически чистыми, ресурсо- и энергосберегающими. Экономике необходимо будет соединить с экологией. Как показывает современный опыт антропогенной деятельности в арктическом регионе, развитие экономики в ущерб экологии не может быть оправдано.

Потребуется огромные усилия и капиталовложения, чтобы выполнить строгие требования по защите окружающей среды при дальнейшем осуществлении социально-экономической деятельности в Арктике.

СОДЕРЖАНИЕ

ВЫСОКИЕ ШИРОТЫ: СТРАТЕГИЯ ОСВОЕНИЯ

- В. Бардин, А. Награльян (фото)
«Сибирь» идет к полюсу. *Фотоочерк* — 6
- И. Зотиков
Антарктида — мирный полигон науки — 14
- В. Иванов
К тайнам недр шестого континента — 26
- Б. Прохоров
Кто они, северяне? — 38
- Г. Бурков
Воздушный «поводырь» Арктики — 54
- Н. Вавилов
Проблема северного земледелия — 68

ШАГИ В НЕВЕДОМОЕ

- Владилен Троицкий
Памятные места Великой Северной
экспедиции на Таймыре — 82
- Александр Пика
Ямальские экспедиции 1920-х годов — 93
- Олег Овсянников
Людей ушедших имена... — 115
- Григорий Чесмочаков,
Владимир Ярославцев (фото)
И заложили порт на берегу — 123
- Геннадий Михайловский
Здоровье Баренцева моря — 129
- Дмитрий Орешкин
«Шагреновая» суша. *Гипотеза* — 140
- Марк Дюргеров
На леднике Ронне — 150
- Геннадий Буянов
Тревожные мили Антарктики — 163
- Василий Карпий
Антарктида добрее не становится — 172
- Чунер Таксами
Они были первыми — 188

Олег Ларин
В царстве дерева и топора — 202

Сергей Доморощенин
Я выбрал Мезень — 221

Ирина Круглова
Какая одежда нужна в Заполярье? — 234

Валерий Орлов
Река птичьих «грандов». *Фотоочерк* — 247

ПОД ПОЛЯРНОЙ ЗВЕЗДОЙ

- Анатолий Лебедев
Коса Двух Пилотов — 258
- Владлен Крючкин
«Друзья по риску жадут риска» — 292
- Элизабет Миддлтон
Голодная зима — 303
- Фарли Моуэт предупреждает.
Предисловие переводчика — 307
- Фарли Моуэт
Морские слоны (глава из книги) — 309
- Николай Балаев
Соучастники — 334
- Владимир Бардин
Глубины озера Радок — 356
- Полярный исследователь и писатель.
Предисловие переводчика — 368
- Ричард Бэрд
Удар (глава из книги) — 370
- Савва Успенский
Бренда Картер — художник, путешественник,
натуралист. *Фотоочерк* — 383

ВЕСТИ

- И. Цигельницкий
Исследования полярных областей
за рубежом — 392
- В. Галенко
Книжная полка «Полярного круга» — 400
- Е. Миловидов, В. Устинюк (фото)
Полярная филателия. *Фотоочерк* — 406

Валерий Богданов
Как Мария стала Татьяной — 410

Б. Масленников
На речных судах из Англии в устье Енисея — 417

Александр Трутнев
Нефть из... шахты — 427

В. Мерцалов
Золото с «Эдинбурга» — 431

С. Попов
Увековечены при жизни — 434

Виктор Комаров, Юрий Муравин
и Александр Муравин (фото)
Север в камне — 444

Игорь Константинов
Когда белеет Белое море. *Фотоочерк* — 448

И. Головкина
«Северные новости» — служба информационного обмена — 455

В. Одинцов, Е. Сыроечковский
Форум исследователей Арктики — 459

Научно-художественная книга

ПОЛЯРНЫЙ КРУГ 1989

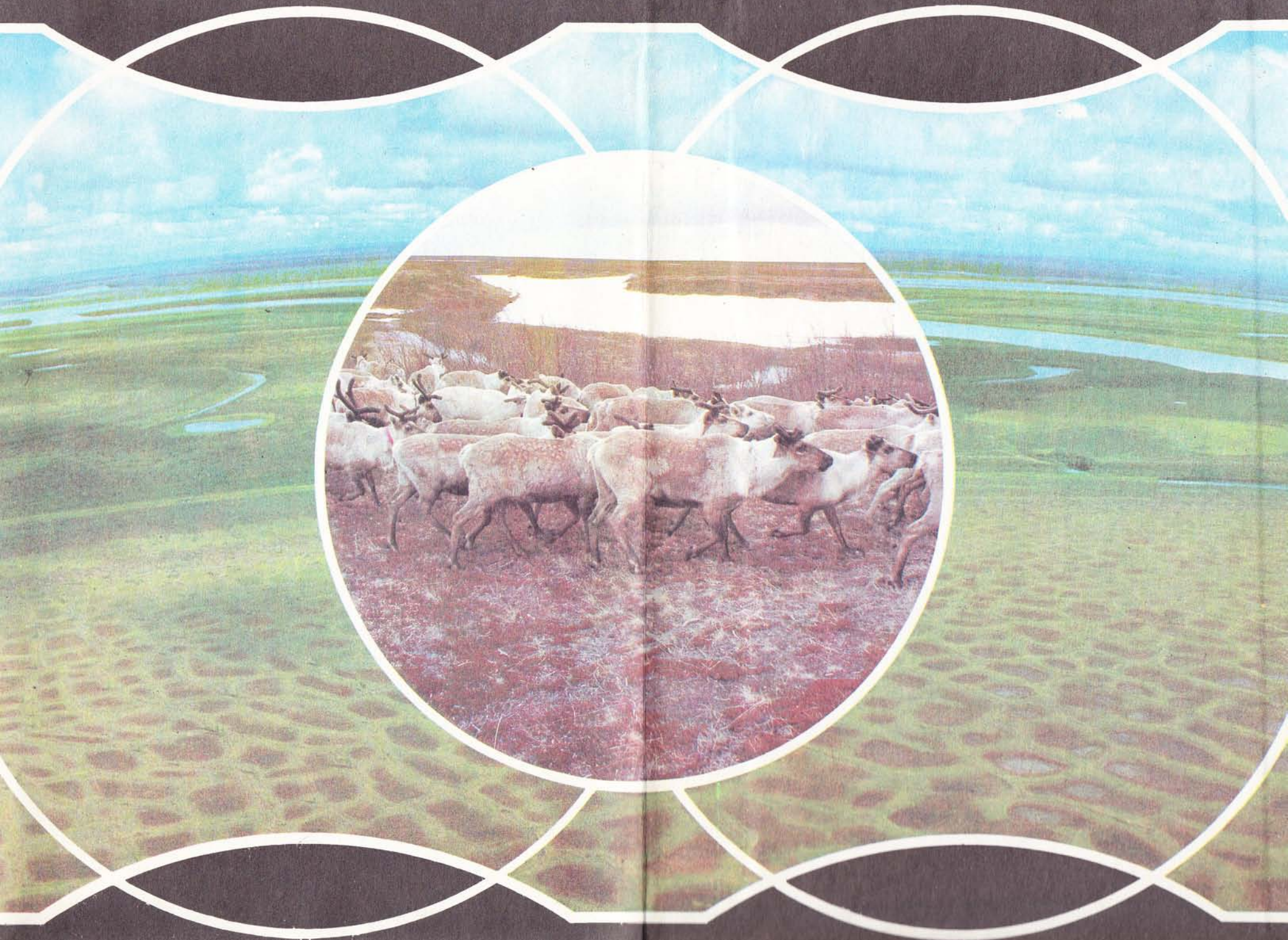
Редактор Т. Д. Изотова
Редактор карт Д. Г. Фаттахова
Оформление художника В. И. Харламова
Художественный редактор С. М. Полесицкая
Технический редактор Л. П. Гришина
Корректор Т. М. Шпиленко

ИБ № 3293

Сдано в набор 01.06.88. Подписано в печать 05.04.89. А10077. Формат 60×90¹/₁₆. Бум. офсетная № 1. Гарн. типа «Таймс». Печать офсетная. Усл. печ. листов 29. Усл. кр.-отт. 118,0. Учетно-издат. листов 34,85. Тираж 100 000 экз. Заказ № 2568. Цена 3 р. 20 к.

Издательство «Мысль». 117071. Москва, В-71, Ленинский пр., 15.

Ордена Трудового Красного Знамени Калининский полиграфический комбинат Государственного комитета СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 170024, г. Калинин, пр. Ленина, 5.



ПОЛЯРНЫЙ КРУГ



3 р. 20 к.



ИЗДАТЕЛЬСТВО «МЫСЛЬ»