

**\* ГЕОРГИЙ КУБЛИЦКИЙ \***

# **ВСЕ МЫ - ОТКРЫВАТЕЛИ...**



**ИЗДАТЕЛЬСТВО «МЫСЛЬ»  
МОСКВА · 1968**



## МОРЯК РЕЧНОГО ПЛАВАНИЯ

Имени этого человека нет в летописях путешествий и открытий. Боюсь, что его не имели в виду даже в тех случаях, когда, перечисляя основных исследователей какого-либо края, обрывали список словами «и др.».

Уже сама профессия моего героя как будто предопределила это: не географ, не геолог, не гидрограф, не ботаник — речной капитан. «Отдать швартовы!», «Полный вперед!», от пристани к пристани — что же тут исследовать, что открывать?

Но разные бывают реки и разные капитаны.

Я был мальчишкой, когда капитан поразил мое воображение густейшими косматыми бровями и редкой в те первые послереволюционные годы фуражкой с золотым шитьем. Да и не только мое. Многие ребята в Красноярске играли в капитанов на тополевом бульваре над Енисеем, где пахло паровым дымом и подвыпившие матросы поднимали пыль широчайшими брюками клеш.

Город жил рекой. Самолеты тогда были редкостью. Север огромного края получал все, что ему нужно, по реке.

Весной в Красноярске загружались караваны и следом за льдом уходили вниз по Енисею. Их провожали шумно и весело. С утра на набережной пиликали гармошки, толпились люди, грузчики бегали по пружинящим сходням. Пароходы, перекликаясь, ставили под погрузку баржи.

Осенью, совсем перед ледоставом, возвращался с севера из низовьев главный рыбацкий караван. Снова весь город собирался к реке. На берегу потом еще долго, до первых морозов, торговали поштучно золотистой сельдью копчушкой.

Тех, кто трудится на реке, в городе знали и уважали. Работать на речной флот шли охотно. Мальчишки мечтали водить корабли. Это увлечение продолжалось до тех пор, пока в стране не начались знаменитые арктические перелеты. Шлем летчика вытеснил в ребячьих мечтах капитанскую фуражку.

Когда в 1936 году я с удостоверением специального корреспондента поднялся на борт теплохода «Красноярский рабочий» и увидел на мостике знакомую с детства фигуру, увидел сурово сдвинутые густейшие косматые брови капитана Мецайка, воспоминания детства разом нахлынули на меня...

«Красноярский рабочий», полуморское судно, шел лидером транспортной экспедиции. Она должна была выйти по Енисею в Карское море, сделать вдоль берегов Таймыра переход до устья реки Пясины и подняться вверх по ней как можно ближе к тому месту, где тогда только что начинали строить Норильск.

Поход этот для речных судов был делом весьма рискованным. Капитана-наставника Константина Александровича Мецайка, как знатока северных рек, назначили одним из руководителей всей операции.

Мы вместе провели пять экспедиционных месяцев. Мальчишеское обожание не выветрилось у меня, и в первое время я робел, не решаясь расспрашивать старого капитана. Помню, мне почему-то хотелось увидеть его с трубкой. Но капитан Мецайк не курил.

Не искал он успокоения в табаке и той жестокой ночью, когда морские льды раздавили у нас в караване железную баржу. Стараясь справиться с волнением, он без конца пил горячий черный чай.

Под утро, когда напряжение стало спадать, капитан рассказал мне, как однажды чуть не погиб во время ава-

рии. С этого началось. Потом еще не раз долгими осенними ночами слушал я его рассказы. А то, что не рассказал он, досказали другие: капитана Мецайка на Енисее знали все.

С тех пор прошло немало лет. Приезжая в родные края, я непременно заглядывал в дом на берегу Енисея. Последний раз застал капитана за сборами. На рассвете он уходил в плавание. В раскрытом небольшом чемодане, аккуратно застеленном газетами, лежали мореходные таблицы, шерстяные носки, меховая шапка, жестяные коробки с любительским чаем.

Константину Александровичу предстоял очередной рейс на север. Это была шестьдесят третья навигация капитана Мецайка.

За шесть десятков лет трудовой жизни капитан встречался со многими из тех, чьи имена знакомы вам.

Исследователь и краевед, открыватель по натуре, по духу, он немало сделал для познания и освоения одной из наших величайших рек, где воздвигнута теперь плотина мощнейшей гидростанции мира.

\* \* \*

Если ты родился у моря, если оно кормило твоего деда и кормит отца, то будущее твое наполовину уже определилось. В море тебя позовут не романтические книжные истории — просто оно станет твоим рабочим местом.

Отец будущего капитана был капитаном. Он ходил на пароходе «Мурман» из гаваней Кольского полуострова к берегам Норвегии, в Архангельск, на Новую Землю. Зимой пароход ремонтировался в порту Владимира и капитан неотлучно находился там, а семья жила в городе Кола. Когда у капитана родился сын, жена получила депешу: привези без промедления, хочу видеть. Двухнедельного Костю укутали в меха и на оленях помчали через тундру.

Летом в бухту кольского порта, где дымил заводик для вытопки китового жира, приходили парусники рыбаков и зверобоев. Бросали якорь и норвежские суда: в те годы северяне-соседи вели оживленную поморскую торговлю, начавшуюся бог знает в какие далекие времена. В роду капитана прадед был из обрусевших норвежцев, и от него пошла странная, непривычная поморам фамилия.

Маленький Костя, отправляясь в плавание со своим одноклассником Сашей Сущихиным на огромном сундуке с при-

данным матери, во все горло распевал матросские песни. Это зимой, а летом друзья торчали в старом ялике, привязанном к пристанской свае.

В десять лет Костю взяли плавать на промысловое суденышко, в двенадцать определили юнгой на сторожевой крейсер «Вестник». В шторм раздавалась неуставная команда:

— Чижей навверх!

Чижами капитан прозвал юнг за тонкие ребячьи голоса. Он утверждал, что без подзатыльника из юнги ничего путного не выйдет и что, чем дольше держать чижей в черном теле, тем полезнее для дела.

— Чижам койки? — свирепел он. — А может, еще перины? А не угодно ли им дрыхнуть на бочках? Или на палубе?

Конец прошлого столетия совпал с началом «золотого века океанографии». Вернувшийся из экспедиции на «Фраме» Фритьоф Нансен стал одним из организаторов Международного совета по изучению морей. В совет входил адмирал Макаров.

Русская океанография делала быстрые успехи. Возникла идея постройки первого в мире судна, специально приспособленного как для морского промысла, так и для научных исследований. Профессор Николай Михайлович Книпович, которому деятельно помогал Нансен, сам наблюдал за постройкой корабля. Его называли «Андреем Первозванным», и Книпович отправился на нем для океанологической съемки Баренцева моря.

Вот на этот-то корабль Константин Мецайк и был зачислен матросом II статьи. По совместительству его определили учеником к молодому ихтиологу Исаченко. Исаченко участвовал в студенческих выступлениях; однажды казаки исполосовали его нагайками. На корабле он слыл вольнодумцем. Мецайк получал от него брошюры, которые можно было читать в тиши по ночам без свидетелей, а днем прятать понадежнее.

«Андрей Первозванный» был в море круглый год, за исключением двухнедельной стоянки в Архангельске. В любую погоду корабль должен был каждый месяц повторять рейсы по Кольскому меридиану до 75° северной широты, поворачивать отсюда к Белужьей губе на Новой Земле и затем возвращаться к Кольскому заливу.

Через каждые тридцать миль делалась станция: выме-



тывался трал, измерялись скорости течений и температура воды на разных глубинах. Станция отнимала семь-восемь часов, и уж тут шторм не шторм, а пока вся программа не выполнена — никому ни минуты отдыха!

На «Андрее Первозванном» Мецайк ходил до тех пор, пока страшный ураган не выбросил судно на камни. Он успел к этому времени окончить курс мореходки и получить диплом штурмана малого плавания; после аварии судна Мецайк вместе с частью команды «Андрея Первозванного» перешел на корабль «Св. мученик Фока».

Это был барк с двухмачтовым парусным вооружением и слабой машиной. Он ходил на промысел зверя в Горле Белого моря, возил грузы в Вардё. Тот, кто захотел бы узнать более раннюю историю «Св. мученика Фоки», а заодно получить лишнее подтверждение того, что мир действительно тесен, должен был бы прочесть описание путешествия молодого Фритьофа Нансена на зверобойном судне «Викинг». В 1882 году, когда «Викинг» ходил на промысел, будущий «Св. мученик Фока» плавал под норвежским флагом, назывался «Гейзером» и уже в те годы не считался новым судном...

Во время одной из стоянок Мецайк познакомился с молодым офицером Георгием Яковлевичем Седовым. Тот после возвращения с Дальнего Востока занимался гидрографией. Седов расспрашивал Мецайка о льдах, ветрах, течениях, о работе научно-промысловой экспедиции. У Мецайка сложилось впечатление, что Седов не был удовлетворен своей службой и искал какого-то большого, интересного дела. Однако об экспедиции к Северному полюсу речь тогда не заходила. Седов понравился Мецайку. И если бы штурман оставался на «Св. мученике Фоке» до 1912 года, когда корабль был арендован для экспедиции Седова, он, возможно, тоже отправился бы к полюсу. Но к тому времени в жизни Мецайка произошли неожиданные перемены. Началось с того, что после удачной летней навигации он поехал в Петербург в училище, выпускающее штурманов дальнего плавания. Но пробыл там недолго: тяжелая болезнь вынудила бросить учение. Оставшись «на мели», Мецайк дал телеграмму в Архангельск. Ответ был неутешительным: «Фока» продан шкиперу Дикину, стоит пока на приколе, работы в порту нет.

Тогда Мецайк отправился на Черное море. Но год выдался тяжелым, холодным. Лед покрыл одесскую га-

вань, безработные моряки скитались по набережной, подрабатывая на очистке улиц от снега.

Сначала штурман был «на жестком декокте», потом на «декоkte с распятием», наконец, на «декоkte с распятием и крестом». Последнее выражение определяло ту степень нужды безработного моряка, когда у него не оставалось шести копеек на обед в портовой «обжорке».

В конце концов штурмана взяли матросом на пароход «Нептун». Судно ушло в дальний рейс, его трепали штормы у побережья Африки, оно побывало во многих европейских портах и после плавания в теплых водах оказалось на Балтике.

У кромки льдов, преградивших вход в Финский залив, скопилось десятка полтора пароходов, тщетно пытавшихся пробиться к Петербургу. Когда на выручку пришел ледокол «Ермак», суда, стараясь обогнать друг друга, стали втискиваться в пробитый им канал.

Тут-то бельгийский пароход «Клемантис» и ударил в борт «Нептуна». Тревожные, захлебывающиеся свистки понеслись над заливом. Мецайк на всю жизнь запомнил отвратительный тупой удар, потрясший судно, скрежет металла, белое, искаженное лицо старика, капитана «Клемантиса».

В пробоину можно было въехать на тройке. «Нептун» быстро погружался. Мецайк успел забрать из каюты лишь свою любимую картину ««Св. Фока» во льдах», подаренную художником Писаховым.

«Клемантис», сам сильно помятый, принял моряков тонувшего судна и поспешил прочь. Столб пара взвился над морем, воздушная волна ударила в уши: взорвались котлы, свечой взлетела труба.

О судебном процессе, начатом владельцем погибшего «Нептуна», Мецайк узнал уже в петербургском «морском доме» — на старом, заприколенном паруснике, где бедовали безработные моряки. Снова «жесткий декокт», письма, на всякий случай разосланные знакомым во все концы империи, тоскливое безделье, и вдруг...

— Вам перевод, сто рублей.

Сто рублей?! Откуда? Из Красноярска, из Сибири, от ихтиолога Исаченко, которому он помогал на «Первозванном». И телеграмма:

«Если по-прежнему без дела, немедленно приезжайте

Красноярск для замещения должности капитана экспедиционного судна».

Красноярск был тогда типичным провинциальным городом. Обыватели называли его «Ветропыльском». Мецайк приехал ночью, и извозчик долго вез его по тряской булыжной мостовой.

Утром приезжий вышел на бульвар. С тополей летел пух. Мимо набережной несла воды могучая, сердитая река. За Енисеем поднимались горы, синие, лиловые, а у горизонта расплывчато-серые. Вершина, напоминавшая потухший вулкан, венчала цепи хребтов. Штурману сказали, что это Черная сопка.

Вечером Мецайк видел, как в горах горела тайга. Золотистые змейки ползли по хребтам. Пахло гарью. Сопка в зареве лесных пожаров казалась ожившим вулканом.

Неделю спустя штурман повел в низовья реки «Омуля» — двухмачтовое парусное судно с керосиновым мотором. Было в нем кое-что привычное, морское, например глубоко сидящий киль.

Когда «Омуль» скользил между острыми камнями бешеного Казачинского порога, штурману вспоминались буруны у скал Мурмана. Его потянуло к морю. Как это люди могут всю жизнь ходить по такой чертовой реке? Нет уж, увольте!

«Омуль» остановился в Енисейске, в городе, заложенном еще землепроходцами, потом внезапно разбогатевшем в годы «золотой лихорадки», понастроившем множество церквей, а затем как бы впавшем в спячку. Из Енисейска штурман отправил телеграммы друзьям в Петербург: его предупредили, что дальше до самого океана телеграфа нет и человек, идущий в низовья, надолго пропадает для цивилизованного мира.

Под Енисейском река разлилась вширь на два километра. Тайга вышла к самой воде. Изредка с «Омуля» видели лодки, идущие против течения за верховым, привязавшим бечеву к седлу. Деревеньки стояли высоко по крутоярам, и штурман с удивлением узнал, что в паводок вода едва не достаёт до них.

Потом «Омуль» шел лабиринтом островов, и один из них, мрачный «Дядя», разбросал вокруг себя подводные острые камни. У Мецайка была единственная карта Енисея, составленная полтора десятка лет назад гидрогра-



фической экспедицией. «Дядя» там не значился. Как же здешние капитаны умудряются водить суда?

В Осиновском пороге колоссальные массы воды втискивались в узкое горное ущелье. «Омуль» несло прямо на скалу, торчащую посредине реки. Скала была похожа на судно, форштевнем режущее волны; голая сосна, расщепленная молнией, напоминала сломанную корабельную мачту.

Лоцман Лазарев, известный всему Енисею, спокойно стоял у руля, направляя судно прямо на «Кораблик» — так называлась грозная скала. В последние секунды он чуть повернул штурвал — и сильная отбойная струя отбросила «Омуль», словно щепку. Мецайк, сняв морскую фуражку с золотым шитьем, вытер пот...

В деревне Сумароковой, где «Омуль» сделал остановку, штурмана окружили крестьяне: пусть начальник ответит, когда, наконец, им вышлют награду.

Какую награду?

Да за спасение судна, вот какую!

И штурман услышал, что весной этого года в ледоход унесло всю речную казенную флотилию, зимовавшую в надежной протоке. Пароход «Красноярск» затонул сразу же, другие смяло в лепешку, а «Минусинск» оказался крепче других, и его вместе с баржой несло шестьсот верст. Однако и «Минусинск» пошел на дно под Сумароковой. Но до баржи, уносимой на верную гибель, сумароковские мужики добрались по льдинам, кто-то догадался отдать якорь. Баржу развернуло течением, и, целехонькая, она приткнулась к отмели.

Так вот, полагалась бы награда за спасение казенного добра, может, начальник похлопочет?

— А где затонул «Минусинск»? — спросил Мецайк.

— А вот там! — показали ему.

Неужели даже мачты не видно? Мужики удивились: да ведь тут такая глубина, что собор утопи, и то креста на колокольне не увидишь...

Чем дальше уходил «Омуль» на север, тем шире и грознее становилась река. Началось царство белых почей. Зори не гасли ни на час. В ветер на неоглядных плесах поднималась волна и маленький «Омуль» бросало сильнее, нежели «Фоку» в море.

После того как суденышко пересекло полярный круг,

к реке подступила тундра. На берегах дымили костры кочевников, идущих к северу вслед за стадами оленей.

Исаченко ожидал «Омуля» в Енисейском заливе. Остаток лета вели съемку берегов, делали промеры. Штурман удивлялся: в низовьях реки были места, не положенные на карту. Вот вам и XX век!

Мецайк приехал в Сибирь на одно лето. Но ему предложили остаться на Енисее, с тем чтобы после двух-трех экспедиционных навигаций командировать за казенный счет в высшее мореходное училище.

Два года он уходил на «Омule» в низовья вслед за льдами. Исаченко занимался ихтиологией, Мецайк вместе с геодезистом экспедиции Солдатовым — съемкой берегов и промерами глубин в Енисейском заливе.

Штурман узнал реку настолько, что, когда ему предложили перейти с «Омуля» капитаном на большой пароход «Туруханск», он согласился без колебаний.

«Туруханск» по весне доставлял рыбаков в дельту и залив, а перед ледоставом собирал их по промыслам и, обгоняя зиму, увозил в Красноярск. Кроме «Туруханска» в залив ходил пароход «Лена». Помощником капитана на нем был тот самый Саша Сущихин, с которым Костя Мецайк играл когда-то на окованном железом мамином сундуке. Сущихин приехал на Енисей с Мурмана, получив письмо друга детства.

Однажды во время трехдневного шторма у селения Воронцовского понадобилось с отстаивающейся на якорях «Лены» съездить к берегу. Сущихин, смелый моряк, сам сел за руль шлюпки. Внезапно волна перевернула шлюпку и бросила на камни. Погибло девять человек. Веселого Сашу Сущихина, мурманского помора, похоронили на енисейском берегу...

Летом 1913 года Мецайк получил распоряжение — выйти на «Туруханске» в низовья реки с двумя груженными лесом баржами. Он должен был встретить там судно «Коррект», на котором к устью Енисея через полярные моря направлялся сам Фриттьоф Нансен. С Мецайком поехал норвежец Христиансен, представитель Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли.

Мецайк привел караван к условленному месту встречи. «Корректа» еще не было. Стали ждать. Ночью заметили в небе три ракеты: не норвежцы ли? «Туруханск»

отправился в разведку. Так и есть, за островом — «Коррект».

Нансен, высокий, еще не утративший статность, во фланелевой рубашке, вышел на палубу встречать капитана. С ним были директор общества Лид и енисейский городской голова Востротин. Посмеиваясь, перекладывая во рту старую трубку, Нансен заговорил по-норвежски. Христиансен обратился к Мецайку:

— Господин Нансен приветствует вас. Господин Нансен говорит: куда мы залезли и как нам отсюда выбраться? Есть ли этот остров действительно Насоновский остров, обозначенный на карте, или это что-либо другое? Господин Нансен говорит, что капитан «Корректа», к сожалению, незнаком с рекой и совершенно запутался.

Мецайк ответил, что охотно выведет «Коррект» на фарватер. Тогда капитан сердито буркнул, что этого мало и что русская команда должна помочь перегрузить с барж на «Коррект» сибирский лес. Мецайк отказался: его ждут рыбаки на тонях, он не может задерживаться. Вмешался Востротин:

— У вас должны быть люди для грузовых работ, я буду жаловаться министру!

Нансен по-норвежски обратился к Христиансену. Мецайк, который, как и многие мурманские моряки, немного знал норвежский, понял: Нансен спрашивал, почему русский капитан отказывается им помочь?

Волнуясь, Мецайк попробовал объяснить, что около тысячи рыбаков ждут его судна, но сбился, путая норвежские и русские слова. Нансен поинтересовался, где сибирский капитан учил его родной язык. Он обрадовался, узнав, что Мецайк бывал в Вардё и Тронхейме. Потом сказал:

— Капитан прав. Его нельзя задерживать, он нужен рыбакам. Спросите у рыбака, что такое потерянный час путины.

Вскоре к «Корректу» подошел «Омуль». Мецайк досадовал, что теперь уже не он водит это суденышко: на «Омule» Нансен должен был подняться вверх по Енисею до Красноярска.

Два года спустя в книге Нансена капитан прочел подробное описание встречи у Насоновского острова. Нансен заметил даже, что на баржах находился полицейский чин в паре с толстым жандармом, и высказал предполо-

жение, что эти господа следили за тем, как бы на «Корреkte» не сбежал в Европу кто-нибудь из политических ссыльных.

«Коррект» не был единственным иностранным гостем на великой сибирской реке. Однажды Мецайк увидел возле бухты Иннокентьевской трехмачтовое морское судно. «Нимрод»,— прочитал он. Так ведь это же знаменитый корабль Шекльтона, на котором тот недавно совершил плавание в Антарктику, едва не достигнув Южного полюса!

Суда сблизились. На борт «Туруханска» пожаловал рослый англичанин в пальто с капюшоном в сопровождении толстяка в морской форме.

— Вебстер,— отрекомендовался он.— Майор резерва армии его величества короля Великобритании, негодичант и владелец чайных плантаций на Цейлоне. А это капитан Рисс.

Отставной майор подтвердил, что «Нимрод» — тот самый. Он купил корабль исследователя Антарктики, нагрузил его рисом, чаем со своих плантаций, а также старыми ружьями швейцарского производства, бусами, зеркальцами, погремушками и другими товарами для диких русских народов...

— Разве команда моего судна похожа на дикарей? — перебил Мецайк.

— О-о! Но мне говорили...

Мецайк осмотрел «Нимрод»: на корме — ванна, буфет. Расторопный бой подкатил бар на колесиках, налил в стаканы виски с содовой. Тут же стоял старый красный автомобиль.

— Подарок здешнему генерал-губернатору,— с гордостью пояснил Вебстер.— Надеюсь на беспопышленную торговлю.

...Как и было обусловлено, капитана Мецайка командировали на казенный счет в высшее морское училище. Уезжая, он думал, что навсегда прощается с Енисеем.

Но вот училище окончено, в кармане диплом, в порту корабля, готовые к отходу в Лондон, Александрию, Марсель. Наконец-то можно снова в море!

Мецайк ходил в порт, вздыхал, сердился на себя. А в один прекрасный день... купил билет до Красноярска!



Дело нашлось сразу. Мы уже знаем, как весной 1915 года Никифор Бегичев снял больных моряков с зимовавших тогда во льдах «Таймыра» и «Вайгача». Однако ледовая обстановка оставалась тяжелой. Не было уверенности, что корабли сумеют освободиться летом того же года. Решили срочно соорудить радиостанцию на острове Диксон, создать там вспомогательные склады топлива и продовольствия.

После торжественного молебствия караван капитана Мецайка, нагруженный разборными домами, мукой, углем, покинул Красноярск.

Начальником экспедиции был Кушаков, бывший помощник и заместитель Седова в экспедиции к Северному полюсу.

\* \* \*

Рассказы Константина Александровича Мецайка я подробно записывал, каждый раз чем-то дополняя их, трижды: во время Пясинского похода в 1936 году, вскоре после войны и, наконец, не так давно, во время нашей последней встречи. Сначала меня интересовала канва событий, картинки ушедшего сибирского быта, разные речные истории. В последнюю нашу встречу я расспрашивал преимущественно о людях, с которыми судьба в разное время сводила Константина Александровича.

Никифора Бегичева он помнил с 1900 года, когда «Заря» стояла в Александровске-на-Мурмане, готовясь к выходу на поиски «Земли Санникова». Позднее они встретились на Енисее. Бегичев не раз плавал на судах, которые водил Мецайк. Отдавая должное широте натуры и смелости Бегичева, Константин Александрович говорил:

— Знаете, было в нем все же немало показного. Мог и прихвастнуть, мог пыль в глаза пустить. Бывало, едет в Красноярск — занимает сразу две-три каюты: знай, мол, наших! Угощает всех желающих, соберет слушателей и начинает о своих приключениях... И все же при всех его недостатках это был самородок! В нем, понимаете, сила какая-то внутренняя чувствовалась... Помните рассуждения Нансена о Сибири, о том, что ей нужен свой Фенимор Купер? Так вот, один роман наш сибирский Купер вполне мог бы написать, имея прототипом Бегичева. От-

личная бы получилась вещь, тоже по-своему «Последний из могикан»...

Мы много говорили с Константином Александровичем о Нансене, о тех, с кем норвежец путешествовал по Енисею. Константин Александрович хорошо знал и Лида, и Востротина. О Лиде он отзывался коротко: «делец-пройдоха». У Востротина же, по его мнению, была черта, роднившая его с Бегичевым: оба «болели Севером».

— Да, конечно, Востротин был золотопромышленником, но знаете ли вы, что для свадебного путешествия он выбрал не Италию, не какой-нибудь там Лазурный берег, а Карское море? Мечта у него была: связать Енисей с Европой. Тут уж денег не жалел, шел на риск, пароходы строил. А читали вы его статью о рейсе на «Корректе»? Полюбопытствуйте, она того стоит. Напечатал раньше, чем у нас узнали о книге Нансена.

Я никогда прежде не слышал об этой статье. Статья была большая, написанная с полным знанием дела, содержала обзор морских плаваний к устью Енисея и была иллюстрирована фотографиями, значительной части которых нет в книге Нансена.

В пользу Востротина, по мнению Константина Александровича, свидетельствовало и то, что Востротин, не сочувствуя плану Седова, все же был одним из тех, кто помогал полярному исследователю.

О Седове Константин Александрович говорил весьма неохотно. Он считал, что тут у него «нет права на воспоминания». Ведь он знал и помнил не того Седова, который бредил полюсом. Седов остался в его памяти симпатичным гидрографом, знающим человеком, приятным собеседником, но и только. А вот «Фоку» Константин Александрович знал хорошо: ему приходилось самому составлять ремонтные ведомости, и он лучше многих других представлял, какое это было ветхое судно:

— Поверите ли, некоторые металлические штыри можно было из корпуса голыми руками выдергивать: так дерево сгнило...

И еще лучше, чем «Фоку», узнал Константин Александрович во время плавания в 1915 году на Диксон Павла Григорьевича Кушакова, числившегося помощником Седова.

Константин Александрович всегда удивлял меня редкой выдержкой. Я видел его на мостике в очень трудные

минуты Пясинского похода: спокоен, сосредоточен, ровный голос. Но о Кушакове он неизменно отзывался резко, с раздражением:

— Службист, ветеринаришко! И как его Седов сразу не раскусил, непостижимо!

Оказывается, всю дорогу от Красноярска до Диксона Кушаков в кают-компании поносил трагически погибшего полярника, обвиняя его во всех смертных грехах. Послушать Кушакова — и выходило, что только он, Кушаков, сумел поддерживать на судне порядок, что только его, Кушакова, исключительные твердость и распорядительность спасли от гибели «Фоку».

Известно, что участник экспедиции к полюсу художник Пинегин в своей книге «Георгий Седов» ярко обрисовал достаточно неприглядную личность Кушакова. Но книга Пинегина — художественное произведение, где автор был вправе заострять образы, приносить домыслы. Слушая Константина Александровича, я понимал плохо сдерживаемую ярость Пинегина. Константин Александрович вспомнил, кстати, что Кушаков говорил ему, будто собирается издать свои воспоминания.

— И ведь, наверное, тиснул где-нибудь! Я все собирался поискать по старым журналам, да руки не доходят. Займитесь-ка вы этим делом, было бы крайне любопытно прочесть.

Воспоминания Кушакова нашлись в дореволюционном журнале «Записки по гидрографии». Там же была воспроизведена и фотография — группа членов экспедиции. Сзади — матросы в меховой одежде, а в центре, оттеснив Седова, — сам Павел Григорьевич Кушаков, бывший ветеринар коннополицейской стражи, уволенный со службы за ложный донос и все же сумевший получить рекомендации для зачисления на «Фоку». Фотография должна была засвидетельствовать потомству, что Павел Григорьевич и есть в экспедиции самый главный: золотая цепь по кителю, молодецкие усы, гордо закинутая голова, взор, устремленный не ближе чем на полюс...

А вот извлечения из подлинного его дневника:

В Архангельске: «Я рвался поскорее ознакомиться с нашим «Св. Фокой»: ведь это не только первое судно полярного типа, какое, наконец, я увижу, но и корабль, на котором мне предстоит совершить далекий, долгий путь — к славе или гибели, один бог знает...»

И дальше: «Осмотрев судно, я выбрал для себя одну из свободных кают, приказал очистить ее, вымыть, запечатать и ключ передать мне».

Кушаков признается, что никогда прежде не бывал в море, при первой же качке в душу его заполз «холодный змей — страх» и он свалился в морской болезни.

Но буквально через несколько дней Кушаков уже выносит приговоры всем и вся, в первую очередь Седову. Дневник пестрит записями:

«Седов бегаёт, суется»; «Седов горячился, ругался, но мы вскоре убедили его в том, что это классическое средство для снятия с мели в сущности мало пригодное»; «Седов... на все идет, очертя голову»; «Теперь все яснее и яснее вырисовывается грубая ошибка Седова...»; «Все время приходилось работать самому и за всем следить, так как Седову подчас одному было не справиться».

Кушаков чаще и чаще живописует себя то на капитанском мостике, то на носу судна; и даже на охоте белые медведи валяются преимущественно под его пулями. Он уже готовится в случае чего занять место Седова: «Мы сами основательно изучаем снасти и управление ими, чтобы в критическую минуту спасти судно и свое положение».

Полицейский ветеринар пытается наводить порядок среди моряков: «Мне стоило больших усилий не уговорами, а угрозами физического воздействия сдерживать команду...» В команде, по его мнению, «почти все мальчишки, сорванцы и разбойники, это та характеристика, которую дал бы каждый, кто проплавал бы с ними хоть одни сутки»; «Про матросов необходимо заметить, что это какая-то бродячая банда...»

Это самодовольное ничтожество считалось заместителем человека, дерзнувшего идти к полюсу!

Читая дневник Кушакова, я думал еще и о том, почему все это было напечатано в солидном журнале русских гидрографов. Неужели потому, что всю ответственность за печальный исход экспедиции было решено свалить на человека, который уже не мог ни бороться, ни возражать, ни защищать себя?

А бездарность, печатно обелив и восславив себя, вышла в люди. Ветеринар с нечистым прошлым прослыл крупным путешественником и знатоком Арктики. Пото-



му-то в 1915 году именно ему поручили руководство экспедицией и строительством радиостанции на Диксоне.

В 1936 году я еще видел на Диксоне старую «Историческую тетрадь отзывов и пожеланий». Ее открывала запись, сделанная в августе 1912 года командой парохода «Лена», отмечалось, что при осмотре острова никаких пакетов с документами полярных экспедиций обнаружить не удалось.

Потом шли росписи участников экспедиции на «Корректе», и на одной из первых страниц было крупно выведено:

«1915 г., 21 июля.

Основатель поселка, начальник экспедиции для оказания помощи Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана коллежский асессор П. Кушаков».

Через страницу я увидел:

«Начальник Гидрометеорологической радиостанции коллежский асессор П. Кушаков».

В тетради была и роспись Константина Александровича. Просто «К. Мецайк».

\* \* \*

Экспедиция достигла Диксона на двенадцатый день плавания. В рекордно короткий срок караван Мецайка был у цели.

Льды теснились вокруг острова. Белые медведи были его единственными обитателями. В обледенелой яме лежал уголь, заготовленный когда-то на случай возвращения «Зари».

Пока разгружали бревна для радиомачты и разборные дома, заготовленные заранее из лучшего леса, Мецайк внимательно осмотрел остров. У него теплилась надежда: вдруг обнаружатся следы без вести пропавшей «Св. Анны» или экспедиции Русанова на «Геркулесе»?

Но следов не было.

В августе, когда строительные работы еще продолжались, в море заметили «Эклипс». Мецайк повел «Туруханск» навстречу. На мостике стоял Отто Свердруп.

Бывший капитан «Фрама» не отличался разговорчивостью. Он молча обошел остров — должно быть, с той же целью, с какой несколько дней назад ходил по каменистой тундре Мецайк. Свердруп одобрил выбор места

для радиостанции. Впрочем, заметил он, едва ли будет нужда в радиосвязи с «Таймыром» и «Вайгачем»:

— Не сегодня-завтра льды выпустят их.

И верно, в конце августа оба корабля показались на рейде Диксона. В «Исторической тетради отзывов и пожеланий» появились записи флигель-адъютанта, капитана 2-го ранга Вилькицкого, доктора Старокадомского и других участников экспедиции, а также туруханского пристава, неизвестно зачем пожаловавшего на остров.

Были салюты и празднества по поводу благополучного избавления от ледового плена. Кушаков тотчас распорядился прекратить дальнейшие строительные работы и запаковать в ящики наиболее ценное оборудование радиостанции, только что наладившей прямую связь с Петроградом.

Но поселок на Диксоне не был заброшен. Академия наук взяла его на свое попечение, чтобы открыть первую на Северном морском пути метеордиостанцию.

За участие в строительстве на Диксоне капитана Мецайка хотели представить к ордену Станислава. Но губернатор написал возражение: не благонадежен, замечен в симпатиях к политическим ссыльным.

Мецайк знал многих невольных обитателей берегов Енисея и помогал кое-кому из них. Знал он и то, что в команде «Туруханска» есть люди, которые на пристанях тайком передают ссыльным брошюры и письма. И эти люди догадывались, что капитан и видит, и не видит, как они встречаются с «преступниками».

Однажды на стоянке в селе Монастырском к Мецайку подошел невысокий человек с курчавыми черными волосами и, остро поглядывая сквозь стекла пенсне, протянул руку:

— Здравствуйте, господин капитан. Свердлов, Яков Михайлович. Слышал о вас много хорошего.

Говорил Свердлов весело, уверенно, будто хозяином тут был не полицейский пристав, а он, ссыльный большевик. Это было в 1916 году.

А в конце 1917 года Мецайк узнал из газет, что Яков Михайлович Свердлов избран Председателем Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета.

Еще год спустя капитан оказался в революционном Петрограде. Он приехал... за миллионом!

Именно такую сумму — миллион рублей, и ни копейки меньше! — наказали ему просить у Советской власти

водники национализированного пароходства. Деньги нужны были на ремонт судов и на починку разрушенной ледоходом пристани в Красноярске. В случае, если бывшее министерство путей сообщения денег не даст, Мецайк должен был рассказать о нуждах енисейцев первому Всероссийскому съезду работников водного транспорта, который как раз собирался в Петрограде. Ну, а если и там не выйдет — тогда к Свердлову, он знает, что такое пароходство на Енисее. Таков был наказ енисейцев своему делегату.

Капитан попал в неудачное время: правительственные учреждения переезжали в Москву. Вскоре охрана в новых советских учреждениях стала узнавать чудака из Сибири, разыскивавшего, кто бы дал ему миллион.

Потеряв безрезультатно несколько дней, Мецайк пошел в Смольный. Ему сказали, что нарком путей сообщения Марк Тимофеевич Елизаров еще не уехал в Москву.

И Мецайк получил резолюцию: «выдать».

Он вернулся домой на Енисей, а вскоре начались тревожные времена. Когда власть в Сибири захватил Колчак, капитан познакомился с тюремной камерой.

Продержали его недолго, был он к тому времени человеком на Енисее заметным и нужным. Колчак распорядился гидрографические работы не свертывать, и Мецайка определили в экспедицию для исследований Енисейского залива.

К нему пришел невысокий человек в потертом пальто, с нервным худым лицом и спросил, не может ли он устроиться гидрографом.

— А вы знакомы с подобной работой? — осведомился Мецайк.

— Я был штурманом на шхуне «Св. Анна» у лейтенанта Брусилова, — ответил тот.

— Так позвольте, уж не Альбанов ли вы?

— Я вижу, вам известна моя история...

Да какой же моряк не знал этой истории! «Св. Анна» лейтенанта Брусилова, как и «Геркулес» геолога Русанова, вышла в плавание летом особенно тяжелого в ледовом отношении 1912 года. После двух зимовок во льдах штурман Альбанов, не ладивший с Брусиловым, попросил разрешения покинуть «Св. Анну». Брусилов не возражал. С Альбановым пошли десять человек. Вынесли невероятно тяжелый путь двое — Альбанов и матрос Кон-

рад. Их подобрал на Земле Франца-Иосифа «Св. Фока», возвращавшийся после гибели Седова. Что случилось с Брусиловым и теми, кто не покинул корабль, едва ли станет известно когда-либо: «Св. Анна» бесследно исчезла во льдах.

Мецайк взял Альбанова помощником на пароход «Север». Бывший штурман «Св. Анны» знал Енисей и залив: он плавал здесь на пароходе «Обь» в 1905 и 1906 годах. И какое совпадение: как и Мецайк, Альбанов приехал на сибирскую реку с дипломом моряка! А после «Св. Анны»? После был ледорез «Канада». Потом вот снова потянуло на Енисей...

Мецайк присматривался к Альбанову: добродушный, покладистый, но с поразительно неустойчивым настроением. Никогда нельзя было сказать, что послужит причиной очередной вспышки: чье-либо неосторожное слово, даже взгляд приводили его в исступление.

Погиб Альбанов в 1919 году, возвращаясь из командировки в Омск. Говорили, что он умер от сыпного тифа. Но Мецайк слышал другое: поезд, в котором ехал Альбанов, был разметан во время взрыва колчаковского эшелона с боеприпасами на станции Ачинск.

В январе 1920 года красные конники освободили Красноярск; колчаковцы бежали, бросив обозы. В феврале Мецайка вызвали в Совет. Работник Совета сказал, что давно знает его: ведь это он, капитан, по ходатайству колонии ссыльных принял на работу в затон токарем бывшего члена Государственной думы большевика Григория Ивановича Петровского? Мецайк подтвердил и добавил, что Петровский — токарь просто замечательный, к нему со всего затона несли самую сложную работу.

Рассказывая мне об этом, Константин Александрович взял со стола изящно выточенное пресс-папье.

— Да вот, посмотрите сами. Его работа. Художник!

Пресс-папье Григорий Иванович выточил в подарок капитану после одного откровенного мужского разговора. Разговор, по словам Константина Александровича, был такой:

— Вы, пожалуйста, в затоне агитацию особенно не разводите. Там, знаете, разные люди... Будьте поаккуратнее.

— Знаю, знаю, — понимающе усмехнулся Петровский. — Спасибо за предупреждение. Буду агитировать в других местах...



В Совете, куда вызвали Мецайка, мандат на его имя был заготовлен заранее. Всем организациям предписывалось оказывать тов. Мецайку К. А. содействие в организации нормальной работы Еннаципара. Мудреное это слово расшифровывалось как Енисейское национализированное пароходство.

Вскоре капитан получил важное задание. Ему поручалась проводка каравана речных судов в низовье реки к Усть-Енисейскому порту. Там они должны были встретиться с морским отрядом Первой Карской экспедиции.

Этой экспедицией по существу началось освоение большевиками Северного морского пути как транспортной магистрали.

Изношенные, малопригодные для ледового плавания суда шли за ледоколами той дорогой, по которой семью годами раньше Нансен провел «Коррект». На некоторых пароходах не было электрического освещения и в каютах чадили лампы. Уголь для топок водолазы достали с судов, затопленных в годы войны.

И такие же развалины двигались по Оби и Енисею навстречу морской флотилии. Под командованием Мецайка были пароходы «Орел» и «Ангара», которые тянули на буксире пять барж с пенькой, коноплей, льном, конским волосом, пушниной для продажи за границу, а главное — с сибирским хлебом для голодающих.

Морской и речной отряды обменялись грузами в устьях рек. Значение этих операций в те трудные годы было огромным. За подготовкой задуманных уже гораздо шире карских операций 1921 года внимательно следил Ленин.

Чтобы доставлять все больше сибирских грузов для карских морских караванов, нужно было срочно пополнить флот Енисея. И Мецайк вспомнил, что он все-таки дипломированный морской штурман. Среди речных судов, стоявших на приколе в Архангельске, выбрал два парохода покрепче и погнал их морем «к себе» на Енисей.

А затем пришла очередь «диких рек».

Нижняя Тунгуска, приток Енисея, длиннее Днепра, Камы, Дона. Во всей Западной Европе только Дунай может соперничать длиной с двумя другими, более короткими енисейскими притоками — Ангарой и Подкаменной Тунгуской.

Но ошибается тот, кто подумает, что даже сегодня плавать по этим рекам легко. А в те годы обе Тунгуски,

неосвоенные, изобилующие порогами, водники называли не иначе как «дикими», «бешеными» реками.

Уже возле самого устья Нижней Тунгуски судно встречало печально знаменитую «корчагу». С глухим ворчанием крутилась тут гигантская воронка, засасывавшая большие рыбацкие лодки и потом выбрасывавшая щепки и трупы. А за «корчагой» бесчисленные шиверы, перекааты, мели и, наконец, Большой порог, где вода мчится с неистовой скоростью мимо бурого каменного «сторожа», перекаатывает волны через скользкую, словно отполированную, «плиту» и другие камни.

Вот этим-то «диким рекам» и отдал капитан годы жизни. Ходил на катерах, разведывал опасные места, обставлял вехами. Потом вел первый небольшой пароход. Затем брался провести через пороги караван с баржами. И реки переставали быть дикими.

Настал черед Пясины, пересекающей Таймыр восточнее Енисея. Из летописи было известно, что до ее устья три века назад доходил на парусном коче двинянин Кондрашка Курочкин. В прошлом веке Миддендорф обследовал ее лишь возле истока. Мы помним: в первые годы Советской власти неутомимый Николай Николаевич Урванцев спустился с Никифором Алексеевичем Бегичевым по Пясине на лодках. Но его экспедиция сделала лишь разведочные промеры постоянно меняющегося фарватера.

И вот о Пясине заговорили и в Сибири, и в Москве. На Таймыре возникла сложная транспортная проблема. Быстро решать ее можно было только с помощью безотлагательного освоения Пясины.

В начале 30-х годов началась разработка открытых Урванцевым богатейших норильских полиметаллических руд. Всего сотня километров отделяла месторождение от Енисея. Но преодолеть сто километров в тундре труднее, чем тысячу в степи. Железной дороги от порта Дудинка к будущему Норильску еще не было. Чтобы проложить ее на вечной мерзлоте, требовалось время, и не малое. А пока что грузы тянули через тундру на нартах.

Налегке олени без труда преодолевают огромные пространства. Но в битюги скороходы тундры не годятся. Не привычные к тяжелой работе, они гибли сотнями.

Тогда-то и решили организовать доставку грузов по рекам и морю. Сотня километров на прямую через тунд-

ру растягивалась в новом варианте на три с лишним тысячи километров обходного водного пути: Красноярск, вниз по Енисею до Диксона, через Карское море к устью Пясины, а оттуда вверх по Пясине к ее истоку, неподалеку от которого строился Норильск.

Именно на таком маршруте я и познакомился с капитаном Мецайком. Но это было уже в 1936 году. А тремя годами раньше в теоретически намеченной транспортной цепочке, протянутой через Таймыр, оставалось под большим вопросом ее последнее звено: Пясина. Никто не мог сказать, пройдут ли груженные пароходы там, где десяток лет назад Бегичев провел легкие лодки Урванцева.

Проще всего было бы предварительно разведать реку. Но на это ушла бы вся навигация, которая на реках Арктики длится всего месяц-полтора. Решили, что называется, вести разведку боем: сразу отправить на Пясину груженный караван.

Этот караван и повел капитан Мецайк.

Речной пароход «Лесник» (я хорошо его знаю, он немногим длиннее всем известного пригородного катера типа «Москвич») вышел в Карское море с двумя железными баржами. Выждав погоду и держась ближе к берегу, он благополучно проскользнул к устью Пясины.

Дальше начиналась неизвестность. У Мецайка была лишь маршрутная карта реки, набросанная Урванцевым. Пошли на ощупь. С катера, высланного вперед «Лесника», непрерывно делали промеры.

Медленно поднимались разведчики вверх по реке. Ни кустика, ни деревца — одна зеленовато-бурая тундра, то ровная, то всхолмленная. Стада диких оленей переплывали реку, и над водой колыхались рога. Линяющие гуси паслись на отмелях. Напуганные пароходом, они долго и тяжело бежали вдоль берега. Полярные лисицы — песцы, летом похожие на облезших оstromордых собак, бесстрашно шныряли вокруг людей, высаживавшихся на берег для охоты.

Пясина оказалась рекой капризной и довольно мелководной. Возле того места, где ее пересекал старинный олений путь на Хатангу, «Лесник» простоял почти трое суток: не удавалось найти фарватер. А вода тем временем быстро пошла на убыль, ударил первый заморозок...

Когда «Лесник», разведав реку и освободившись от но-

рильских грузов, налегке спускался к морю, берега уже выбелил снег.

Судовой радист слышал тревожную переключку морских кораблей, торопившихся покинуть порт Диксона: прогноз сулил раннее наступление зимы.

Морозы захватили «Лесника» в устье Пясины. Молодой лед быстро смерзлся на мелководном баре, затруднявшем выход в море. Ста двадцати восьми человекам грозила зимовка вдали от населенных пунктов.

Двое суток не уходил капитан с мостика, тщетно пытаясь пробиться. Потом распорядился радировать: «Всем, всем, всем! Затерты льдами в устье Пясины...»

Поздней ночью из Кремля позвонили в Наркомвод. Звонил Валериан Владимирович Куйбышев:

— Какие меры приняты для помощи вашей экспедиции на Таймыре?

В Наркомводе ответили: у них об экспедиции три дня нет никаких сведений. Оказывается, радиogramму приняла только одна радиостанция в Москве.

Рация на «Леснике» была неважной, радист не поймал ответа на призыв о помощи. Но глубокой ночью капитан заметил в море огни. То шел на помощь ледокольный пароход «Георгий Седов».

...Он прожил долгую и трудную жизнь, капитан-наставник Константин Александрович Мецайк, водивший караваны судов по «диким» рекам с тем же спокойным мужеством и бесстрашием, с какими путешественники вели экспедиционные караваны через песчаные моря пустынь.

Говорят, что если человек, умудренный опытом, сумеет передать его трем ученикам, то он уже не напрасно прожил жизнь. Ученики капитана Мецайка — все молодое поколение енисейцев.

Молодые капитаны и штурманы поднимаются на мостик с верным другом и знающим советчиком. Это — книга, в ней больше пятисот страниц, и в ней весь нижний плес великой реки, каждая мель, каждый слив течения, каждый подводный камень, каждый пережат, каждый береговой мыс.

На серой служебной обложке этой книги написано «Люция реки Енисей от Енисейска до Дудинки. Составил капитан-наставник К. А. Мецайк».