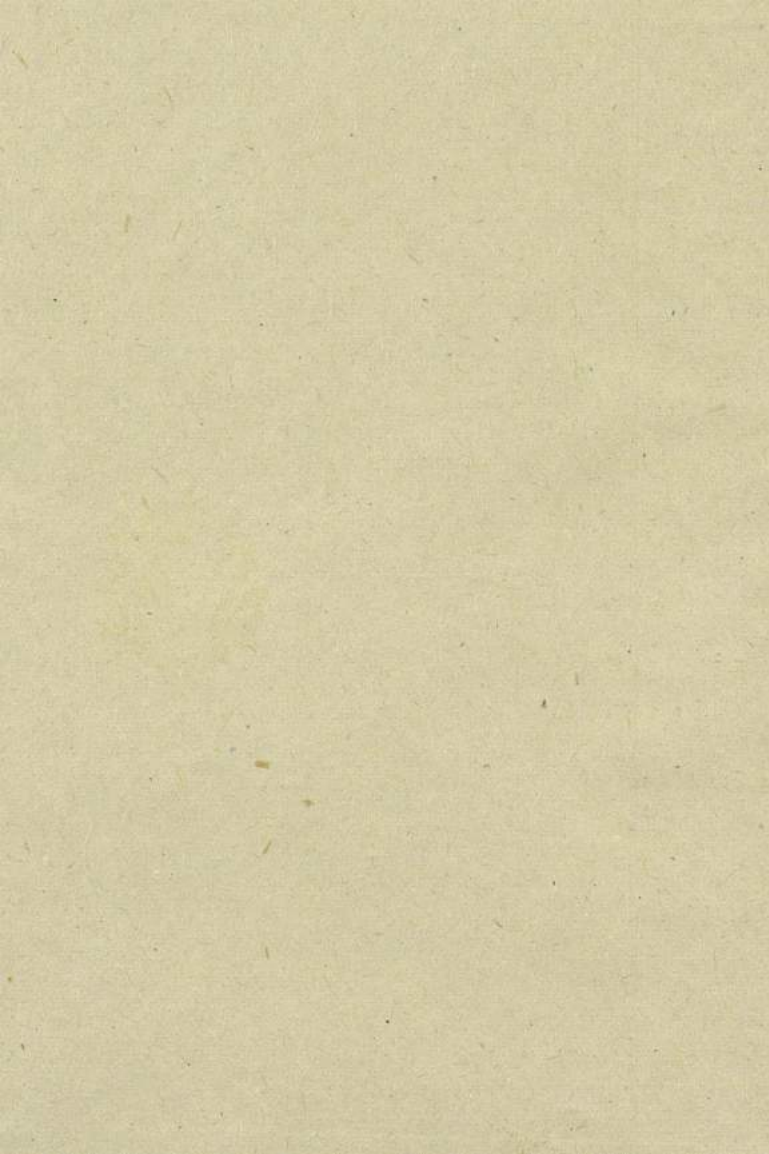


МАКС ЗИНГЕР

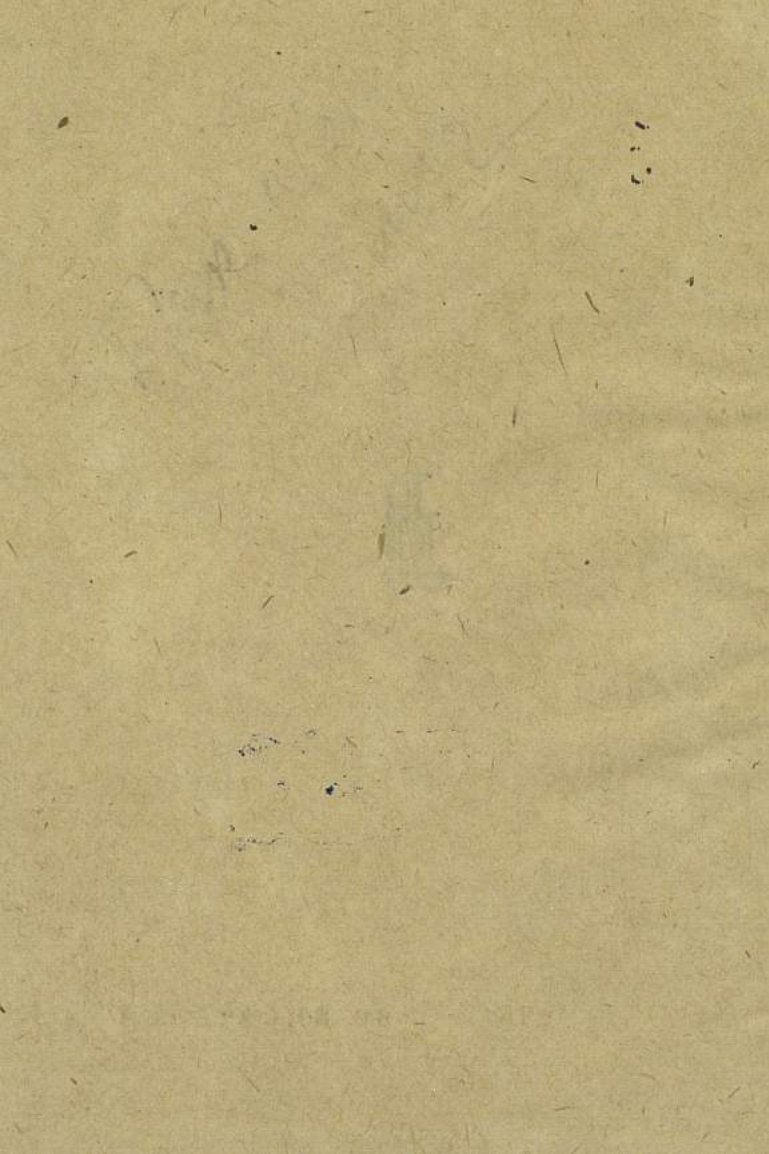
**РАЗБУЖЕННЫЙ
ОКЕАН**



20







III Колыма
23-1

МАКС ЗИНГЕР

34-2
2264

✓ РАЗБУЖЕННЫЙ
О К Е А Н

17815

ПЕРВАЯ СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ ПОЛЯРНАЯ
КОЛЫМСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ 1932—33 гг.

Г.П.Б. в Лнгр.
Ц. 1935 г.
Акт № 65

МОСКОВСКОЕ Т-ВО ПИСАТЕЛЕЙ

1934

Редактор Э. Болотина. Тех. ред. П. Хромов. Художник Петров.

7-я типография Мосооблполиграфа „Искра Революции“ Москва, Филипповский пер., д. 13. Сдана в набор 2/IV—34 г. Подписана к печати 25/XI—34 г. Статформат Б 6—125×175. Печатных листов 12³/₄. Уполн. Главлита В—97371 Тираж 10.200. З. Т. 481

Введение

Эта книга написана в суровые дни великого похода «Литке» из Владивостока в Колыму с колонной морских и речных судов. На обратном пути, пытаясь прорваться с Колымы в Тихий океан, флагман «Литке» зазимовал в Чукотском море, в Чаунской губе, вместе со всей эскадрой грузовых судов.

С тех пор прошло два года непрерывной борьбы за Северный морской путь. Все суда Северо-восточной полярной экспедиции давно уже вырвались на свободу из ледяных торосов Чаунской губы.

Флагман «Литке» выручил дрейфовавший в открытом море среди льдов пароход «Урицкий».

Корабли Колымской экспедиции все вернулись домой во Владивосток, выполнив до конца важную хозяйственную задачу.

Архангельские моряки прошли с грузовыми пароходами к устью Лены.

Замечательный рейс «Сибирякова» был повторен транспортным судном «Челюскин».

В борьбе за освоение Северного морского пути он погиб в Чукотском море, сжатый льдами. Люди Шмидта высадились на льдину, и их лагерь два

месяца приковывал внимание всего мира. Лучшие летчики и моряки, ходившие в полярные походы, двинулись на Север выручать героических товарищей.

Колымский поход надорвал здоровье начальника первой Северо-восточной полярной экспедиции Евгенова. От последних параллелей, от ледяных просторов Арктики, Евгенов перенесся к южным широтам Кавказа, где лечил свое сердце. Но, узнав о беде, не выдержал старый моряк и ученый Евгений. Несмотря на шестнадцать полярных походов, проведенных им в жестоких условиях советского сектора Арктики, он отправился снова в Чукотское море из Ленинграда на ледоколе «Красин», к льдине Шмидта, спасти челюскинцев.

Он поступил как советский моряк и советский ученый.

На гибель «Челюскина» Советская страна ответила надменной Арктике посылкой ледореза «Литке» из Владивостока Северным морским путем в Ленинград. Краснознаменный ледорез впервые прошел Полярным морем с востока на запад, от края и до края нашей неохватной страны.

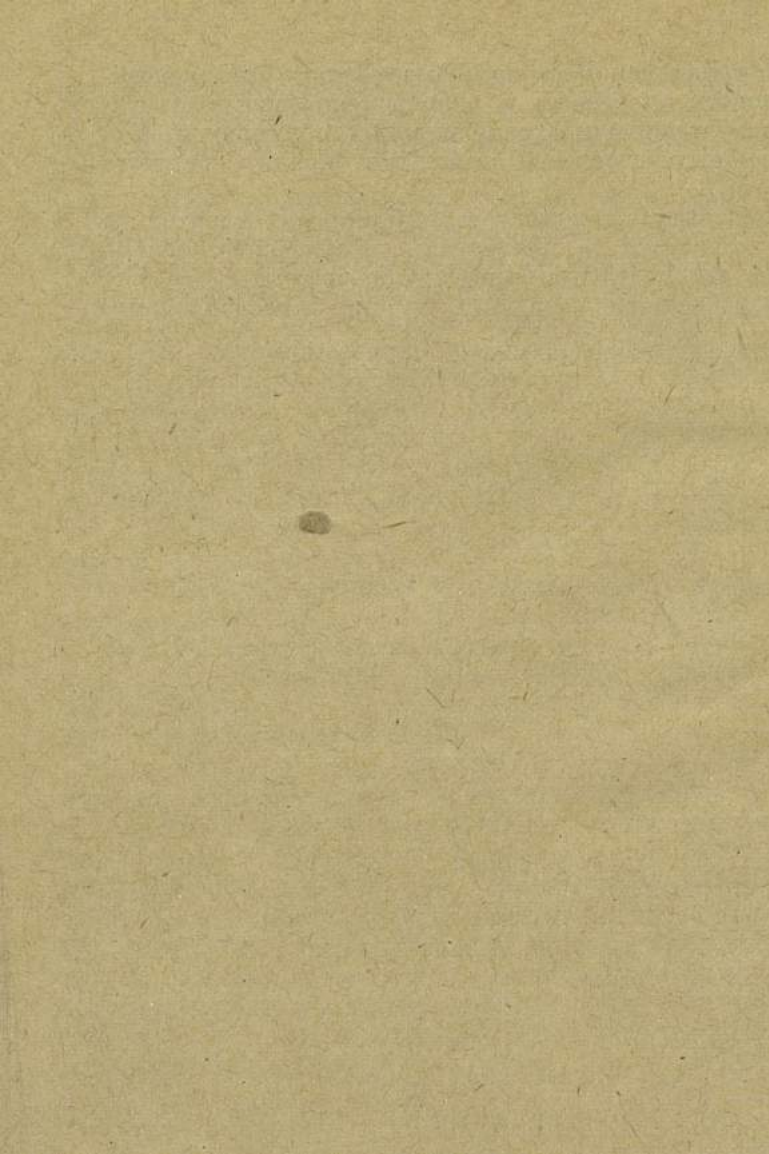
Большевистская настойчивость и мужество начальника экспедиции «Литке» Дунлицкого, выдержка и монументальное спокойствие капитана ледореза Николаева сочетались в этом походе с беззаветной преданной работой всего коллектива корабля.

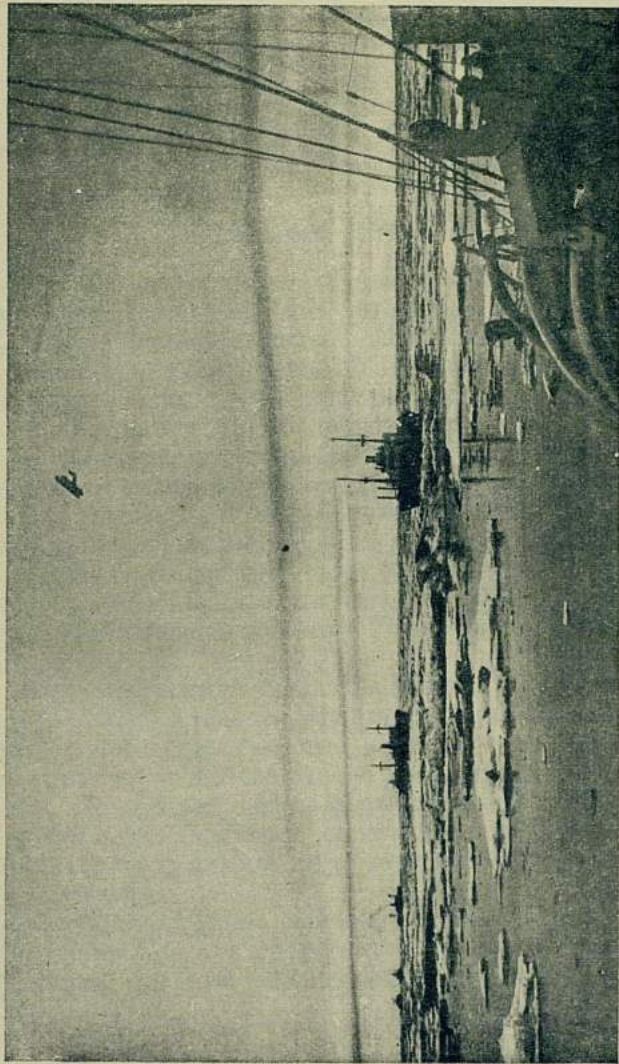
Плавая в советских водах, «Литке» воспитал целые поколения ледокольников и полярников. Капитаны больших судов не раз ходили штурманами в полярные походы «Литке», чтобы на нем учиться побеждать Арктику, отвоевывать для своей великой родины новые морские пути.

На Дальнем Востоке Союза «Литке» был экспедиционным, портовым и одновременно учебным судном, готовившим стране молодых полярников, бесстрашных освоителей необжитых окраин Советского союза.

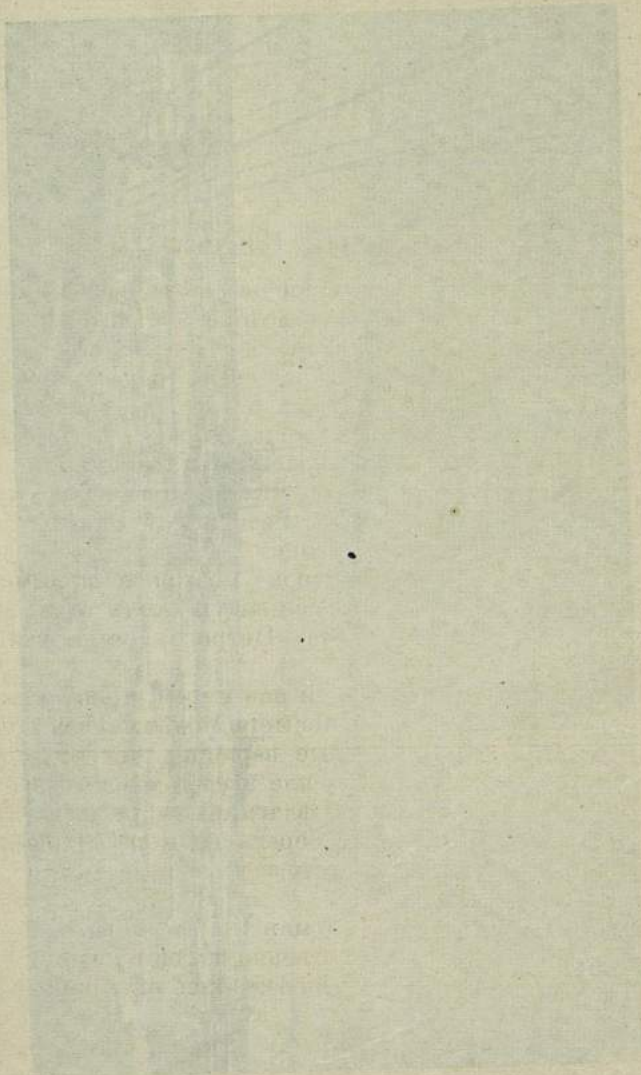
Совершив великий северный морской переход из Владивостока в Ленинград, героический корабль и на западе Союза будет высоко держать свое боевое, обвеянное ветрами и пургой, красное знамя.

Москва, октябрь 1934 года.





Ледовый разведчик-самолет Красинского показался над судами Северо-Восточной экспедиции
близ мыса Сердце-Камень



Открылась Камчатка

Густой, теплой, темной ночью светилось бесконечное море. Вокруг обводов ледореза «Литке» шла незатухающая светлозеленая огневая полоса, и, вся в бурунах и пене, освещенная зелеными огнями моря, скользила тупоносая баржа позади ледореза.

А наутро, когда погасли сказочные огни фосфоресцирующего океана, открылась Камчатка, как книга с цветными картинками. За мысом Лопатка всхолмилась огнедышащая земля, невидимо бурлившая под каменными громадами сопок.

Эскадра Северо-восточной полярной колымской экспедиции входила в Авачинскую бухту отдаленного от мира морского порта—Петропавловска на Камчатке.

Низовой туман поднялся над морем, пропуская ледорез в Петропавловск. Из моря поднимались каменные пальцы скал. Сонные вершины могучих сопок завернулись в ватные одеяла иссера-фиолетового тумана. На верхней палубе флагмана экспедиции «Литке» было прохладно. С берега на корабль неслись пряные запахи земли, густо заросшей лесами и высокой травой.

Молчаливо входил флагман в Авачинскую бухту Петропавловска. Торжественно-высоко подняв свой бушприт, флагман шел впереди колонны пароходов,

которым предстоял долгий путь к мысу Медвежьему, к Колыме, в Северное полярное море. Он вел эскадру грузовых судов в морские бои за освоение нашего крайнего Севера. Флагман конвоировал речную эскадру катеров, барж и кунгасов — будущий флот Колымы, он вел за собой караван океанских пароходов с грузами и людьми для постоянной работы в Полярном бассейне на морском берегу и на реках, еще не выдавших речного флота.

Сотни людей шли на кораблях в Полуночный океан, чтобы разбудить вековой покой дремлющих берегов шумом тракторов и заводов, чтобы проложить новый водный путь по девственным рекам Сибири, заставить их служить своими богатствами второй пятилетке.

Три парохода-северника, три лесовоза, два мощных паровых катера, четыре баржи и зверобойная шхуна составляли колонну судов Северо-восточной экспедиции, которую возглавлял флагман ледорез «Литке».

Никогда Петропавловск на Камчатке не видел такого скопления грузовых судов в своей величаво красивой бухте, окаймленной скалами и сторожевыми вершинами сопок.

«Пламенный привет водникам, участникам Северо-восточной полярной колымской экспедиции!» — алел плакат над пристанью порта.

Петропавловск на Камчатке был последним значительно населенным местом, куда заходила наша стройная колонна кораблей, двигаясь непрерывно на север.

Преображенная земля

Наркомзем командировал знатока молочного и сельского хозяйства коммуниста-датчанина Шеца учить

сибиряков мудрости земледеведения в Петропавловске на Камчатке. Шец должен был организовать на Камчатке впервые крупный совхоз.

Три года решил Шец провести на Камчатке с тем, чтобы преобразить ее землю, культивировать на ней овощи и растения, акклиматизировать скот.

И вот за плечами уже эти три прожитых года, три тома ненаписанного романа о человеке и земле.

Здесь, спутав зеленые космы ветвей, три года назад еще высился лес, а сейчас перед нами расстилались поля, родящие по указанию и воле человека. Мощные тракторы повалили, выкорчевали весь лес под эти поля, которые снабжали город и проходящих моряков свежими овощами.

Вместо пяти миллионов рублей Шец получил по плану лишь сто тысяч на ведение хозяйства и с этими малыми возможностями развернул большой совхоз.

Крохотное опытное поле при камчатском генерал-губернаторе давало всего лишь несколько пучков редиски к его столу, как деликатес, как бананы для обезьян московского зоопарка.

Гигант совхоз-комбинат поставляет мясо, овощи и корнеплоды Камчатскому краю. Камчатский совхоз оказывает высокоценное культурное влияние на северные окраины Дальнего Востока.

Мы уходили из Петропавловска в Северное полярное море. На наших кораблях хрюкали четырехногие пассажиры. Свежее мясо стали получать в Петропавловске на Камчатке экипажи экспедиционных судов, уходя в рейс из этого последнего города на северо-восток Евразии.

Совхоз создал сельскохозяйственную смену молодых агрономов, которые прошли здесь учебу и практику. Много коммунистов и комсомольцев работали

в совхозе. Пятьдесят восемь агрономов узкой специальности выпустил за одно лето совхоз.

Здесь, в фруктовом саду, раз в неделю веселым потоком льется рабочая молодежь по дорожкам, усыпанным взамен песка вулканическим пеплом камчатских сопок. Из густой листвы не выкорчеванных трактором деревьев звучит гармонь. Комсомольцы и комсомолки взлетают на высоких качелях под музыку своего гармониста.

И неподалеку, звонко и раскатисто смеясь, ребята играют в волейбол.

Свой оркестр, кино, гастрели своей же «Синей блузы».

Велика организующая сила совхоза; она забывает старый Петропавловск. Совхоз — это новый трудовой город Советской Камчатки.

Совхоз принимал в свое общество преимущественно многосемейных. Шеф был врагом текучести рабочей силы. Многосемейный не бросит совхоза подобно летуну-одиночке.

Все члены каждой большой семьи, которую совхоз полностью обеспечивает, работали здесь на совхоз и порт. В пошивочной мастерской жены и дочери рабочих обеспечивали камчатскую путину теплыми рукавицами. А дети, учащиеся, собирали к концу своего учебного дня черемшу. Здесь каждый учился и трудился.

В совхозе белело несколько военных палаток. Казалось, что в совхозе не был разрешен жилищный вопрос. Но это неверно. Шеф не давал новому работнику сразу все блага. Палатка — это карантин, сквозь который проходил каждый работник совхоза. Шеф присматривался к новому человеку, оценивал его, а новый человек должен был показать свою ра-

ботоспособность и преданность общему делу. И когда он доказывал ее, он получал вот такой же белый с ультрамариновыми полосами стандартный дом, возле которого мы стояли с директором замечательного совхоза.

— Мы крайне недовольны, если наша девушка выходит замуж за горожанина и уезжает из совхоза на жительство в город, — говорил датчанин. — Это для нас убыль рабочей силы. Другое дело, если кто-нибудь из наших женится и берет жену в совхоз. Мы радуемся этому.

Совхоз подумал и об отдыхе для своих работников. В селе Начики, где бьют горячие ключи, выстроен дом отдыха. Усиленное питание, груши, яблоки, чернослив, крыжовник, черная и красная смородина последнего петропавловского урожая, мясо, масло и молоко совхоза получали отдыхающие.

В фруктовом питомнике акклиматизировалось двести шестьдесят пять яблонь и груш, принялась сирень на неприветной камчатской земле.

Дорожка среди газонов, на которых уже поднялись душистый табак и гвоздика, протянулась к белой палатке со светлоголубыми разводьями.

— Хотя я сам датчанин, но все же я против датского скотного двора, — говорил Шец. — В скотном дворе, сооруженном по американскому образцу, удобнее и корове и обслуживающему ее персоналу. Легко убрать сразу весь навоз со двора и легко при помощи электрической дойки получить сразу весь удой молока.

«Корова — раба привычек, и потому придерживайся установленного порядка».

«Не раздражай коров криками и бранью».

«Ласковым обращением скорее покоришь ее».

«После уборки должна быть абсолютная тишина».

Это наставление было вывешено на видном месте скотного двора.

«Рекордистка 1931 г. «Соня». 3 884 литра», — прочитал я на табличке у одного стойла. Белая, в черных пятнах, холмогорка дала за прошлый год без малого четыре тонны молока. И Шец гордился ею.

Но уже три подруги соперничали с ней и побивали ее в 1932 году.

«Галина», «Вайда» и «Вера» отнимали первенство у «Сони», давая каждая свыше четырех тонн молока.

Новый американский скотный двор вчерне уже был закончен. Его сложили целиком из местного материала: из ольхи, камчатской березы и душистых тополей.

К первому сентября сто холмогорок должны были занять свои денники в американском дворе.

В инкубаторе четыре шкафа, согретые керосиновой печью, высиживали четыре с половиной тысячи цыплят.

Белые птенцы итальянской породы «Легорн» совсем не скучали в соседней комнате без матери-наседки. Там свешивался с потолка металлический воронкообразный раструб. Он также нагревался при помощи печи, но только древесным углем, и птенцы любили подлезать под него после того, как поклюют зерна из металлических кормушек.

Рои пчел были закуплены для Камчатки в Спасске и морем, на пароходах, пришли через Владивосток в Петропавловск на Камчатке.

Пчелы всю зиму прожили без сахара, — продержались на своем меду во мшанике. В этом же году только три четверти пчелиного меда было оставлено их производителям, остальное было отдано городу.

Долго бились в совхозе над тем, чтобы узнать, отчего спасские пчелы приносят такой ароматичный мед. Сначала думали, что пчелы собирают его с цветов шиповника, которого много растет кругом, но каково же было удивление всех, когда узнали, что пчелы берут такой необыкновенный мед с душистого ольховника, который цветет здесь в конце мая.

Двенадцать мощных тракторов выкорчевали и разделали пятьсот пятьдесят гектаров. Полтысячи гектаров было отвоевано у комлистой тайги под основные культуры: картофеля, капусты, свеклы, турнепса. А для восточников-рабочих Камчатки земля совхоза рожала китайский редис и китайскую капусту.

Камчатка многим кажется суровым краем, морозным и жестоким по своему климату. А знают ли у нас о том, что двадцатиградусные морозы считаются лютыми для Камчатки и что директор сельскохозяйственного комбината три зимы проходил по полям совхоза в одной ватной тужурке, не чувствуя холода?

Но вместе с тем здесь бывают дни, когда валит такой снег, что нельзя подступиться к скотному двору, и коровы остаются на голодном пайке, ожидая окончания снежного бурана. Снега наваливает до двух метров высоты...

Шестьсот четырнадцать служащих и рабочих совхоза — это целый городок. Сто восемьдесят восемь тонн молока, девять тонн мяса, девять тысяч яиц — вот достижение совхоза в 1931 году. От сорока свиней в 1930 году к семистам в 1932 году, от тринадцати лошадей к ста четырнадцати, от тридцати семи коров к двумстам тридцати — вот кривая совхозного роста!

Кочаны капусты в шестнадцать и семнадцать килограммов это тоже достижение камчатского совхоза.

Датский агроном коммунист Шец создал авторитет трактору на Камчатке: на сто пять километров от

совхоза перевозилось тракторами снабжение для Мильковского куста. Там нехватило боеприпасов для охоты и продовольствия для людей. Совхоз выручил их из беды, окружив славой и себя и свои тракторы.

Трактор заменил дорогостоящую собачью упряжку; трактор здесь, как в Норильской тундре на севере Енисея, проложил себе верную дорогу.

В филиале совхоза стадо свиней в несколько сот голов свободно паслось по лесу и на сопках. Едва только слышался звонок, как поросята и свиньи со всех ног бежали к своим кормушкам.

— Ну, как, Чумаков, — спросил директор юного розовощекого свиновода, — справишься тут без меня?

Небольшая пауза. Мы переглянулись.

— Думаю, что справимся, если подучимся еще немного.

На преображенной земле подрастают молодые, крепкие кадры камчатских сельскохозяйственников.

Город плывет в Колыму

Ночью «Сучан» уходил из Петропавловска в залив Провидения, к Чукотскому полуострову. Я решил пойти на «Сучане» до залива Провидения, чтобы ближе посмотреть это необычайное судно и его людей, двигавшихся на Колыму.

Почти еще мальчик, только со школьной скамьи, третий штурман «Сучана» Обертас стоял на верхнем мостике и надраивал мелом медные части недавно спущенного в море корабля. Этот юноша ушел из Ленинграда в первое плавание лишь в прошлом году. Этот 1931 год был годом рождения «Сучана». Построенный на советской верфи товаро-пассажирский пароход-первенец «Сучан» был предназначен



Путь „Литке“ с колонией морских и речных судов
из Владивостока в Колыму

для обслуживания советских тихоокеанских берегов и промыслов Камчатки. Обведенный ледовым поясом, бронированный «Сучан» шел на север в бои со льдами Полярного моря.

На носу «Сучана», на спрессованном душистом сене отдыхали рабочие. Некоторые из них, оголившись до пояса, загорали на солнце, припекавшем докрасна их широкие спины. Эти люди шли работать на необжитом Севере.

На верхней палубе изредка показывался и быстро исчезал начальник лётной части Красинский, один из первых пионеров воздушного северного пути. Впиваясь биноклем в камчатские берега, горевшие бликами яркого солнца, подолгу простаивал у фальш-борта капитанского мостика старый полярник — доктор Старокадомский. Этому человеку, с шелковистой седой бородой и еще молодыми глазами, была знакома по былым походам каждая камчатская сопка.

Четыре тонны аммонала для взрывания льда, одна тонна ледового термита, ящик детонаторов, несколько тысяч метров бикфордова шнура и зажигательная смесь в бутылках для термита — вот что, в надежной упаковке, шло на судне вместе с мастерами огня, подрывниками.

На подступах к Полярному морю и его тяжелым льдам люди «Сучана» берегли каждую тонну топлива, каждую каплю крови, которая двигала судно вперед — на борьбу со стихией. Кочегары «Сучана», соревнуясь с нижнепалубной командой «Анадыря», далеко оставили его позади себя. Кочегары «Сучана», крепко шуруя в топках сахалинский уголь, не давали пароходу съесть более двадцати шести тонн угля в сутки. Они посадили «Сучан» на паек, добившись при этом девятимильной скорости; «Анадырь»,

двойник «Сучана», пожирал ежедневно сорок тонн угля при том же ходе и равном количестве команды на судне.

Железная «коробка», как зовут моряки пароход, была начинена людьми, углем, скотом, тракторами и взрывчатыми веществами. Здесь, словно на скатерти-самобранке, было все, даже апельсины и лимоны. На «Сучане» шли геофизики — партия в шесть человек, руководимая будущим директором Колымской геофизической обсерватории Новским.

На полтора миллиона квадратных километров Колымско-Индигирского района существовало пока лишь четыре метеорологических станции, — четыре малоприметных точки среди океана лесов, изрезанных непроходимыми гатями, зыбунами, болотами и порожистыми реками...

Гидрометеорологический комитет Якутии послал сюда эту новую партию вестников культуры. В Сеймчане, Балыгачане, Оротуке, Эликчане геофизики должны были соорудить аэрогидрометеостанции. К станциям в Русском устье, Абые, Нижне-Колымске и Средне-Колымске прибавлялись еще четыре маяка культуры.

Первую временную обсерваторию намечалось оборудовать в Средне-Колымске, чтобы затем перенести ее вверх по реке в один из новых городов на Колыме.

Научная группа, разбившись на вахты, ежедневно наблюдала с парохода за воздухом и водой, зарисовывала изменчивую облачность и следила за волнением моря.

Трижды в день летели с «Сучана» радиометеосводки на «Литке» и в адрес «Владивосток-погода».

А там, на далеком материке, в Колымско-Индигирском районе три метеостанции — в Средне-Колымске, Нижне-Колымске и Русском устье — входили уже

в опорную сеть второго международного полярного года. Эти станции обязались вести, в связи с программой полярного года, одновременные — по Гринвичу — наблюдения со всеми станциями, раскинутыми в полярной шапке мира.

«Сучан» шел Камчатским морем к Полуночному океану, как в Трою древний троянский конь, в брюхе которого был скрыт военный отряд. И, подойдя к мысу Медвежьему, отряды людей, разбившись на плотников, ученых и речников, должны были выйти из утробы «Сучана», чтобы, завоевав дикие и своевольные реки, заставить их служить своими богатствами новому человеку.

Видна Ключевская сопка

Мы ясно видели Курильскую гряду. Открылись во всем своем величии все три сопки за Петропавловском на Камчатке. Но видимость изменила нам, когда мы подошли к Усть-Камчатску на пароходе «Сучан». Набежал туман, на горизонте повисла рваная бахрома дождя, ветер перегонял по небу низкие, лохматые облака.

Облака закрывали от нас самую красивую, самую величавую сопку Камчатского полуострова и самый большой вулкан во всем мире — Ключевскую сопку.

Заход в Усть-Камчатск был вызван необходимостью пополнить зимовочные запасы продовольствия экспедиции свежими консервами усть-камчатского завода.

Сквозь дымку тумана, на длинной и низкой косе, можно было еще издалека различить два завода. Один слева — советский, другой, справа по борту, — японский.

«Сучан» бросил якорь вдалеке от берега. Но, словно шум и грохот приближающегося поезда, слышался с далекого берега гул прибоя. Море утюжило своими валами выстланный вулканическим пеплом унылый берег.

На катере по мертвой зыби бухты, поднимая сильные всплески, мы приблизились к берегу, где грохотал прибой. Мы перешли на плоскодонный кунгас, и прибой вынес его далеко на берег.

Усть-камчатский рыбоконсервный завод, построенный по образцу лучших американских заводов, был весь механизирован. Некогда в Америке китайцы приготавливали рыбу для консервирования. Они резали голову рыбы, обрубали ей перышки, хвост, снимали чешую, перебивали внутренности, нарезали на куски. Теперь все это делал на заводе не живой, а «железный китаец». Он даже сам подавал на конвейер приготовленную рыбу, откуда она следовала в банках на решета в автоклавы.

Сто девяносто тысяч ящиков по сорок восемь фунтовых банок изготовил завод за 1931 год. Это — кроме сельди и других засолов.

В 1927 году пришло заводское оборудование из Америки в Усть-Камчатск, и в том же году завод был смонтирован, пущен в ход и выполнил задание.

Мы уходили на кунгасе обратно к «Сучану». И снова отделился от нас в тумане Усть-Камчатск, крошечный город с заводами. Впереди раздернуло тучи и величественно показалась Ключевская сопка. Видно было, как слева, на невысокой сопке, курилось облако и как с берега по обычаю Севера стреляли люди, прощаясь с уходившим «Сучаном». Трижды басовито отсалютовал «Сучан» в ответ зимовщикам.

Две каюты

«Сучан» отвалил от стенки Владивостокского порта первого июля. Лётный экипаж лодки-самолета «СКЭ 62» и поплавкового «Р5» поднялся весь на спардэк парохода.

Командир лётного звена Кошелев навел бинокль на Чуркин мыс. Здесь четыре года назад Кошелев собирал с товарищами самолет-лодку «Советский Север». Эта мощная морская машина должна была пройти по всему великому фасаду нашей страны, обращенному в Северное полярное море. Но самолет погиб от шторма в Колючинской губе.

Лётный состав Северо-восточной экспедиции, стоя на спардэке «Сучана», молча прощался с материком.

День был печально-серый. Небо закрылось облаками. Дул свежий западный ветер. И старый полярник, боцман «Сучана», Красноштан, вооружившись шваброй, принялся за уборку палубы. Закончив работу, он щелкал своим фотоаппаратом, который всегда был наготове.

Недалеко от Владивостока расположился угольный Сучанский район. Много партизан выставили в годы интервенции революционные Сучанские копи. И в честь этих партизанских отрядов на втором флагмане экспедиции было начертано героическое имя «Сучан».

Следующий день похода был такой же печальный и серый. Небо было облачно. Дул сильный норд-остовый ветер. По морю ходили двухметровые волны, ветер гулко свистел в снастях парохода.

Лётное звено разместилось в двух каютах с правого борта под спардэком. Это были каюты №7 и №8.

В восьмой шестиместной каюте, где находилось пять человек, было запрещено курить. Кошелев—

командир звена, летчик Задков, летнаб Васильев и техник Шелехов — весь экипаж самолета-лодки «СКЭ 62» и базовый моторист Новак объявили себя врагами никотина.

Зато в каюте № 7 стояло вечное облако табачного дыма. Там расположились базовый техник Волошин — непревзойденный балагур, гигант Комирный — младший инженер звена и экипаж поплавкового самолета «Р5» — летчик Бердник и летнаб Левченко.

На стене каюты висел приказ № 1 личному составу каюты № 7. Приказ был опубликован еще в Охотском море весельчаком и гитаристом Левченко.

Но не только шутить и петь под гитару блатные песни Одессы-мамы умел Левченко. На учебном бомбометании летнаб Левченко показал исключительное по меткости попадание с высоты трех тысяч метров.

Вот что гласил приказ № 1:

«4 июля сего года, будучи дежурным по каюте № 7, ревизор Даныла Мартыянович Пидпывороты¹, не жалея сил и своего очаровательного носа, в поте лица своего произвел впервые в истории народонаселения каюты № 7 примерную приборку. Особо компетентная комиссия в составе одной особы боцмана каюты № 7 Ники Микело Рисисики (Сири-Куки²) нашла состояние каюты вполне отвечающим всем требованиям санитарии, гинекологии, гуммиарабики и политурики. За проявленное усердие и добросовестность в ударной работе по приведению каюты № 7 в надлежащее удоборасполагающее состояние ревизору Даныле Мартыяновичу Пидпывороте объявляется благодарность с одновременным награ-

¹ Шутливое прозвище техника Волошина.

² Младший инженер Комирный.

ждением пачкой папирос 25 штук системы «Пушка» восьмимиллиметрового калибра из его собственного чемодана.

П. п. Командующий всеми силами каюты №7
Саша Женопокорительский
Н-к штаба Турка»¹.

Одновременно, на видном месте каюты №7, была вывешена инструкция, которая, в основном, была направлена против некурящих обитателей каюты №8.

Вот о чем говорило это обращение:

«§1. Гости в каюте № 7 —обязательно курят и угощают хозяев каюты папиросами — в первую очередь угощению подлежит начштаба главнокомандующего.

§ 2. Если гости по собственной инициативе не проявляют намерения угостить хозяев папиросами, в этом случае начштаба главнокомандующего вменяется в обязанность напоминать гостям § 1 настоящей инструкции, причем норма угощения удваивается. В отсутствие начштаба любезное напоминание делает ревизор или старшина».

Но, несмотря на инструкцию, летчики каюты №8 все же не курили и не угощали папиросами каюту № 7. И в отместку ревизор Даныла Мартыянович Пидпрыворота, он же базовый техник Волошин, пускал после обеда табачный дым в замочную скважину каюты №8.

Я пришел под вечер в восьмую каюту к летчикам «СКЭ 62».

Базовый моторист Новак, дежурный по каюте, уже прибрал ее и сдавал свое дежурство летнабу. Новак сидел за столом и подсчитывал партвзносы, причитавшиеся с летчиков обоих самолетов. Техник Шелехов

¹ Левченко.

нарезал финским ножом алюминиевую трубку бензиномера; он градуировал, размечал на ней деления, по которым потом в воздухе можно было видеть, сколь о бензина остается еще в баке, знать, сколько часов или минут продержится в воздухе самолет.

Бензиномер — это пульс самолета. Не пульсирует кровь — погибает человек. Пуст бензиномер, не показывает наличия бензина в баке, — останавливается мотор самолета, и вынужденная посадка на ледяные торосы или на кочковатый грунт материка!

Летнаб Васильев заправлял в планшет карту предстоящего полета. На карте значились такие мысы, у которых любит скапливаться тяжелый многолетний лед. Ориентируясь по этой карте, самолету «СКЭ 62» предстояло искать чистую воду для эскадры. Васильев, заглядывая в эту карту, должен был указать верный обратный путь к лётной базе.

На палубе в каюте № 8 лежал раскрытый ящик с мелкими запасными частями самолета, а под койками, в мешках и чемоданах, находилось все «хозяйство» полярных летчиков.

И рядом в каюте № 7, в синем рабочем комбинезоне, с заскорузлыми, черными от масла и работы руками, младший инженер Комирный записывал стихи в свою тетрадку.

Я перегнулся через плечо Комирного и прочел бесхитростные строки:

Я не поэт и не писатель, —
Простой воздушный кочегар,
Я не великих дел создатель
И не велик к тому ж мой дар.
Жизнь для меня неустрашима,
Я каждый миг в полет готов.
Ведь вырос я не на перинах,
А у станка и у плугов.

Комирный записал эти строчки и стал стягивать замасленный синий комбинезон. Из-под лётной робы выглянуло блестящее, черное, еще пачкавшее чехлы каютных диванов, кожаное обмундирование.

Левченко — летнаб поплавкового «Р5» пришел в авиацию с моря, с линкора «Парижская коммуна». Он стал воздушным штурманом.

Над авиационным компасом, лежавшим на столе в каюте №7, изогнулся летнаб Левченко.

Сняв синий китель, раззолоченный лётными пуговицами и нашивками, бывший слесарь, ныне известный полярный летчик Кошелев сидел в кожаном галифе без сапог, воткнув свои ноги в шлепанцы, и рассказывал тысячу и одну историю своих полетов.

Улыбчивого Кошелева, замечательного рассказчика и выдумщика, слушали летчики свободными вечерами до самой полуночи. Только за полночь затихали каюты номер семь и восемь. Тогда у полубака оставался на сене лишь одинокий сторож, да покручивал штурвал рулевой матрос, и в штурманской рубке вахтенный отмечал по карте пройденное «Сучаном» расстояние.

Слышен остров Врангеля

Еще одна вахта, и «Сучан» должен был войти в залив Провидения. Здесь предстояло выгрузить самолет-лодку «СКЭ 62» и проститься с его экипажем. Отсюда предстояло идти в дальние полярные полеты, в ледовые разведки этим жизнерадостным обитателям каюты номер восемь.

Японское, Охотское, Камчатское, Берингово моря были уже позади. Вставало, дико и угрюмо, каменное ущелье Провидения. Солнце не справилось в этих широтах со снеговым покровом гор. Скалистые берега бухты еще пестрели полосами нестаявшего снега.

Несколько строений гнездились возле узкой речонки, бежавшей с гор и вливавшейся здесь в море. Слышно было, как завывали собаки на берегу, почуяв незнакомые запахи свиней, баранов и коров, которые находились на «Сучане».

К нам на несколько минут прибежал с берега катер пограничников для оформления прихода нового судна в бухту.

Люди вышли из своих помещений на полуют, полубак и спардэк посмотреть с борта парохода новую землю, землю чукчей.

Северо-восточная экспедиция была уже на подступах к Холодному океану, который готовил навстречу эскадре свои ледовые полки, преграждая путь отважным мореходам.

Пароход-угольщик «Лозовский» должен был снабдить в Провидении все экспедиционные суда углем. Участники экспедиции уже готовили последние письма на материк, чтобы отправить их с «Лозовским» за тысячи километров отсюда. Никто из моряков не знал, как скоро дойдет колонна судов Северо-восточной экспедиции до мыса Медвежьего и выскочит ли из льдов снова к Провидению, откуда открыта свободная морская дорога во Владивосток.

Исчез восточный берег Камчатского полуострова, уставленный конусами вулканов, словно древний Египет пирамидами.

Еще в Анадырской губе старший радист «Сучана» Лебедев получил задание — найти в эфире остров Врангеля. Лебедев не выходил из радиорубки. Лебедев искал остров и обнаружил его. Врангель вызывал ледорез «Литке» и передавал ему свою радиограмму, не получив ни подтверждения, ни согласия. Радист Врангеля запрашивал ледорез о пароходе «Совет»,

который должен был доставить на остров смену зимовщиков.

Лебедев дослушал перехваченные слова и вступил в разговор с Врангелем. Лебедев рассказал ему о «Совете», что мог.

Врангель в ответ торопливо и радостно застучал ему точками и тире. Лебедев быстро заносил слова врангельского радиста в вахтенный журнал радиорубки:

«Убедительно просим держать с нами связь в 13 часов московского времени. Если нужно, будем вам давать метео. «Анадырь» нас оставляет без связи. «Шмидт» и «Колыма»¹ раньше работали длинными волнами, искровушками, а теперь их совсем нет, с ними связи нет. Где вы? Где «Совет», который идет к нам? Имеете ли с ним связь? Где «Литке»? Скажите ему, пусть отвечает нам. Его мы слышим тоже хорошо. Сколько вас идет с экспедицией? У нас нет угля. Тут еще кругом льды стоят, еще льды. Как ваша фамилия? Скажите, кто идет нам на смену, нам на смену? Все скажите, что знаете. Ну, слушаю, где вы?»...

На этом разговор перервался. Если бы на Врангеле было больше горючего для запуска моторов радиостанции, то разговор не иссяк бы до утра: так много хотелось узнать радисту далекого острова, чтобы поведать затем колонистам, истосковавшимся по весточке с материка.

Назавтра, в условленное время, «Сучан» передал на Врангель ответную радиограмму.

Солнце в этих широтах скрывалась сейчас ненадолго. Только в полночь разливался тихий закатный свет. В следующую ночь я стоял в радиорубке и смо-

¹ Зимовавшие в тот год в Чаунской губе Восточно-сибирского моря.

трел, как ловко Лебедев расшифровывал на слух радиogramмы Врангеля. Радировал начальник острова Минеев. Он сообщал через «Сучан» капитану «Совета» Дублицкому, что поднявшимся северным штормом оторвало от острова громадное ледяное поле и несет его на юг.

Радиостанция «Анадырь» передала на остров печальные вести с зимующих судов «Шмидта» и «Колымы». Радист «Шмидта» Репков умер в апреле от цынги. Это известие привезли представители острова Врангеля, — они ездили на собаках к месту зимовки «Шмидта». С апреля от «Шмидта» никаких известий не поступало. Радиосвязь с «Колымой» прекратилась с мая.

«Сучан», подняв якорь, попал к бункеровавшемуся «Анадырю», нащупывая лотом глубину непромеренной бухты. На берегу чернела горка каменного угля, который предназначался для «Сучана».

Бронзоволицые, широкоскулые чукчи и эскимосы подходили к пароходам на байдарах, сделанных из моржовой кожи. Люди Севера поднимались по штормтрапу «Сучана», их интересовало, куда и сколько пароходов пройдет через Провидение.

Помимо Северо-восточной экспедиции сюда должен был зайти пароход «Совет», — по пути на остров Врангеля, — а также «Ительмен».

По поверьям туземцев, вместе с пароходами на Чукотскую землю завозились «кейли» — черти, главные враги чукчей. Обычно чукчи, непривычные к европейскому столу, отведав пароходского обеда, заболели желудочными болезнями, виня в этом чертей, привезенных пароходами.

Но, несмотря на это, чукчи все же радостно говорили о том, что в Провидение пришло так много судов. Было весело в бухте, иллюминированной огнями большой флотилии.

Домик под снегом

Мы едва дотянули на чихавшем моторе до селения Урэлик, которое виднелось на берегу бухты Эмма в заливе Провидения. Комсомолец Владимир Баум, секретарь Уэлленовского рика, гостивший здесь у Алексея Дробнова, местного учителя, пригласил нас к нему в «свинячий» домик. Так назывался шутливо и беззлобно стандартный домик из фанеры для туземцев, сделанный по проекту инженера Свиньина.

Три таких фанерных яранги были завезены сюда впервые из Владивостока в 1930 году.

Мы вошли в просторное помещение, несколько напоминавшее цирк в миниатюре. Этот домик не имел углов, он представлял собою цилиндр с куполообразной железной крышей.

Паркетные полы придавали некоторое изящество этому тонкостенному, но достаточно сопротивляющемуся зимним холодам домику. Мне показали фотографию этого домика, заснятого в зимнее время. Зимовщица Оленева сидела на крыше этого совсем занесенного снегом дома. Его с трудом раскапывали после пурги.

Комсомолец Алексей Дробнов приехал сюда из Москвы всего лишь год назад. Из селений Кивак, Эстигет и Урэлик он собрал в Урэлике и учил девятнадцать туземных детей арифметике, русскому языку и политграмоте.

Когда основатель Игарки Лавров опустился вместе со мной на воздушном корабле «Комсеверпуть 2» впервые на реке Юрибее у Гыдоямской фактории в Карском море, то собравшиеся на суглан¹ туземцы

¹ Съезд, собрание.

заявили председателю собрания Лаврову о том, что не желают школы в Гыдояме.

— Наши деды не учились, мы не учились, и детям нашим школ не нужно!

Больших трудов стоило их убедить, чтоб они не возражали против школы.

Но то были каменные самоеды, впервые видевшие самолет, пароход и русских людей.

А здесь, в Провидении, на крайнем севере Дальнего Востока, туземцы давно уже были знакомы с самолетами по экспедициям Красинского, чукчи видели в своей бухте каждое лето советские пароходы.

Туземцы сразу согласились отдать своих детей в школу, и я видел уже успехи, достигнутые молодым педагогом Дробновым. В фанерной яранге находилась провиденская школа. Ученики Дробнова без ошибок переписывали из книг в тетрадь русский текст. Часто на клетчатых листочках, где складывались, делились, вычитались или умножались цифры, бежал дикий олень или неслась вскачь нартяная собачья упряжка: дети развлекались в часы досуга рисованием, которое было им завещано от предков.

Зимой было темно в Провидении даже днем, когда на короткие часы мутно-желтый шар солнца медленно катился за сопками, едва освещая горизонт. Зимой гуляли ветры в Провидении, завывали пурги. Ветрами так много наметало снега в Урэлике, что под белым покрывалом совсем исчезало селение. Учитель Дробнов рыл траншеи в снегу, чтобы выйти по утрам из своего фанерного домика.

Фанерные яранги заметало снегом по самые крыши и только торчали словно шесты трубы камельков. Дети чукчей и эскимосов из соседних селений приходили в эту фанерную школу-ярангу даже в пуржли-

вые дни. Детям было интересно заниматься рисованием, выписывать каракули букв и складывать цифры, которым учил детей комсомолец Дробнов.

От Северного мыса (Рыркарпия) до Крестовой бухты жили раньше эскимосы. У них была высокая культура. Они вели оседлую жизнь. Лучшими резчиками по кости и лучшими художниками были эскимосы. Говорят, что у них научились чукчи-завоеватели строить байдары из моржовой кожи, у них же переняли искусство выделывать костяные изделия, рисовать и танцевать. И от них переняли многие поверья.

После смерти кого-нибудь из близких люди безвыходно сидят в яранге до десяти дней. Если заболевает чукча и становится опасной для жизни его болезнь, то в полог, где лежит больной, приводят его любимую, лучшую собаку. Больной гладит своего ездового, затем собаку выводят из яранги и режут, принося ее в жертву, чтобы смилостивить духа, который прогневался на хозяина собаки. Если ж и это не помогает больному, тогда рубят байдару или даже вельбот или винчестер на мелкие куски.

Как только прилетают первые утки, ребят уже нельзя удержать в школе. Они все бегут с закидушкой, бросают ее на лету в птицу и делают это ловко, без промаха.

Школьники Урэлика любят правду. Они не признают выдуманных задач.

«Кавак вчера пошел в лавку и купил там два кило сахара, два кило крупы и десять кило муки. Сколько кило он купил всего товару?» — задает Дробнов ученику-чукче задачу.

— Зачем же ты врешь? — отвечает ученик. — Кавак вчера не ходил в лавку, он был в ней сегодня и сахара не покупал, а взял муки, спичек и махорки.

Уже детьми они любят танцы. И Дробнов часто замечал, что стоило только отвернуться, как ученики с задних скамей начинали безмолвно поводить руками, изображая своими движениями окружающую их жизнь.

Танец моржа, нерпы, вороны, чайки, зайца, прибоа, танец умывания, танец погрузки угля на пароходы — вот темы чукотского балета.

Умывавшиеся до школы мочей из ачульхен, дети чукчей с большим любопытством восприняли процедуру умывания с мылом, губкой и чистой водой. Они посвятили этому новому явлению в их жизни особый танец. Туземцы видели погрузку пароходов углем и сами нередко принимали участие в бункеровке. Отсюда возник танец погрузки угля, приводивший в восторг и восхищение даже кочегаров нашей эскадры.

Чукчи ведут счет не по сотням, а по двадцаткам, однако редкий чукча знал свой возраст. На расспросы о летах чукчи обычно отвечали:

— Ко-о (не знаю).

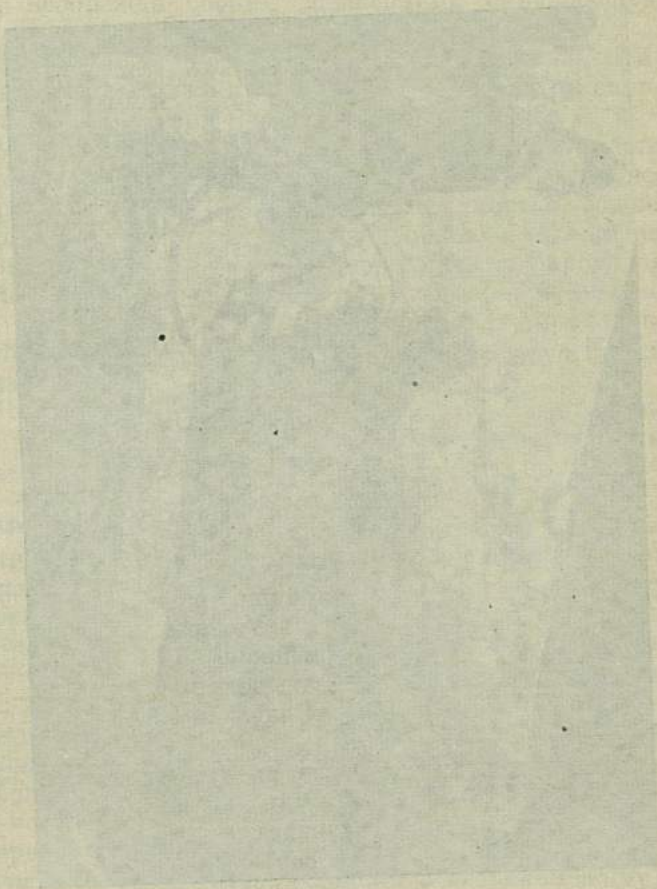
Чукча не религиозен, но суеверен. Если в пологе, в яранге, положить тарелку вверх дном — не убьешь нерпу. Нельзя есть, когда открыт полог, — в ярангу может зайти чорт. Нельзя чистить чайника от сажи, но почему нельзя — сами эскимосы об этом не говорят русским. В темное помещение эскимос не войдет: там — черти.

Эскимосы празднуют «праздник моржа» — время ухода его на крайний и неизвестный туземцам север. С большими почестями провожают туземцы кормильца-моржа. В яранге у старшего по промысловому зверобойному вельботу зажигается ээк (светильник, фитиль из сухого мха, горящий в зверином жиру). Вокруг светильника раскладываются черепа моржей,



Водолаз осматривает поврежденный в полном море руль

TO THE MEMBERS OF THE BOARD OF DIRECTORS OF THE
AMERICAN RED CROSS



убитых этим вельботом. Каждый из присутствующих подходит к моржовой голове, срезает маленький кусок мяса и кладет его в банку. После танца, под оглушительный бубен, старший вельбота берет банку с кусочками мяса, и все люди уходят на берег. Там туземцы приносят жертву водяному. Они бросают эти кусочки мяса в море, надеясь, что водяной, смилостивившись, пришлет к ним снова ушедших моржей. После праздника происходит дележка черепов среди команды вельбота.

Веря в чертовщину, веря нелепицам, чукчи все же немало удивлялись нелепым вопросам, которыми нередко осаждался Север со стороны Хабаровска. Эти вопросы поражали чукчей своей несуразицей.

Аристов, работник Уэллена, получил из Хабаровска радио, где спрашивалось о том, сколько семенного картофеля необходимо прислать в Уэллен для посадки. Даже южнее Уэллена на четыреста километров, в Провидении, нельзя мечтать о разведении овощей в открытом грунте, но хороший хозяйственник Уэллена Аристов ответил согласием на присылку картофеля. Почему не побаловать этими овощами северян?

Из «АКО» на Уэллен пришло радио. Петропавловские аковцы заказывали в Уэллене тысячу кукулей — меховых спальных мешков. Для использования заказа надо было зарезать четыре тысячи оленей. А в Уэллене оленей нет, их завозят из Анадырского района.

В куполообразном домике нас угостили супом из местного щавеля, — это были вкусные провиденские щи. Зимовщик Провидения Оленев, старый моряк, исползавший на самых различных судах все дальневосточные берега, показал нам альбомы, в которых заключался фотодневник этого бродяги-

морехода. Фанерная яранга вмещала несколько семей. Тонкие перегородки делили ее на отдельные квартиры. Зимой здесь люди жили в тепле, не боясь жестоких холодов.

В то время как на «Шмидте» и «Колыме», зимовавших на одной широте с уэлленовцами, люди умирали от цынги, в Уэллене уже много лет никто не болел цынгой. Уэлленовцы не ели никаких консервов.

В Уэллене не водилось клопов. Но в Провиденции, в селении Урэлик, чукчанка из Уэллена, Соня Баум, проснулась от клопиных укусов. Она никогда не видала клопов.

— Утут кэмыльхен (деревянные червяки), — жаловалась Соня своему мужу, Владимиру Бауму.

Соня поехала с нами на «Сучан». Она впервые, с безмолвным удивлением, смотрела на еще не виденных ею никогда коров, поросят и овец. И когда чушки, завидя ее, бросились к ней навстречу с приветственным хрюканием, она вдруг расхохоталась.

Но все же Соня сказала, что олени более красивы, чем все животные на «Сучане».

— Танги-коран (русский олень, не настоящий олень), — так назвала чукчанка корову.

Мы осмотрели машинное отделение парохода, его гребной вал, выходивший из туннеля под кормой в море и двигавший винт «Сучана».

— Если бы я женился на русской, много бы горя хлебнул здесь с ней в Уэллене, — говорил мне Баум. — А Соня мне жена, друг и товарищ! Вот эти торбазы сшила мне она. Они никогда не промокают. А как стреляет она! Мы шли сюда на шхуне, и Соня стреляла пулей без промаха по летящей птице. Чукчанка так распалялась во время охоты, что даже визжала от восторга.

Жениться на метиске было мечтой каждого холостого русского зимовщика здесь, на Чукотке.

Комсомолец Баум — секретарь Уэлленского рика, он же народный судья чукчей — оставался на третью зимовку в этом отдаленном крае.

Шум тихоокеанских портовых городов Баум сменил на беспредельную тишину зимней тундры и Полярного моря. Но он не бежал от шумов стройки новой жизни сюда, на Север. Подобно товарищам, которые пришли на Чукотку по мобилизации комсомольских организаций, он принес к берегам Полярного моря свои лучшие молодые годы. Он принес их для того, чтобы приобщить к советской культуре чукотский народ.

Береговые люди Севера и моряки, согласно полярному этикету, перезнакомившись, обменивались подарками. Самым дорогим для людей из домика, засыпанного всю зиму снегом по самую крышу, были газеты и журналы за 1932 год, которые пришли с кораблями.

Летнее небо над бухтой Провидения голубело уже третий день под ряд.

Солнце пригревало, но с гор, на которых еще не стояли снега, тянуло прохладой.

Это напоминало далекую и прошедшую московскую весну. Воды бухты стали гладко-зеркальными, и моржовые байдарки весело скользили по этой глади от пароходов на берег к селению Уралик и обратно.

Толстая моржовая кожа, крепкая, как железо, обтягивала деревянный каркас байдарки, делая ее легко подвижной и не боящейся ударов. Если острые камни ранили кожаную оболочку лодки, то достаточно было заткнуть образовавшееся отверстие

куском тряпки, паклей, и в байдарке прекращалась течь.

На байдарке мы перешли трехкилометровую ширь бухты Эмма и зашагали с уэлленовцем Баумом далеко к горам, перед которыми высились на сопке могильные памятники людям, заброшенным сюда судьбой и здесь закончившим свое существование. Рядом с нами шла Соня-чукчанка, неся в руке малопульку, и стреляла по пролетавшим изредка птицам. Смуглолицая и стройная чукчанка забавлялась, как ребенок.

Справа от нас бежала по камням безыменная река, отдавая свои студёные пресные воды горько-соленому морю. За шумом бурливой реки слышно было, как взволновался мотор самолета «Р5», которому дали полный газ. Только что законченный сборкой поплавковый самолет поднимался в воздух. Летчики уходили в спокойную воздушную синеву — опробовать самолет, проверить свою сборку.

Он взмыл легко и далеко ушел в высоту, превратившись в едва заметное тире.

Самолет «СКЭ 62» рулил по бухте, начиная лётную кампанию по разведке льдов в Полярном море.

«Р5» круто шел на снижение: перед пароходами он сделал несколько горок, перекатываясь будто по воздушным рытвинам. Затем, снова набирая высоту, он ложился на правую или на левую плоскости и круто виражил маленькими кругами.

Отсюда от заброшенных в камнях могил, на которых мы отдыхали, было видно как «Р5» сделал посадку, едва прочертив воду белым, пенистым шагом своих поплавков. Летчики подрулили к берегу и стали на якорь. И другой, изумрудный, лодочный самолет бежал на отрыв, перегруженный горючим и продовольствием для воздушного экипажа. Он тя-

жело оторвался от воды и низко потянул по направлению к выходу в море. Он не сделал разворота, не покружил над пароходами. Он, набирая высоту, летел к морю по прямой линии.

Тогда Бердник и Левченко снова поднялись над Провидением и пошли наперерез «СКЭ 62». Они прощались со своим воздушным товарищем до ближайшей встречи в полярных льдах.

Эскимосы, камчадалы и чукчи, яранги которых раскинулись за фанерными домиками школы Урэлика, долго смотрели за лодкой-самолетом.

— Русская птица улетела, — сказал молодой чукча, который собирался с первым пароходом итти из Провидения в Хабаровск учиться в советской школе.

Артель-кляуль

Моряк Оленев жил в заливе Провидения в фанерной яранге, там же, где помещались учитель Дробнов и гостивший у них со своей женой-чукчанкой комсомолец Баум.

Оленев излазил на зверобойных шхунах все дальневосточное побережье от корейской границы до самого Уэллена на Чукотском полуострове.

Чукчи, эскимосы, камчадалы и коряки знали худощавого, маленького, остроносого и неутомимого моряка. Береговые чукчи уважали Оленева, а кочевые не любили его. Кто жил морем, тот был в дружбе с Оленевым, а кто кочевал со своими стадами оленей по тундре, тот не мог примириться с этим настойчивым моряком.

«Артель-кляуль» — так прозвали его туземцы. Это слово означало — человек, делающий артели. Оленев организовал от зверпрома туземные артели зверобоев,

Туземцы-богатеи, кочевавшие с большими стадами по тундре, не хотели входить в артели, не хотели лишаться своей собственности. А береговым беднякам терять было нечего. Но и береговые опасались, что, войдя в артель, останутся без жира на зиму. Жир в яранге дает тепло и свет. Остаться на зиму без звериного жира, это значило замерзнуть.

Когда эскимосы в Урэлике сдали вельботы в артель и добыли артелью первых пять моржей, то не знали, как с ними поступить и как делить добычу.

У береговых чукчей морской промысел — дело коллективное. Хозяин байдары — шлюпки из моржовой кожи — работает не меньше остальных на промысле. Он обязательно является рулевым байдары. Каждый находящийся на байдаре имеет во время промысла свои обязанности. Хозяину байдары по чукотскому обычаю полагается, в случае удачного промысла, сверх равного для всех охотников пая, две моржовых шкуры. Убивший моржа получает и бивни зверя.

Оленев отдал охотникам все мясо моржей, оставив государству излишки жира и моржовой кожи. Он обещал заменить охотникам дорогой жир керосином, примусами и лампой, а кожу — брезентом. Туземцы получили за кило жира шестьдесят копеек, а за кило керосина платили на фактории по пятнадцать копеек. Они поняли, что Оленев был прав, советуя им объединяться в артели.

В 1931 году селением Урэлик не было сдано государству ни одного кило звериного жира, а в 1932 году первые пять тонн нерпачьего, китового и моржового жира дал Урэлик, маленькое селение на краю света.

— Необходим своевременный заброс товаров в Провидение, — говорил Артель-кляуль. — Если ту-

земцы во-время не получают примуса и керосина, то перестанут верить моим обещаниям, и дело артелей может захиреть на Чукотке.

Чукчи вместе с Оленевым выработали правила охоты и дележки добычи: старший вельбота или байдары — стрелок — получал две доли, гарпунщик — полторы и матросы — по одной доле.

Мы сидели в фанерной яранге и ели свежую нерпу, убитую Оленевым. Черное мясо нерпы напоминало вкусом дичь. После опостылевших пароходских консервов мы ели нерпу с наслаждением.

Рядом со мной сидел начальник контрольного поста залива Провидения Трубицын, медлительный, спокойный и ровный, как все люди Севера, он рассказывал о своей жизни в этом суровом краю.

Уже две зимы провел Трубицын на Чукотском севере. В Провидении оказался брошенный дом с заколоченными окнами, и военные люди быстро приспособили его под жилье.

В просторном бревенчатом доме Трубицына висели на стенах портреты членов Политбюро, — стоял в своем защитном костюме Сталин, — а на полке лежали книги Ленина.

В фанерную ярангу, где мы доедали нерпу, вошли два туземца. Они были в камлейках из пестрой материи и в летних торбазах из нерпячьей кожи. Нечесаная копна волос у каждого была выстрижена на самой макушке размером в чайное блюдце, словно у ксендза.

— Товарищ-начальник, — обратился взрослый чукча к Трубицыну. — Можно ли моему пареньку в этом году не жениться?

— А мне-то какое дело до этого? — сказал Трубицын,

— Он еще молодой! — настаивал чукча. — Ему надо год поучиться, тогда пусть и женится!

— Да почему же ты обращаешься ко мне с этим вопросом? — недоуменно спросил Трубицын.

— Потому что ты сам сказал ему, когда встретил в тундре: «Парень ты большой, пора тебе жениться!»

— Так я же пошутил! А ты всерьез принимаешь. В яранге все рассмеялись. Заулыбался и довольный чукча.

Туземцы ушли, и Трубицын продолжал прерванный рассказ о своей провиденской жизни.

Трубицын, Оленев, камчадал Степан Попов и эскимосы Уваун, Кавак и Лёни шли на кавасаки¹ с грузами в Урэлик. Погода стояла хорошая. Дул небольшой норд. Но вскоре ветер засвежел настолько, что стал сильно прикладывать кавасаки.

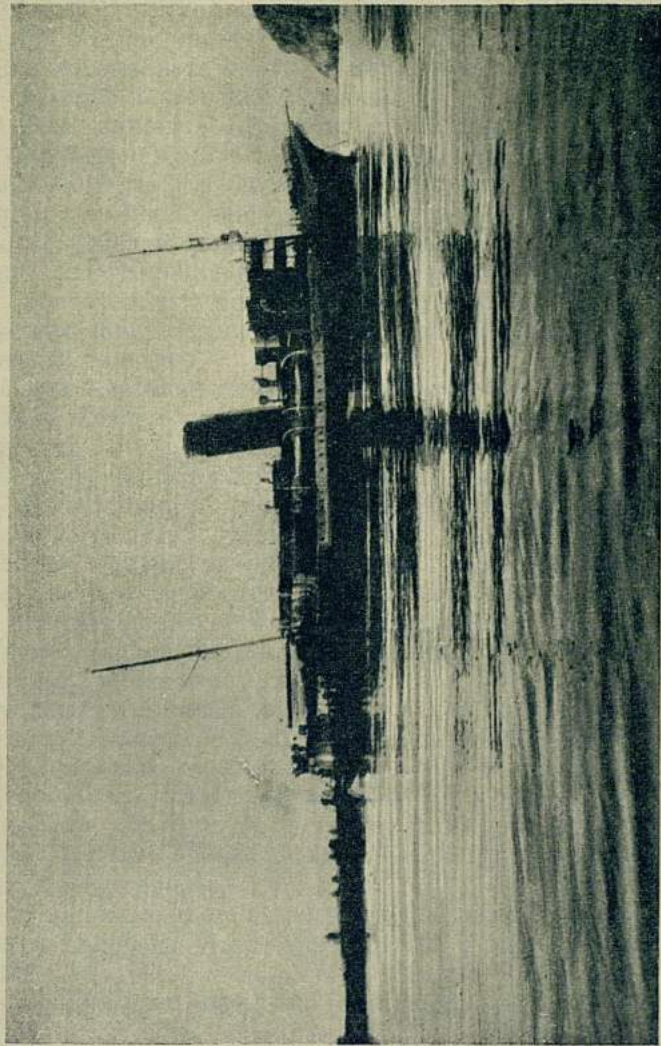
Трубицына разбудили, и он не узнал еще недавно спокойного моря. Кавасаки кидало с волны на волну, и казалось, что вот-вот захлестнет людей и посудину. Моторист, страдавший морской болезнью, невнимательно следил за машиной.

Ярости моря не выдержал слабосильный мотор. Один из болтов, которыми мотор был прикреплен к фундаменту, вдруг лопнул, и остальные болты могли теперь вылететь каждую минуту.

Машине дали средний ход. Моторист обнадежил людей, что как-нибудь доберется до Провидения.

Когда кавасаки был на траверзе Чукотского мыса, шторм доходил до девяти баллов. И одним накатом волны так гулко ударило в борт кавасаки, что вылетел и второй болт, крепивший мотор к судну.

¹ Судно.



„Литке“ ведет речную баржу в Полярное море

Машину застопорили. Дальше нельзя было идти на моторе, лишенном надежной опоры. Люди стали загонять парус. У моториста от пережитого прошла и морская болезнь.

— Есть выход! — предложил моторист. — Если нам болтаться в море по воле волн, то всем будет камака (смерть), а если переключиться на один цилиндр, то мы продержимся на волне.

Но не успел моторист переключиться на один цилиндр, как сорвались ушки цилиндров мотора, и он окончательно отказался повиноваться.

Беспомощное кавасаки понесло в открытое море, вдалеке от берегов.

Оленев вызвался пойти в этот шторм на одновесельной шлюпке к берегу, чтобы сообщить о беде и просить помощи гибнущим на кавасаки. Он сразу исчез за гребнями ревущих волн.

— Начальник, Оленеву однако будет камака! — сказал Трубицын эскимос Уваун.

Об этом подумал и сам Трубицын. Он снял винтовку с плеча и стал стрелять в воздух, приказывая тем самым Оленеву вернуться к кавасаки.

Оленев вскоре подъехал к кавасаки. Ругается, не понимает, зачем вернули его. А море не унималось, и туземцы, сбившись в кучку, о чем-то тревожно совещались между собой. Потом они взяли лучшую перцу, отрезали от нее жирные куски и стали бросать их в море, чтобы смилостивить его гнев своими подарками. Давали обеты, что если спасутся, то принесут морю дорогие жертвы — свои лучшие вельботы, винчестера.

— Видно, придется кому-нибудь идти на этой шлюпке к берегу — просить помощи, — сказал Трубицын.

— Кавак, ты пойдешь? — спросил Трубицын.

— Нет у меня живот болит.

— А ты, Уваун?

— У меня тоже живот болит, — ответил туземец.

— А ты, Лёни?

— Нога болит, не поеду.

— Степан?

— Боюсь, не поеду! — честно сказал камчадал Степан.

— Ну, а если я сам поеду, ничего будет? — спросил Трубицын.

— Ничего! Только наверно камака тебе будет, начальник, — сказал Уваун.

Вместе с Трубицыным пошел в шлюпке снова Артель-кляуль.

Они стали грести к Чукотскому мысу, и вскоре исчезло затерявшееся в волнах кавасаки.

Каждый раз, когда шлюпку поднимало на волну, берег казался совсем близким, но как только шлюпку опускало в темную водяную пропасть, берег исчезал и людям становилось вдруг ясно, что спасения не будет, что они обречены.

Маленькую шлюпку захлестывало соленой водой моря. Оленев едва успевал вычерпывать воду ведром. Подошли к отвесному мысу, где в древности пещеры служили жилищем для эскимосов. Завернули за утес. Обессиленные руки едва держали весла.

— Я не могу больше, — прохрипел наглотававший соленой воды Оленев.

— И я не могу.

Трубицын, покачиваясь, перешел на нос шлюпки и, держа в руке пеньковый конец, прыгнул на берег. Подоспевшим валом человека подхватило и выбросило далеко вперед. Он не выпустил конца

из судорожно сжатых пальцев. Держась за поданный Трубицыным конец, Оленев перешел со шлюпки на берег.

— Курить хочется, — было первым словом Трубицына. У Оленева в боковом кармане кожаной тужурки нашлись сухие папиросы, но спички отсырели.

Для людей, промокших насквозь в осеннюю непогоду, не существовало в пути никаких препятствий. Они переходили в брод болотца и ручейки, прыгали по зыбунам-кочкам, они шли напрямик, как летают вороны. Ветер был сильный, — он часто валил обессиленных путешественников с ног.

— Лечь бы здесь да соснуть! — предложил Оленев.

И Трубицыну хотелось спать, но он сознавал, что этот сон будет последним сном, что они замерзнут в тундре на ветру и стуже.

Трубицын не разрешил Оленеву ложиться.

Вот показались знакомые яранги селения Эстигет. Подошли к той яранге, где жил их приятель эскимос Ататуву, и стали будить людей в пологе. Проснувшись, зашумела многоголосая яранга. Оленев стал рассказывать со свойственной ему горячностью о шторме, о кавасаки, о людях, терпящих бедствие в разбушевавшемся море. Оленев говорил всегда быстро. Даже русскому с непривычки трудно было разобрать речь этого моряка. И старый эскимос Ататуву прервал его:

— Оленев говорит, что речка бежит, — слушать не поспеешь!

Эскимосы достали рыбы, подали черствые лепешки, напоили чаем, сняли с пришедших торбаза, развесили их для просушки и постлали гостям олени шкуры.

Выпросил Трубицын у Ататуву его трубку и закурил. И никогда так хорошо, как здесь в яранге, не чувствовали себя эти два человека. Съев дочиста все, что подали им эскимосы, гости заснули глубоким и спокойным сном.

— Пароход! Пароход! — разбудили их под утро крики у яранги.

Кто-то заметил в море пароход и счел своим долгом оповестить немедленно все селение. Появление моржа, кита, белухи — морского зверя, парохода — это всегда было событием для туземного поселка.

У одного эскимоса нашлась старинная подозренная труба, и люди наблюдали с восьми утра и до самого полудня за пароходом. Разглядели люди, что пароход ведет за собой кавасаки, и все эскимосы на берегу, узнав о спасении людей, стали стрелять от радости в воздух.

Питаясь шикшей, местной ягодой и щавелем, шли снова Трубицын с Оленевым из Эстигета в Провидение, подгоняя друг друга. В тундре стояла такая тишина, что ушам было больно, и все будто занемело на этой мертвой земле между спящими сопками.

Когда жена открыла Оленеву дверь, он повалился на пол, обессиленный долгой ходьбой и голодом.

Пароход «Ительмен», спасший кавасаки, едва не прошел мимо гибнущих людей. С парохода случайно заметили в волнах кавасаки. Сначала думали, что это кит выставляет свою спину из воды.

Моторист, оставшийся на кавасаки, уже считал в это время последние минуты своей жизни. Ему казалось, что шаманы-туземцы принесут его в жертву морю, сбросив за борт.

Моторист знал о таком случае в Беринговом море.

Знакомые мотористу туземцы, эскимосы и чукчи, увидев однажды огромное стадо моржей, выехали на байдарках в хорошую погоду от мыса Чаплина на охоту. Поднялся сильный шторм. Запурговало. Некоторые вернулись обратно на берег, а семнадцать человек вытащили свои байдары на береговой лед, чтобы здесь переждать непогоду. Штурмовыми ветрами оторвало льдину от берега и стало уносить в море.

Навалил густой туман. Скрылись каменистые берега, только что виденные эскимосами. И людей, оставшихся на льдине без пищи, уносило туда, куда мчал их десятибальный шторм.

Когда ветром раздергивало туманную полосу над морем, эскимосы видели знакомые сопки и по ним определяли свое местонахождение. От стужи и холодных захлестов взбешенного моря люди отморозили ноги и некоторые обрезали рукава своих оленьих кухлянок для того, чтобы ими защитить от холода свои ноги. Трое эскимосов шаманили на льдине. Они давали обет духам на случай спасения. Один бросил свой новый американский винчестер в дар морю, чтобы смилостивить его неумный и страшный гнев. Другой дал клятву разломать свой новый вельбот, если море сохранит в живых его хозяина.

Три раза проносились льдина с обреченными людьми мимо острова Лаврентия, у залива Крестов, и вышла близ мыса Чукотского у селения Кивак, где люди и перешли на берег.

Большой морж случайно взобрался на льдину в открытом море, собираясь видимо отдохнуть на льдине. Эскимосы убили его. Мясо моржа было единственной пищей людей, носившихся по воле волн. Пятнадцать дней таскало льдину с людьми по морю. И все спаслись, кроме одного Матлю.

Вернувшиеся туземцы объяснили смерть Матлю тем, что будто он, переходя на берег, провалился и ушел под тонкий лед. Матлю вскарабкался на льдину и решил, несмотря на отговоры товарищей, идти на берег. Лед под ним проломился вторично, и Матлю навсегда исчез под водой.

Но местной учительнице один из эскимосов рассказал через год после этого, что Матлю принесли в жертву для спасения всех остальных на льдине. Матлю не был женат, не имел детей. Он добровольно согласился погибнуть, чтобы спасти своей смертью товарищей. Шаманы, находившиеся на льдине, обещали ему загробную жизнь не в сырой земле, а в чистом небе, где для него была приготовлена просторная яранга с большим пологом из двенадцати оленьих шкур, хорошая жена-рукодельница и хозяйка, много звериного жира, новый вельбот и меткий винчестер.

Когда эскимосы вернулись в свои селения с кавасаки, многие из них выполнили обеты, данные морю во время его гнева. Они закинули далеко в тундру охотничьи ружья, пожертвовав их духам за спасение. Один эскимос разломал новый вельбот, который стоил ему трех лет сбережений и тяжелого труда зверобоя в суровом море.

Акр-шаман, живший на острове Аракомчечен, считался его хозяином. Вместе со своими зятем и сыном он хозяйничал на острове, облюбованном моржами для лежбища. Акр-шаман запретил чукчам охотиться на острове Аракомчечен под страхом наказания духов и сам собирал здесь богатства — клыки моржей, их жир, ценную кожу и вкусное мясо.

Но Акра-шамана прогнала советская власть. Остров Аракомчечен был объявлен заповедным, и для чук-

чей отвели участок, в черте которого разрешалась охота на моржа.

...В фанерной яранге селения Урэлик Трубицын и Оленев рассказывали долго о жизни и людях Чукотки.

За тонкими стенами яранги слышно было, как завывали протяжно и жалобно собаки. Видно было сквозь маленькое окно, как «выставал» в бухте, показывая свою черную полированную голову, одинокий тюлень.

В бухту входила шхуна «Темп», замыкавшая колонну судов Северо-восточной колымской экспедиции. Этот маленький зверобой пришел своим ходом из Норвегии во Владивосток, чтобы служить полярному краю Советов.

Чукчи и эскимосы смотрели на маленькую шхуну как на ребенка. Они верили тому, что через несколько лет шхуна «Темп» станет такой же огромной, как пароход «Сучан», который стоял величаво в бухте Эмма близ селения Урэлик. Они думали, что пароходы, как и все живущее на свете, способны расти, переходить из детского возраста в зрелый.

Туземцы считали «Литке» шаманом-пароходом с тех пор, как он в 1929 году пришел зимой сюда, в Провидение. Чукчи удивлялись тому, что пароход смог притти по льду к селению Урэлик в такое позднее время, когда уже замерзло море. Пароход шел по льдам, как оленье нарта по тундре. Чукчи и эскимосы прониклись глубоким уважением к пароходу «Литке».

Чукчи и эскимосы, все в пестрых камлейках из цветных узорчатых материй, целыми днями толклись на кораблях экспедиции, стоявших в бухте. В кают-компании, на спардэке, в коридорах и на

камбузе судна — всюду были видны скуластые, улыбающиеся, довольные лица, исчерченные тонкими синими линиями татуировки.

Впереди студеное море

Ушел лесовоз «Микоян», за ним прощально приветствовал Провидение паровой катер «УНРІ». Басовито прогудел «мощный» «Север», молча проплыла шхуна «Темп». Потянулся караван судов к Полярному морю.

В бухте Эмма еще оставались ледорез да угольщик «Лозовский». Около двух тысяч миль от Владивостока уже было пройдено. Оставался еще один тяжело проходимый участок, который был забит льдом, взломанным северными штормами. «Сучан» и «Анадырь», зашедшие во льды без ледокола, не могли найти дорогу для своих широкогрудых корпусов и отступили назад, на чистую воду. «Сучан» бережно поднял и опустил стрелами на воду поплавковый самолет «Р5». Бердник и Левченко облетали большой участок, расположенный впереди пароходов. Всюду, насколько мог охватить глаз летчика-наблюдателя, виднелся крупно-битый, тяжелый и непроходимый лед.

Вместе с «Литке» пришли в Провидение холода и туманы. Сразу стало по-северному сурово и тоскливо-серо.

Метеоролог Геворкьянц говорил о тяжелом ледовом годе, о ранней осени. У Врангеля было ниже нуля, и начиналось новообразование льда.

Зимующие в Полярном море пароходы «Колыма» и «Лейтенант Шмидт», возвращаясь с Чаунской зи-

Чувотская
яранга близ
Чауна



Семья Волла на
мысе Сердце-
Камень.
В центре сверху
чукчанка Соня

мовки, подошли к мысу Биллингс и стали у непроходимых льдов.

Норд-осты поджимали лед к берегам материка.

Трудная часть пути Северо-восточной экспедиции была проделана. Путь из Владивостока в Провидение через моря и океаны с хрупким хвостом речных судов был совершен.

Но труднейшее лежало еще впереди.

Пройти до мыса Медвежьего во льдах с баржами, которые текли, было второй задачей экспедиции. А там, впереди, предстоял еще поход в Лену за речными пароходами. Когда я бросал взгляд на карту, то с трудом ощущал то огромное расстояние, которое отделяло сейчас нас от Москвы.

Питание ухудшалось, как обычно в полярном плавании.

Доктор Старокадомский высчитал при зимовке «Таймыра» и «Вайгача» кривую веса его зимовщиков. Оказалось, что до наступления полярной зимы и долгой ночи зимовщики прибавляли в весе, некоторые даже значительно, но с наступлением зимы кривая веса резко падала вниз, снова поднимаясь вверх лишь в весенние месяцы, когда, вместе с первыми лучами солнца, показывались у места зимовки медведи, нерпы и моржи и свежее мясо появлялось на столе у моряков.

Старокадомский считал поэтому необходимым начать усиленное полярное питание моряков сразу по выходе с места отправления. Это нужно было для того, чтобы больше накопить запасов сил и здоровья и в темную пору в случае зимовки лучше противостоять цынге, не ослабевать так сильно от потери в весе.

В Петропавловске на Камчатке команда «Литке» купила бурого полугодовалого медведя и держала его на корме привязанным цепью.

— Если на «Сучане» есть эксплуатационник Ведмедь, то почему не может быть медведя на «Литке»? — шутили моряки.

На катере, ушедшем раньше нас из Провидения, важно расхаживала бескрылая пойманная речниками чайка, недавно увидевшая свет. Она брала из руки кусочки хлеба и была любимицей команды катера.

На каждой стоянке моряки таскали с соседнего корабля кошек, чтобы как-нибудь бороться с крысами на своем ледорезе.

Вряд ли на каком-нибудь другом корабле было столько крыс, как на «Литке». Уже после десяти часов вечера они свободно и спокойно приходили в кают-компанию, забирались на столы и диваны, обнюхивая каждую мелочь и разыскивая «чуфан», как по-китайски во Владивостоке и Восточном океане звали русские моряки пищу.

На каждом корабле во время заходов происходили перемены в личном составе. В Петропавловске с «Литке» ссадили зайца, сменили повара, который оказался не лучше прежнего, и взяли уборщика.

С «Темпа», вышедшего из Провидения, было получено радио, где сообщалось о том, что их второй механик сбежал на берег и в записке, оставленной соплавателям, желал им счастливого похода, но без себя. Труса-дезертира, испугавшегося дальности и трудности плавания, заклеямили позором на общем собрании экипажа,

С парохода «Север» были списаны на берег за непригодностью два человека. Начальник поста залива Провидения Трубицын поместил их на «Лозовского» для отправки во Владивосток. Каково же было наше удивление, когда в открытом море, по пути к мысу Дежневу, эти два человека были обнаружены спрятавшимися на «Литке»! Жажда приключений и

стремление повидать неведомые земли заставила их укрыться на ледорезе. Им радовался только один боцман, который немедленно же поставил «зайцев» на работу.

Послезавтра начинался август, а мы видели здесь, у Студеного моря, всего лишь несколько теплых солнечных дней. Совсем близко, в нескольких десятках километров от нас, лежали американские берега когда-то шумевшей золотой Аляски.

Советские эскимосы и чукчи нередко ездили к своим родным и близким на Аляску и остров Лаврентия, где их сородичи носили живописные кухлянки из утиных шкурок.

Чаплинские охотники давно перекочевали с материка на остров Лаврентия. Они ушли туда вслед за песцом и морским зверем, облюбовавшим этот остров. Песецу уходил по движущимся льдам с материка на остров и там оставался, прельщенный богатым рыбным столом.

На островах Врангеля и Лаврентия была лучшая охота. На Лаврентии один охотник добывал по сто песцов в год.

Эскимосы — советские и американские — встречались беспрепятственно со своими родственниками по ту или другую сторону границы. Не умея плавать, они уходили в моря на своем вельботе, небольшой и открытой шлюпке, за сорок и пятьдесят миль от родных берегов. Многие из них гибли в штормах и туманах.

«Литке» ушел последним из бухты Провидения на соединение с эскадрой, задержанной непроходимым льдом. Там, в Уэллене, или за ним, у Дежнева и Сердца-Камня, предстояла встреча с кораблями и совместный рейд к Колыме. Я уходил на «Литке».

Первая ледовая разведка

«Сучан» шел от мыса Дежнева на запад по чистой воде. От Сердца-Камня вдруг забелели в море маленькие пятна льдин, и чем дальше продвигался пароход, тем белее становилось море, перенаселенное кочующими льдами. Водная тропа корабля, постепенно суживаясь, вдруг совсем затерялась среди льдин насупившегося торосами Полярного седого океана. «Сучан» напрасно долбил носом в непроходимый лед. Вскоре застопорили машину, опустел капитанский мостик. Все разошлись по своим местам.

Назавтра не пришли южные отжимные ветры, и угольно-черный пароход попрежнему беспомощно стоял во льдах, резко сверкавших на ярком солнце.

На авиоплощадке парохода летчики после утренней гимнастики работали у поплавкового самолета «Р5». Младший инженер лётного звена Комирный снимал масляный бак для промывки. Комирный решил испытать установленную во время ледовитого похода пусковую передачу ручного стартера. Стартер работал, и Комирный несколько раз с помощью этого маленького прибора запускал мотор в пятьсот лошадиных сил. Базовый моторист Новак поил самолет бензином и маслом.

Наступала очередь самолета. Летчики должны были найти и указать свободную от льдов дорогу кораблям Северо-восточной экспедиции.

Надо было закрыть капотом мотор, закапотировать его, осмотреть детали и погрузить в самолет двенадцатидневный аварийный запас на случай вынужденной посадки.

Когда прогрели мотор и стали бережно спускать на стреле «русскую птицу», как называли чукчи самолет, Бердник и Левченко, которым предстояло

совершить первую ледовую разведку в Полуночном океане, были на весу спускаемого с корабля самолета. И здесь же, на поплавках, держались воздушные кочегары Волошин и Комирный.

Среди льдов, будто из любопытства обступивших самолет, темнел чистой водой маленький морской аэродром. Двести метров чистой воды — вот размер водной площадки, которая была разыскана для взлета поплавкового «Р5». С такого «пяточка», с такого маленького разбега должны были оторваться или погубить себя и машину Бердник и Левченко — летчики Северо-восточной экспедиции.

Моторный катер взял самолет за рымы¹ и отвел его к середине озерка, окаймленного столпившимися на льдинах торосами. Жалея воздух, находившийся в баллонах для запуска мотора, его запустили ручным стартером. Воздух надо было приберечь на случай остановки мотора во время полета.

Базовый моторист Новак стоял в это время на бот-деке и следил за взлетом самолета. Если бы машина при взлете ударилась о льдину, то Новак должен был тотчас прыгнуть в катер, стоявший наготове, и подойти на нем к самолету.

Если бы при посадке он заметил повреждения поплавок, он был обязан просигнализировать летчикам.

Завихрился винт самолета, и машина побежала по чайному блюдцу — прогалине Ледовитого океана.

Люди, сбегавшиеся на авиационную площадку, застыли в молчании: самолет уже был на середине озерка, но не мог оторвать от воды свое крылатое тело. За хвостом самолета бежал искрившийся на солнце пенистый бурун. Впереди грозной чертой белел лед. Он был уже близок. Еще несколько секунд и

¹ Кольца в хвостовой части поплавок.

нежные поплавки самолета ударятся о льдину, перевернется «Р5», и не станет Бердника и Левченко, которые нам только что улыбались.

— Оторвались! — радостно крикнул кто-то на «Сучане».

Самолет взмыл в воздух перед самым ледяным карьером, и Бердник, сделав боевой разворот, лег на курс. Видно было как Левченко помахал на прощанье рукой.

Курс самолета был проложен от Сердца-Каменя на Каркарпко, близ мыса Ванкарем. Мыс Сердце-Камень напоминает своими скалами развалины древнего города. Мрачные берега тянулись по левому борту «Р5», а под ними, с высоты семисот метров, виднелась ледовая мостовая старого, убеленного льдами океана. Если поплавковой машине нельзя было садиться на сушу, то сесть на ледяные торосы означало верную гибель. Но солнце так ярко светило, так прозрачно сине было небо и так радостно-празднично сверкали льды, что люди на самолете думали не о вынужденной посадке, а каждый о своем деле.

— Это лагуна Нескан у острова Идльидля, — писал в записке летнаб, передавая ее Берднику.

— Почему бы нам не осветить кромку льда подальше? — отвечал Бердник.

— Разговаривал с Симкой¹. Пойдем курсом норд, определим кромку, — писал Левченко.

Бердник заставлял самолет принимать требуемые положения и лететь туда, куда указывал летнаб, засматривая в путевую карту.

Левченко стравил² антенну, переключил радиостанцию для приема на заданную волну. «Сучан» молчал

¹ Радист «Сучана» Лебедев.

² Выпустил.

в эфире. И летнабу некогда было разыскивать его по радио. Левченко должен был определить размер ледовой кромки, нанести на карту ледовой пейзаж, простершийся за «Сучаном». Левченко отмечал на планшете расположение льдов на восток и север от «Сучана».

А в радиорубке «Сучана» возле радиста Лебедева столпились люди. Слушали микрофон, тревожно ожидая позывных сигналов с воздуха.

Вдруг Волошин замахал на людей руками, потом, прижавшись к трубке и примяв ладонью свободное ухо, стал слушать, закрыв глаза от удовольствия.

— Я Лев, я Лев, — говорил Левченко. — Идем по курсу. Идем по курсу. Ледяная кромка от берега восемнадцать — двадцать миль. Мористей чистая вода. Мористей чистая вода. Под нами крупно-битый лед, крупно-битый лед. Идем дальше. Я Лев. Конец.

— Слышу хорошо! Говори, говори еще! — закричал летнабу Волошин. Но в это время «Р5» подошел к туманной завесе, и Левченко некогда было вести радиоразговоры, он отругнулся в микрофон и повесил трубку.

Там, где должна находиться по расчетам Колючинская губа, стоял густой туман.

Бердник приподнялся и стал водить руками, будто умывая свое лицо, а потом показал Левченко на плоскости. Левченко не понял, о чем говорил знаками Бердник.

Впереди по курсу висел сплошной туман.

Поплавковый самолет «Р5» пошел вдоль берега Чукотской земли, чтобы определить величину водяных заберегов. Летнаб кричал в микрофон «Сучану»:

— У мыса Джинретлен — водяной заберег полмили. В километре от мыса Джинретлен большой водяной заберег.

Когда «Р5» пересек ледяную кромку и повернул в сторону «Сучана», Левченко подсчитал остроотточенным карандашом расстояние до парохода, до авиоматки.

— Будем через пятнадцать минут. Приготовьте стрелу для подъема и катер, — сообщал по радио самолет.

Весь «Сучан» вскоре знал о том, что летчики возвращаются, и люди снова выбежали на палубу.

Склянки на пароходе пробили час белой ночи, светлой, как день. Солнце ненадолго скрывалось за горизонтом. Летчики издалека заметили на сиренево-фиолетовых, покрытых снегами ледовых полях пятно игрушечного парохода. И когда самолет перешел в щекочуще-приятный режим планирования и быстро стали приближаться льды, пароход и озерко возле него, воздушники увидели желтые огни иллюминаторов. Они, круглые, горели, как китайские фонарики, развешенные на проволоке в саду. Базовый техник Новак снова стоял на ботдеке и следил за посадкой самолета, улетевшего два с половиной часа назад. Комирный и Волошин сидели в моторном катере под бортом «Сучана» в ожидании прилета. И стрела, словно в знак приветия, далеко вперед протянула свою крепкую железную руку, изготовившись поднять самолет.

Бердник сделал два круга над водной площадкой, присматриваясь к воде, не плавают ли на ней коварные льдинки, грозившие пробойной поплавками и возможным капотом самолету. Старый летчик Бердник верно рассчитал посадку и коснулся воды, еще не доходя до середины пятачка.

Не успел самолет вспенить воду своими поплавками, как уже вслед за ним побежал катер. Он подвел присевшую машину под вываленную с парохода

стрелу. Люди и машина через несколько минут были уже на судне.

Тут Левченко узнал у Бердника объяснение его немых знаков на самолете перед дождем в Колючине.

— Я хотел тебе сказать, — сказал Бердник, — что не мешало бы слетать нам в дождь, обмыть плоскости, которые здорово запылились угольной пылью из трубы «Сучана».

Бердник и Левченко пошли с докладом к капитану. Тот долго всматривался в карту, выслушивая рассказы летчиков. На севере от «Сучана» лежали большие запасы чистой воды. Капитан поднялся на мостик, дал машине малый передний ход и приказал положить руль лево на борт. Пароход застучал о льдины.

«Сучан» во льдах

Июль приходил к концу. На мысе Дежнев лежала узкая полоса тумана. В полумгле едва различался корпус «Микояна», и близко от «Литке» стоял лесовоз «Зиновьев».

Перед отходом судов был разработан стройный план метеобслуживания полярного похода.

Петропавловск должен был давать метеосводку по Камчатке, Анадырю, Чукотке и Врангелю. Хабаровск обязался освещать Дальневосточный край. От Владивостока ожидалась метеосводка Приморья, Китая, Японии и Кореи. Якутск должен был радировать о погоде в Нижне- и Верхне-Колымске, Верхоянске и Булуне. Иркутску полагалось сообщать погоду Восточно-сибирского края, включая полярный порт Игарку. Имея столько метеоточек, синоптики Северо-восточной экспедиции могли ежедневно составлять карты погоды и давать прогнозы.

Но служба погоды Северо-восточной экспедиции получала метеосводки всего лишь из пяти-шести точек вместо двухсот и не составляла карт погоды. Имея несколько точек и не всегда зная о том, что творится на американском севере, метеоролог Геворкьянц, год назад помогавший знатоку Арктики Евгенову в Карском море при проводке судов, здесь, в этом онемевшем просторе, больше шаманил, чем предсказывал погоду. Начальник Северо-восточной экспедиции Евгений шел в Колыму без синоптических карт.

Лишенный горючего, сидел на Уэллене самолет «СКЭ 62». Если бы ему своевременно, с первым парходом в Уэллен, завезли бензин, он давно бы облетал ледовый путь и представил ледовую карту Восточно-сибирского моря.

Из трех служб, которыми полностью располагал Евгений, смиряя Карское море, пока только одна работала успешно. Это была служба связи на судах. Но на берегу Чукотского моря не было и ее. И, стоя у мыса Сердце-Камень, эскадра не знала о том, какая ледовая обстановка была в это время у мыса Северного или Шелагского и что делалось в Колычине.

В Карском море служба погоды получала ежедневно метео с радиостанций: Югорский Шар, Маточкин Шар, Диксон, Морра-Сале, Усть-Порт и Игарка. Имея столько точек погоды, синоптики верно прослеживали пути и разгадывали замыслы циклонов. И, смотря на карты погоды, Евгений знал, куда завтра могут двинуться карские льды.

Служба авиации Северо-восточной экспедиции еще не успела себя показать, а бюро погоды имело дело пока с голой картой без донесений метеонаблюдателей. Советский северо-восток настойчиво требовал новые радиоточки на морском берегу.

«Анадырь» не встречал льда в районе Уэллена. «Анадырь», «Сучан» и «Север», наиболее крепкие советской конструкции пароходы-северники, далеко продвинулись вперед от мыса Дежнева. Оставить их одних без ледового руководства было рискованно. «Литке» не мог уйти вперед с большими пароходами, ибо нельзя было забывать о самом главном — о баржах и катерах, без которых обесмысливался поход к далекой сибирской реке.

И Евгенов решил перейти на «Сучан» с частью научных сотрудников. Капитан Бочек оставался на «Литке» сопровождать речной караван. Командование экспедиции разделялось. Евгенов отходил ближе ко льдам для учета создавшейся обстановки. Отсюда, издали, имея на борту воздушных разведчиков и самолет «Р5», легче было представить себе ледовой фронт Полярного моря.

И «Литке», отдав свою красную баржу катеру, пошел во льды на соединение с «Сучаном». Пришел к Дежневу «Темп», нашлись катера. Одного привел «Темп», другой пережидал под берегом туман. Мы не прошли на «Литке» и десяти минут на восток, как с мостика заметили первые мелкие льдины, отголоски недавней подвижки после ледового шторма близ острова Врангеля. Третий штурман Тарасов, потягивая махорочный дымок из кукурузной американской трубки, заметил в вахтенном журнале место и время, где «Литке» встретил первые льдины. Три дня назад здесь проходил «Сучан» и море было чисто. А теперь с каждым часом лед становился труднопроходимей, и «Литке» часто давал обратные ходы, чтобы с разбега бить непокорный лед. Весь путь ледореза был окрашен суриком его подводной части и алел будто след раненого медведя: Но «Литке» не был ранен в боях со льдами. Он поворотливо шел в битом льду

и хорошо справлялся с неторосистыми ровными полями.

Я стоял на мостике, стараясь различить, отыскать во льдах на горизонте знакомый силуэт «Сучана». Кругом торчали, словно невыкорчеванные пни, огромные торосы и темнел местами загрязненный оторвавшийся от неведомых берегов лед. Завидя ледорез стадо моржей продвинулось с ревом к краю льдины, на которой отдыхало, и с плеском и шумом сваливалось в воду, показывая огромные толстые клыки.

Чем дальше на восток подвигался «Литке», тем меньше разводий чернело на горизонте, тем сплоченней становился лед. Но он был еще достаточно податлив и легко уступал дорогу ледорезу.

А все же льдины содрагали ударами борты корабля, и люди на ледорезе плохо спали в эту ночь.

— Я вижу «Сучан», — сказал штурману капитан ледореза Николаев, махнув рукой на северо-запад.

Разыскивая черневшие между ледяными полями разводья, «Литке» приближался к «Сучану».

На баке — на носу ледореза — толпились свободный от вахты народ. На «Сучане» также видны были толпы людей по правому борту и на полубаке.

Медвежонок, купленный в Петропавловске командой ледореза, оборвал надоевшую ему привязь, переметнулся за борт и побежал по льдам, быстро скрывшись за торосами.

«Литке» пришвартовался вплотную к «Сучану». Вместе с Евгеновым и научными сотрудниками я снова перешел на «Сучан».

Моряки «Литке» горевали по медвежонку, которому суждено было погибнуть здесь, во льдах, от холода и голода. Вдруг из-за торосов на расстоянии с полмили показался беглец, сделал несколько кру-

гов по льдине и лег очевидно в изнеможении. Тогда отобралась бригада кочегаров посмелее, сошла на лед в обхват медвежонка. Перед самым отходом моряки подняли его в мешке на ледорез.

Ледорез ушел на восток к Дежневу, а «Сучан» двинулся на запад. «Литке» быстро скрылся из виду, растолкав и разломав льды. «Сучан», пройдя несколько миль, стал у непроходимого многолетнего льда. Младший флагман лег в ледовый дрейф.

Из-под снега, закрывавшего многолетний лед, торчали ропаки, и на льдинах голубели озера пресной и вкусной воды. Несколько человек вместе со мной спустились на лед. Мы не захватили с собой досок, необходимых для перехода через разводья между льдин, и не взяли с собой компаса. Мы не думали далеко уходить от парохода. Кругом, куда только мог хватить глаз, бедели льды и местами чернели тонкие полоски разводий. «Сучан» стоял во льдах и виднелся нам неясно, будто сквозь кисею. На горизонте лежала муть тумана, его подгонял сюда северо-западный ветер.

Мы заметили в полынье у синей льдины нерпу и стали ее высвистывать из воды. Нерпа оказалась любопытной, не выставляла из полыньи своей головы под пули наших ружей.

Ветер разогнал туман на горизонте: мы увидели высокий скалистый берег материка. Но гонимый ветром туман снова приближался к нам и пароходу, и мы пошли, обходя торосы и перескакивая через расселины во льдах. Тонкий лед по окраинам обламывался, когда мы ступали на него.

Идя обратно по своим старым следам, мы видели работу, проделанную ветром над льдами во время нашей прогулки. Полыньи местами стали больше, зазоры между льдинами увеличились, и порой было

рискованно прыгать через разводья между пришедшими в движение льдами.

С борта парохода нам крикнули, чтобы мы торопились. «Сучан» отжимало ветром от ледяного поля, у которого он стоял уже пятые сутки в дрейфе. Штормтрап, по которому мы час назад спускались на лед, теперь висел над водой. Ледяное поле отходило от парохода. На штормтрап пришлось прыгать с льдины разбежавшись.

В восьмой каюте летчики шумливо играли в козла после долгой работы над мотором поплавкового «Р5».

Наутро, когда пароход проснулся, льдины по бортам «Сучана» были уже совсем не те, которые мы видели вчера. Вчерашние льды откочевали в неизвестность.

Впереди за кормой неясно виднелся из тумана мыс Дежнев. Море возвращало «Сучан» в ледовом дрейфе снова к исходному пункту. Ветер был северный, и на открытой палубе нельзя было долго выстоять без теплой одежды.

Северные ветры прижали лед к берегам и сделали год тяжелым для полярного рейса.

Вся Северо-восточная экспедиция терпеливо выжидала южных отжимных ветров, которые должны были открыть водный путь к Колыме.

Ледовый язык моря

Норд-вест прижимал пароход «Сучан» ближе к скалистым берегам Чукотской земли. С каждым часом явственней вырастали перед нами высокие берега. Вместе со льдом ветер гнал и пароход. С борта можно было уже различить в лагуне, между скалами, несколько яранг — какое-то чукотское селение.

Рано утром, когда рассвет выжелтил ледовый покров моря, мы заметили четырех человек, прыгавших через разводья между льдинами. Люди быстро шли к пароходу.

Они то показывались неожиданно на ровных ледяных полях, то вдруг исчезали за торосами. Временами они останавливались, один из них взбирался на торос и показывал товарищам протянутой рукой лучший путь к кораблю, где было меньше опасных разводий. Это были чукчи. Они приблизились уже настолько, что можно было ясно разглядеть их нерпачьи торбаза и пестрые цветные камлейки, матерчатые чехлы над меховой одеждой — кухлянками.

Они оставили свою байдару далеко на льду, а сами, держа в руках по веслу, быстро подходили к пароходу. Им спустили штурмтрап, и они взобрались на палубу с ловкостью старых моряков.

Двое из них говорили по-русски.

Чукчи приветливо улыбались, показывая здоровые белые зубы, радуясь гостям с далекого материка.

«Сучав» стоял неподалеку от селения Миткулин, где чукчи занимались звериной охотой и резьбой по моржовой кости. Из Миткулина один из чукчей ездил в Ленинград учиться, но не вернулся, заболел и умер. Об этом рассказывал с грустью его брат, заведующий миткулинским кооперативом.

— Шибко грамотный был человек, — говорил чукча про своего умершего брата. — Богораз учился!

Профессора Тан-Богораза знает и помнит вся Чукотка. Его книги о Чукотской земле, зачитанные и замусоленные, я видел еще в урэликской яранге в Провидении.

Один из летчиков показал чукчам большой портрет, исполненный на бумаге в несколько красок.

— Это начальник Красная армия—Ворошилов,— сказал сразу чукча, едва взглянув на портрет.

Гостей напоили чаем, угостили печеньем и белым хлебом. Утирая со лба пот шапкой, чукчи рассказывали о себе, о своей жизни. Поздно ночью их устроили на ночлег в красном уголке «Сучана».

Старый боцман, не раз выдавший Полярное море, стоял на льдине у голубевшего озера пресной воды. Эту воду набирали шлангами в цистерну парохода.

Утром чукчи ушли по битому льду обратно в Миткулин, а «Сучан», опасаясь нажима льдов на берег, дал ход, разминая боками звенящие льдины.

Бочек сообщал о том, что льды вошли уже в Берингов пролив, что стоянка у Дежнева с речными судами и лесовозами становится опасной.

До самого Диомида проникли льды, запирая дорогу судам экспедиции.

«Сучан» пробивался обратно на чистую воду. Синие ледяные горы вставали перед пароходом, прозрачно светясь на солнце. Аквамариновые льды напоминали картины новоземельских ледников художника Севера — Борисова.

Евгенов вместе с капитаном взобрались на марс и оттуда выискивали удобные для прохождения разводья.

Восточно-сибирское море суровее Карского. Карские льды слабее океанских и отличаются друг от друга и цветом и размерами. «Сучан» раздвигал своими бортами многолетний лед, а сам дрожал всем корпусом, как будто от удара о камни. Пробриться силой было немислимо. Приходилось лавировать между обломками полей.

На палубе постоянно толпились свободные люди, следя за тем, как, пошевеливая льды, медленно двигался вперед пароход.

Учитель Дробин на крыше
школы, занесенной снеж-
ным буром в Урелике
(Залив Провидения)



Фото Радвильовича



Залив
Провидения

Мы шли вслепую. Длинным языком от Чукотской земли по направлению к острову Врангеля простирался лед. Это видел «Сучан» во время своей первой ледовой разведки, подтвержденной самолетом «Р5». Пароход вышел вскоре из полосы льдов назад, к востоку, на чистую воду.

До самого острова Идльидля дошел пароход «Анадырь», но дрейфом его относило обратно. Это было не продвижение вперед, а напрасная трата угля.

Наступала очередь самолета. Комирный, стоя на авиационной площадке, уже запускал мотор. Одев темносиние, подбитые мехом комбинезоны, Бердник и Левченко, получив от Евгенова задание облетать береговую линию, уже сидели в самолете — каждый на своем месте.

Спустили стрелой самолет на морскую зыбь, и шлюпка отвела его подальше от парохода. Дав круг над «Сучаном», «Р5» ушел во вторую ледовую разведку.

Через час слышался стук возвращающегося самолета. Туман не пустил летчиков в разведку.

Большие стада китов играли на чистой воде, показывая черные хребты и выбивая ослепительные фонтаны. Мы еще не начинали полярного похода. Нас не пропускали бесприветно сиявшие льды. А календарь показывал уже пятое августа. По первоначальным планам эскадра должна была прибыть в этот день к мысу Медвежьему, в Колыму. Льды и время двигались неотвратимо, срывая планы морского похода.

Море высунуло длинный ледовый язык, преграждая путь кораблям.

Третий дрейф

И в третий раз шел советский корабль молодой «Сучан» от Дежнева к мысу Сердце-Камень, откуда непроходимые льды в своем неумолимом дрейфе два раза относили его обратно на исходные позиции. В третий раз продвигался среди тяжелых полей пароход, надеясь прорваться сквозь ледяную преграду. Советские моряки состязались в своем упорстве с ледовым морем. Пароход «Анадырь» стучался в льды уже двадцать суток, не продвигаясь на запад от Сердца-Камня.

Два парохода, прорвавшиеся к мысу, стояли на ледяных якорях у неохватного поля. Это белое поле было расцвечено голубыми озерами и торосилось, поднимая высоко обломанные пики льдов.

Легкий туман закрывал берега, и видно было, как за ним подвигалась во льдах моржовая байдарка с чучами.

День клонился к закату. На корме «Сучана» собралось человек двадцать проводить пекаря парохода в последний путь.

Рано утром он скончался от паралича сердца. По морскому обычаю, тело его завернули в брезент и для тяжести к трупу были подвязаны колосники. Доктор вместе с капитаном подписал документ, где говорилось о годе и месте рождения, роде занятий и причине смерти человека в море. Моряки подняли деревянные носилки, на которых лежало в брезентовом чехле тело умершего. Оно скатилось вниз в море, поднимая высоко брызги. Моряки посмотрели несколько минут вниз на воду, свесившись с кормы, и потом, закулив, разошлись по кубрикам. Так совершились морские похороны. То место, куда сбросили мертвое тело, вскоре затянулось ледяным полем,

закрывшим безымянную морскую могилу как дверями в крематории.

Ночью начальник экспедиции Евгенов совещался с капитанами «Сучана» и «Анадыря». Моряки у Сердца-Камня обсуждали, засматривая в морскую карту, возможность дальнейшего продвижения. И в тот же вечер на ледорезе «Литке», словно сговорившись с «Сучаном», капитан Бочек проводил собрание капитанов тылового отряда кораблей экспедиции.

Рано утром шестого августа вылетел самолет «Р5» в ледовую разведку. Не успел он превратиться в маленькую черточку, как уже стал набегать туман и вскоре скрыл от нас аппарат. Ветер делал свое разбойное дело, он сдвигал льды, и прогалины чистой воды становились уже, а водная площадка для посадки самолета уменьшилась в два раза, стала затягиваться обломками льдин.

На воду была спущена шлюпка, и матросы «Сучана» отгоняли льдины с водной площадки к кромке поля, чтобы облегчить спуск самолета. Евгенов несколько раз выходил на мостик, смотря то на мутневший горизонт, то на прогалину, в которую должен был сесть самолет.

Посыпал снег вначале мелкими, а затем крупными хлопьями. Горизонт совсем пропал. Я наблюдал первые снегопады в Карском море в начале сентября. Чукотское море показывало нам первый снег в начале августа, когда под Москвой люди собирались еще в летний отпуск, чтобы загорать на горячем песке москворецких берегов.

Через два с половиной часа после вылета «Р5» мы услышали его шум и выбежали на ботдэк. На прояснившемся небосклоне виден был самолет, который приближался к месту стоянки судов со стороны Уэллена. Но это был не «Р5». Мы узнали сочно-зеле-

ную лодку — самолет Красинского, летевшего с Копелевым. «СКЭ 62» тянул на северо-запад от мыса Сердце-Камень туда, где стояла завеса тумана и снегопада.

Байдара с чукчами подошла к льдине, возле которой стоял «Сучан». Чукчи прыгнули на лед из байдары и вытащили ее вмиг из воды, а сами полезли на пароход по штурмтрапу.

Поплавковый самолет возвращался из ледовой разведки, выползая из тумана и кружась над пароходами, которые дрейфовали во льдах у Сердца-Камня. Бердник осматривал крохотный аэродром, пятачок, на который ему предстояло сесть или разбиться.

Все выбежали наверх смотреть на людей, которые быстро неслись к площадке воды всего лишь в восемь метров шириной и пятьдесят длиною. Будто в супе клецки, плавали в прогалине обломки льдин, которые не успела отогнать шлюпка.

Бердник знал и видел, куда он садится, — и он не сел, а плюхнулся в воду, чтобы задержать разбег самолета и не удариться его тонкими краями о ледяные заборы площадки.

Где-то далеко слышался шум мотора другого самолета, который проходил сейчас в сплошном тумане высоко над мачтами кораблей. На миг он вынырнул из тумана и тут же скрылся снова.

Самолет «СКЭ 62» нашел в Уэллен верную воздушную дорогу и вскоре сообщил о своей благополучной посадке.

Вечером Евгенов ушел в радиорубку и вызвал на прямые переговоры Бочка, находившегося на «Литке».

Ледовая разведка обоих самолетов показала, что до самого Колычина лежат тяжелые многолетние льды. А «Колыма» и «Шмидт», стоявшие по ту сто-

рону ледяного барьера у Якана, сообщали, что они бессильны двигаться вперед — кругом невзломанные льды.

Вместе с чукчами на байдаре пришел к «Сучану» норвежец Волл, отец чукчанки Сони Баум. Он прожил тридцать один год на полярном побережье и хорошо изучил повадки ледовитого моря. Волл сообщил, что самым трудным ледовым годом был тысяча девятьсот тридцать первый год, но тридцать второй год еще тяжелее прошлого. Он предупреждал Евгенова по-дальше держаться от мысов, где любят скапливаться льды. Всего лишь неделю назад от Ванкарема оторвало зимний лед. Норвежец долго рассказывал о жизни на этих унылых, скалистых берегах, закрытых туманом или снеговой завесой. Гости ушли с парохода поздно ночью. Их байдара повезла на берег подарки: муку, керосин, сахар и галеты.

Еще утром восьмого августа мы видели мыс Сердца-Камень, завешенный кружевом тумана, но к вечеру ледяные поля, среди которых стояли наши корабли, вдруг двинулись на восток и потащили нас вместе с собой. Намечался третий ледовый дрейф от Сердца-Камня к мысу Дежневу.

Утром десятого августа снова прошли в дрейфе мыс Икигур, который мы видели уже в третий раз. Слева и справа от нас, куда только мог хватить глаз, простирались торосистые поля, закрытые еще зимним снегом. Мы не могли уйти от них ни на восток, ни на запад. Они пришли сюда с севера и прижимали нас к скалистым берегам. Капитаны обеих кораблей часто выходили на мостик, чтобы во-время заметить угрожавшую нам опасность ледового сжатия. То «Сучан», то «Анадырь» меняли свои места. Они, как боксеры, увертывались от ударов противника, приемы которого были им известны. Но вот к вечеру де-

сятого августа корабли оказались в маленькой полынье между сплошными ледяными полями. Пути к отступлениям у обоих кораблей были отрезаны. Дул норд-вест и моросил мелкий дождь. Что затевал неприятель-ветер? Он мог подогнуть с севера новые запасы льдов и пойти в наступление к скалистому материку. Тогда передние синие ледяные отряды, polegшие у скалистых берегов, испытали бы на себе всю силу сжатия, а корабли, попавшие среди ледяных полей, которые ветер гнал на берег, были бы смяты, опрокинуты, как торосы, голубевшие на снежном просторе полей.

Туман и синий вечер накрыли корабли, стоявшие на узкой площадке воды в ожидании сжатия.

В красном уголке «Сучана» начальник экспедиции Евгенов читал морякам доклад о втором международном полярном годе.

Заседание во льдах

Наступило четырнадцатое августа, и все что с таким упорством завоевывали пароходы Колымской экспедиции у моря, оно снова беспощадно отбирало назад, отводя корабли в ледовом дрейфе от мыса Сердце-Камень к Дежневу.

Все поздние сроки прихода к мысу Медвежьему уже были потеряны. Вместо первого—пятого августа уже рассчитывали добраться хотя бы первого—пятого сентября. И разговоры моряков разгорались вокруг того, где зазимуют суда — на переднем или обратном пути.

Начальник экспедиции созвал на «Сучане» совещание капитанов «Сучана», «Анадыря», «Севера» (пароходов-северников), ледореза «Литке» и представи-

телей учреждений, чьи люди и грузы следовали вместе с эскадрой.

Первым взял слово **Е в г е н о в**.

— Если сейчас двигаться вперед со всеми судами и баржами, зимовка на обратном пути теперь уже обеспечена для всех судов. «Шмидт» и «Колыма» стоят перед ледяным барьером, отделяющим их от нас на сто тридцать пять миль. Лётная часть не принесла желательных результатов. Героические полеты с пятачка на «Р5» дали разведку лишь до острова Колючина, где встретили стену густого тумана. Одна пятисоттонная баржа нами оставлена, другую не взяли с собой. В данных условиях она будет обречена здесь, во льдах, неминуемой гибели. Значит, пятисоттонные баржи отпадают. Я вызвал вас на это неофициальное совещание для того, чтобы узнать ваши мнения и затем на общем собрании командиров всех судов экспедиции решить окончательно вопрос о дальнейшем.

Г р и ш и н («Киурт» — колымско-индигирское управление речного транспорта). — Во Владивостоке не предполагалось, что еще на переднем пути мы зазимуем. У нас нет пятисоттонных барж. Работа Киурта сломана. Шхуна «Темш» по своей осадке едва ли дойдет до Средне-Колымска. Если зазимуем, это будет не трагедия, а кошмар. Ведь это значит, что тысяча с лишним людей зазимует в океане. У нас нет для них ни жилищ, ни полярной одежды. Людей надо возвратить обратно. Способы возврата можно будет обсудить. Но помните, что возврат людей это дело серьезное.

Быть может, что мы доведем паровой флот до места, но непаровой загубим. Те баржи, которые погружены на «Микоян», — без косяков. А где мы найдем для них лес?

Евгенов. — Баржи на «Микояне» без косяков? Это для меня сюрприз!

Шифрин («Дальстрой»). — Принималась ли во внимание потеря баржей до места назначения и представлялось ли это как сейчас равносильным провалу всего дела?

Евгенов. — Возможность гибели барж учитывалась. По мысли Молодых предполагалось, в случае гибели барж, взять две баржи — двухсоттонки с Лены. Но теперь рейс в Лену отпадает. Мы опоздали туда. Мы не могли предполагать наличие здесь таких тяжелых ледовых условий. Профессор Визе дал мне перед отъездом письмо, в котором выводил прогноз с р е д н е г о года для нашего восточного отрезка Полярного моря. Но год оказался, по свидетельству чукчей и норвежца Волла, более тяжелым даже чем прошлый, который считался исключительно неблагоприятным. Это — неслыханная вещь, чтобы до середины августа не могли вернуться с зимовки такие пароходы, как «Шмидт» и «Колыма». По сообщениям капитана Миловзорова, возле его стоянки началось новообразование льда при температуре минус три-четыре градуса. Чайки свободно разгуливают по молодому льду, который выдерживает их тяжесть.

Бочек. — Если дойдем первого — пятого сентября, то попробуем еще ленский вариант. Гибель барж судьбы похода не решает. А что если бы мы потеряли баржи до Петропавловска? Разве бы мы повернули обратно?

Шмидт (капитан «Севера»). — Красная баржа шире корпуса парохода, ее в пятибальном льду проводить невозможно. Задних ходов с ней давать нельзя.

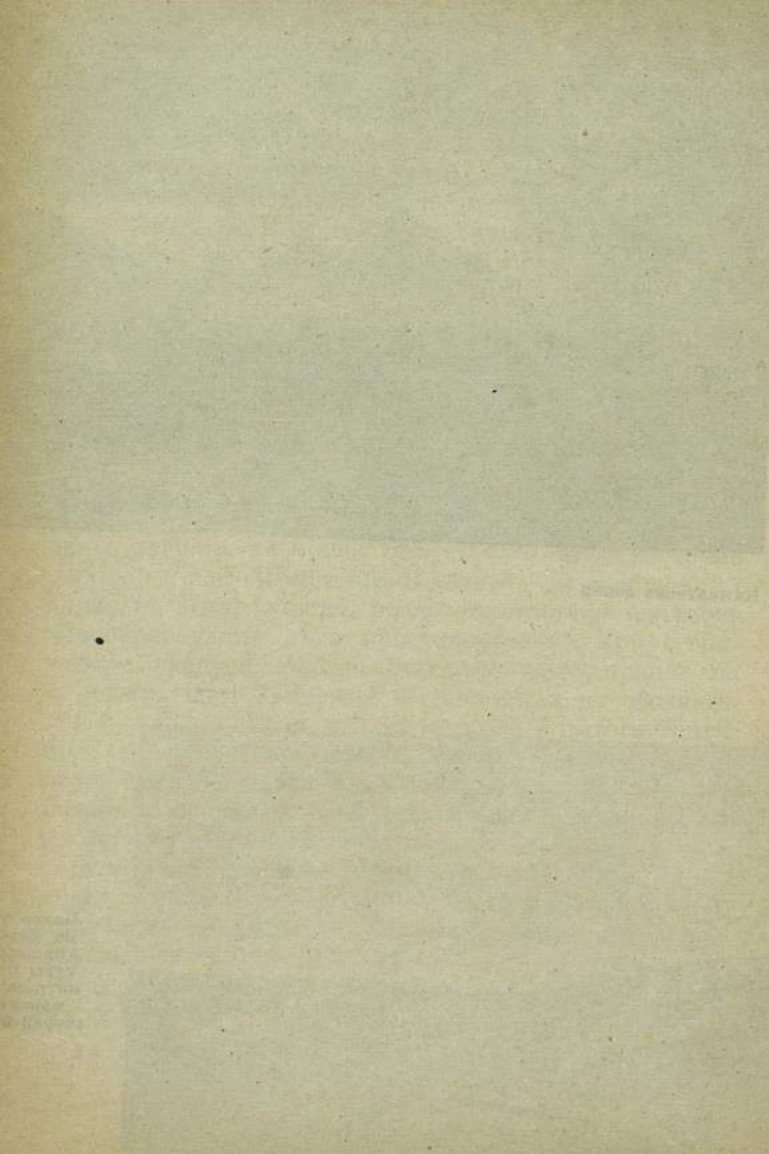
Сиднев (капитан «Анадыря»). — Сможет «Литке» сохранять прямолинейность во льду?



Камчатские сопки



Базар чаек
на берегу
Анадырской
губы после
потрошения
морских
зверей-белух



Н и к о л а е в (капитан «Литке»). — Сохранять прямолинейности во льду нам будет чрезвычайно трудно. Льдины бьют в баржу при проводке на коротком буксире. Мы пробовали.

С и д н е в. — Я старый буксирный капитан. Не раз плавал и зимовал в Полярном море. И сейчас я уже мотаюсь здесь у Сердца-Камня двадцать двое суток. Лед улучшился немного, но не сильно. Тут лесовозы не пройдут, а баржи все утопим до Колючина!

Ш м и д т. — Баржи вести в таких льдах неразумно!

Х р е н о в (капитан «Сучана»). — С баржами здесь не пройти!

Е в г е н о в. — Значит, мнение капитанов сводится к тому, что красные баржи в лед не брать? Мы оставляем их.

С и д н е в. — Нам надо самим решать сейчас судьбу экспедиции. Надо поворачивать! Если мы станем запрашивать центр, то пройдет четыре-пять дней, а мы будем сидеть и ждать во льдах ответа. Здесь дорог каждый день.

Ш и ф р и н (уполномоченный «Дальстроя»). — Мы оставляем уже две большие баржи, остальные оставим, вероятно, через несколько дней. Позвольте вас спросить, куда же я буду сгружать груз? Экспедиция обесмысливается. Надо запрашивать центр сегодня же! Сроки, установленные в Москве, нарушены. Надо составить новый план морской части. Такого плана мне руководство экспедиции еще не представило в копии. А где у меня гарантии в том, что мои грузы не будут раскиданы по всему берегу Ледовитого океана? Мне нужен новый план морской части. Имея его, я могу сам снести с Москвой, если план будет неприемлем.

Б о ч е к. — При всех вариантах лесовозы «Микоян» и «Зиновьев» должны идти вперед и снабдить береговых чукчей продовольствием. Мы должны спасти наших, зимующих здесь, моряков и край от голодовки. Если нужно будет — самолет и «Литке» помогут «Шмидту» и «Колыме». Мы не дадим нашим товарищам погибнуть.

Совещание закрылось. Суда вышли за кромку на чистую воду и бросили якоря в ожидании лесовозов. Навалил густой туман, и корабли стали попеременно звать своих недостающих товарищей, которые невидимо подвигались к ним.

Замолкли гудки и сирены. Раздернуло завесу тумана, и все суда ясно завиднелись на иссеро-лиловом море, очерченном белой границей неприятелей-льдов.

И вот у кромки тяжелых льдов Чукотского моря собралась вся эскадра экспедиции. Было страшно смотреть на речные катера, которые разгуливали в океане по узким ледяным разводьям. Так же сжималось сердце, как будто при виде годовалого ребенка, стоящего без присмотра у открытого окна на четвертом этаже. Против гигантов-северников речные катера казались малыми ребятами.

Наступило пятнадцатое августа. Начиналось второе совещание капитанов. Снова Евгений рассказывал собравшимся о положении экспедиции, о тяжелом ледовом годе. После начальника стали говорить капитаны.

Б о ч е к. — Мы знали еще в Москве, что, если встретим тяжелый лед, буксировка барж невозможна, но это еще не означает провала экспедиции. Суда типа «Север» должны вести баржи в четырех- и пятибальном льду. Конечно, это будет сопряжено с трудностями и риском. Мы должны сделать такую попытку. Попробовать!

С и д н е в. — Если уж буксировать баржи, то лучше северниками. Но это все равно обречено на неуспех. Мы собираемся пробовать. Мы ищем реабилитации. А мы по-коммерчески должны подходить к делу. Нам проба может выйти боком. Войдем в лед, и я подниму сигнал: «Дальше идти не могу». Здесь нужны не звонкие слова, а конкретные заявления капитанов. Здесь нас большинство полярников, не раз зимовавших в этом море, и надо говорить ясно и открыто. Мы баржи погубим, я заявляю здесь об этом!

Б о ч е к. — За гибель баржи отвечает не капитан, а начальник экспедиции.

С и д н е в. — В Тихоокеанском бассейне за судно отвечает капитан. Я говорил и в Москве и во Владивостоке: «В благоприятный год проведем, в нормальный проведем с уроном, в неблагоприятный — надо ставить крест!» Мы сейчас имеем тяжелый год. Чего нам пробовать? Мы лед пробовали уже двадцать три дня и от Дежнева никуда не уходим! Буксировка барж невозможна. Коммерчески это невозможно, а если вам юридически это необходимо, давайте поведем!

Е в г е н о в. — Мы должны выполнить задание партии и правительства. Надо провести опыт похода колонны судов к Колыме.

Б о ч е к. — Наметим варианты сроков достижения места назначения, разбив весь путь на ряд этапов. Предлагаю срок прибытия в Ванкарем — Онман двадцать второго августа, мыс Северный — Биллингс двадцать седьмого и срок прибытия к Колыме — пятого или десятого сентября. Не приходим в срок к условленному месту, — поворачиваем к Дежневу.

С п р и н г е с. — Заявляю: срок пятое сентября это верная гибель для тех лесовозов, которые за-

зимуют в устьи Колымы! Я зимовал здесь и знаю, что говорю. Нам меньше чем в двадцать дней не разгрузиться. И мы будем иметь из-за тяжелого ледового года раннее замерзание. Первое сентября — это самый поздний срок прибытия.

Сиднев. — Нормальный срок — первое сентября.

Шмидт. — Зимовка на переднем пути бессмысленна и преступна. Считаю срок достижения двадцать пятого августа предельным. Киурту без плавсредств там делать нечего. У нас уже есть поранения. Пробоина у «Зиновьева», пробоина у «Микояна», течет форпик у «Сучана», у него же сломана одна лопасть винта, течет форпик у «Литке». У нас текут форпики, а если появятся пробоины около скулы, — это кончится плачевно

Стехов. Срок — первое сентября!

Сиднев. — Зимовать судну с грузом в устьи нельзя. Если я приду пятого сентября, я не успею разгрузиться и замерзну с грузом. Для чего вы собрали здесь нас, если сами не можете решить вопроса, а ждете разрешения из центра? Тогда нас нечего тут слушать, а запросите центр и ждите. Центр скажет итти — и мы пойдем, а наше-то мнение к чему?

Бочек. — Мы собрали вас для того, чтобы выслушать и учесть ваше мнение как опытных капитанов, но руководство всегда оставляет за собою право поступить по своему разумению! Я считаю, что срок прибытия можно назначить не на пятое сентября, а, скажем, на третье, даже второе число. Думаю, что капитаны тогда не будут возражать, и у нас получится единодушное решение. Мы так и сообщим в Москву, что по единодушному решению

капитанов последний срок прихода, скажем, третье сентября. Как вы считаете, товарищ Сиднев?

Сиднев.— А я уже сказал свое мнение.

Бочек.— А вы, Шмидт?

Шмидт.— Я тоже сказал.

Спрингес.— И я сказал — первого сентября!

Командование, поддержанное молодым капитаном-коммунистом Караяновым, решило выступать в поход со всем караваном. В кильватерной колонне должны были идти за «Литке» северники, затем лесовозы, а шхуна «Темп» замыкала колонну.

Пользуясь сигнальным сговором, суда выстроились в кильватерную колонну и военным строем входили в лед. Впереди шел маленький «Литке».

Евгенов и Бочек писали всю ночь донесение в Москву Алмазову и Янсону о ходе экспедиции. Задул зюйд-вест. Прояснились лица моряков, лучше стала видимость. С мостика «Литке» отчетливо виднелся вдалеке мыс Сердце-Камень, к которому мы пробирались среди льдов.

Тарасов, третий штурман, грузно стоял на вахте, раскуривая трубку махорки, и указывал рулевому, куда направлять ледорез. След за «Литке» закрывался льдом, и корабли шли вперед, предоставленные самим себе. Лучше всех управлялась во льдах шхуна «Темп». Замыкая всю колонну, она, получив разрешение, скоро обогнала нас, отлично расталкивая льды и хорошо бегая по разводьям, будто водоплавающая птица.

Мы шли вперед со скоростью одной мили в час, и встречное течение шло с такой же скоростью, отгоняя нас назад. Мы фактически топтались на месте, пережигая тонны угля в облака дыма.

Мыс Сердце-Камень снова дразнил нас своими скалами-кекурами, которые казались уже неда-

лекими. Никто ранее не видел здесь летом невзломанные торосистые поля многолетнего синего льда: они впервые пришли к этим высоким, голым и безмолвно-суровым берегам.

Никто и никогда не видел здесь, у этого проклятого места, колонну в десять судов.

Было уже семнадцатое августа, до намеченного срока достижения Ванкарема оставалось всего лишь пять дней. Время работало против нас. Остановиться здесь было равносильно тому, чтобы очутиться через несколько дней снова у мыса Дежнева со всеми судами в ледовом дрейфе и потом, как муравьям у разрытого муравейника, начинать работу сначала. Но в непосильной борьбе со льдами пароходы обезугливались — и это было самое страшное, потому что нигде дальше нельзя было пополнить запасы угля. Зимовка без угля грозила кораблям гибелью.

На выручку «Лейтенанта Шмидта» и «Колымы»

Эскадра судов Северо-восточной полярной экспедиции стояла у барьера с востока, а зимующие суда «Лейтенант Шмидт» и «Колыма» уперлись во льды с запада сурового Чукотского моря, сплошь закованного льдами.

Уже прошло более года с тех пор как «Шмидт» и «Колыма» покинули Владивосток. Четырнадцать месяцев зимовщики не видели своих друзей и близких. Льды не взламывались этим летом, как обычно у берегов, отжимные ветры не образовывали заберегов для выхода судам в обратный путь. «Колыма» и «Шмидт» стояли у мыса Биллингс. Перед зимующими экипажами судов ясно вставала во всем своем цынготном ужасе вторая зимовка. Барьер непри-

ступных тяжелых многолетних льдов разделял эскадру Северо-восточной экспедиции от «Колымы» и «Шмидта», барьер почти в двести миль, которые нельзя было взять ни одним ледоколом на свете, ни сотнями тонн взрывчатого аммонала.

Разведчики льдов — наши героические воздушники — не приносили после полетов утешительных вестей.

На острове Врангеля люди, жившие там бессменно уже три года, отчаялись дожидаться парохода «Совет», на котором шла смена островитянам.

Радист Врангеля в частной беседе с радистом «Сучана» уныло говорил о том, что придется зимовать, очевидно, и четвертую зиму.

И чукчи по всему побережью были озабочены неслыханным скоплением льдов у берегов их моря. Закрылись полыньи, не «выставал» из моря зверь, людям и собакам нехватало ни звериного мяса, ни жира.

Евгенов бодрил своего полярного товарища капитана «Лейтенанта Шмидта» Миловзорова приветом и добрыми пожеланиями. В ответ радио со «Шмидта» выстукало следующие первые слова после долгой зимовки:

«Спасибо вам за дружеский привет. Мне очень приятно слышать вашу оценку моей работы в полярных водах. Шлю вам взаимный дружеский привет и пожелание исполнить возложенные на вас задачи. Установивши с вами связь, постараюсь познакомить вас с состоянием льдов на пройденном нами пути от места зимовки. Если есть телеграммы для нас, не откажите передать. Принимать работу телеграфом можем не быстрее тридцати знаков в минуту, так как радиста нашего похоронили на зимовке. Теперь работает старпом.

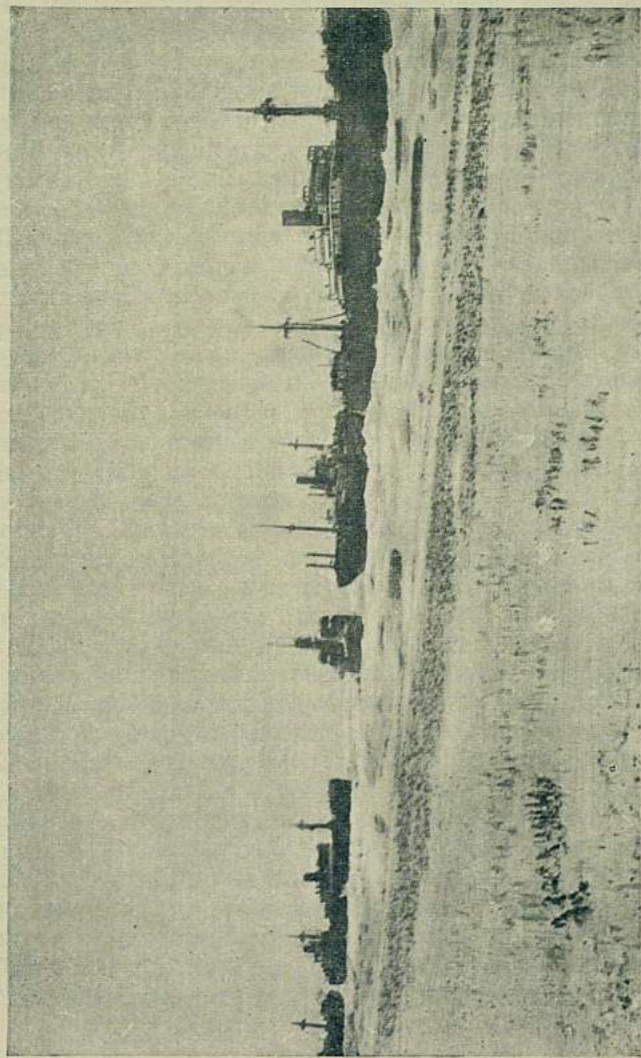
Миловзоров».

Одна за другой телеграммы, передаваемые малоопытной рукой старшего штурмана «Лейтенанта Шмидта», рисовали положение зимующих судов.

Вскрытие зимнего ледяного покрова в районе зимовки «Шмидта» произошло в начале второй половины июля при южных и восточных ветрах, и проход освободился от льдов. «Шмидт» перешел к мысу Шелагскому. Обследовать горизонт вершины Шелагского помешал туман. Двадцать третьего июля Миловзоров начал продвижение к Берингову проливу. При переходах до острова Шалаурова судно имело широкую чистую прогалину параллельно берегу, вдоль которого широкой полосой стоял припай. Не доходя четырех-пяти миль до острова, кромка берегового припая, почти перпендикулярно берегу, отклонилась к северу — протяжением около шести миль от острова. Она привела к северной кромке сплошного льда общего зимнего покрова, где была оставлена узкая прогалина чистой воды. Приняв прогалину за первую навигационную, Миловзоров последовал ею. В пятидесяти пяти милях не доходя до мыса Северного, прогалина закрывалась. Это заставило «Шмидта» остановиться.

Капитан зимующего судна «Колыма» Сергеевский прислал пятого августа на пароход «Сучан», дрейфовавший во льдах у мыса Сердце-Камень, тревожную телеграмму. Наличия угля на «Колыме» под одним котлом хватило бы лишь на трое ходовых суток. «Команда жжет распоры второго, третьего и четвертого трюмов», — радировал Сергеевский.

Положение зимующих судов принимало угрожающий характер. В целях экономии электричества, капитаны пароходов «Колыма» и «Шмидт» стали давать совместные радиogramмы на суда приближавшейся к ним Северо-восточной экспедиции.



Зимовка Северо-Восточной экспедиции в 1933 г. в Чаунской губе

Шестого августа капитаны-зимовщики сообщили о том, что они стоят в прежнем положении.

Разным лесоматериалом, оставшимся после зимовки, суда поддерживали пар в машинах, оставляя угольный трехдневный ходовой запас неприкосновенным для продвижения навстречу «Литке». Пароходы думали уже о том, чтобы жечь трюмный настил. В случае невозможности из-за тяжелых льдов подойти к «Шмидту» Миловзоров просил «Литке» выгрузить в районе — до Уэллена включительно — запас угля около двадцати тонн в глубине бухточки восточной стороны Сердца-Камня. Перемена положения в состоянии льдов могла произойти при наличии восточных и юго-восточных ветров. Вечером зимовщики послали пешую разведку для получения сведений о состоянии льдов в районе мыса Северного — Ванкарем. Результаты разведки ожидались через пять суток.

Седьмого августа западный ветер, силою в три балла, перегруппировал льды и дал возможность зимующим пароходам продвинуться приблизительно на пять миль к востоку. Далее — вновь непроходимые льды остановили их продвижение. Миловзоров и Сергеевский получили сведение с мыса Северного, в котором сообщалось, что седьмого августа видимый горизонт к северу и востоку забит сплошным льдом. Чукчи рассказывали, что до реки Ангуемы льды вплотную подходят к берегу, далее обстановка была неизвестна. В сторону запада вдоль берега имелись разводья. Положение с топливом было прежнее. Жгли все, что было из дерева, приберегая трехдневный запас угля. Тяжело больных в экипаже не было. У троих имелись еще явления цынги, — они не были способны к продолжительной ходьбе.

Лишь семнадцатого августа от Миловзорова были

получены первые утешительные вести. После двухсуточного восточного ветра «Шмидт» продвинулся до мыса Северного, где успел обогнуть западный массив (восточный оказался закрытым). С мыса Северного виднелась прибрежная прогалина с разреженным льдом, по которому было возможно продвигаться. По заявлению чукчей, прогалина тянется до Ангуемы. Горизонт на север от прогалины был забит тяжелым сжатым льдом вплотную до самого мыса. На запад также виднелась прибрежная прогалина с границей сплоченных льдов к северу. В восемь часов «Шмидт» снялся, чтобы сделать попытку обогнуть восточную оконечность массива с помощью подрывной работы аммоналом. С большим трудом удалось Миловзорову выбраться на восточную сторону мыса Северного. Дальше, по направлению на восток, снова шла прогалина с рассеянным льдом. Из разговоров с чукчами полярный капитан заключил, что до самой Колючинской губы имеется возможность продвижения. Угля у «Шмидта» оставалось всего лишь около восьми тонн. Дальше следовать вперед, имея такой ничтожный запас топлива, капитан Миловзоров считал рискованным.

Южные ветры пришли неожиданно. Колдунчик, показывающий направление ветра, долго и беспомощно висел на верхнем мостике «Литке», обессиленный маловетрием. Как вдруг он приподнялся и, повертев хвостом в разные стороны, выбрал зюйд-вест и будто пристально стал разглядывать, что делается далеко в теплой стороне. Температура с двух градусов поднялась до восьми, и на верхнем мостике можно было стоять без теплой одежды.

В тяжелом льду пробивалась эскадра Северо-восточной экспедиции вперед, на запад. Мыс Сердце-Камень, у которого, по заявлению моряков, было камен-

ное сердце, не подпускал эскадру к себе более суток. Вся эскадра топталась в видимости этого мыса. Шхуна «Темп» забегала вперед, разведывая дорогу. Она казалась игрушкой среди огромных торосистых льдин, но она бегала с отчаянной смелостью по разводьям, подобно чукотской байдаре. В бочке, на мачте шхуны, стоял наблюдатель, который кричал сверху капитану о том, где легче будет протиснуться судну по тяжелой ледовой дороге.

Застрял во льдах лесовоз «Урицкий». Флагман-ледорез поспешил к нему на помощь.

Оторвался речной катер, лопнул буксир, который держал катер под уздцы, ведя его, маленького, среди льдов, как ребенка за руку.

Дозорный на марсе ледореза «Литке» выискивал дорогу среди льдов всей эскадре.

— Николай Михайлович! Советую держать ближе к берегу, там чернеются небольшие разводья! — крикнул сверху дозорный капитану Николаеву, стоявшему у машинного телеграфа «Литке».

Ледорез заскрежетал своими бортами о льдины. Я услышал в раскрытый иллюминатор шум приближающегося самолета и быстро выбежал наверх. К нам подходил «СКЭ 62». Красинский с Кошелевым летели в разведку с Уэллена, чтобы осветить нам передний путь в Колыму. Это было как нельзя кстати. Все люди на кораблях бежали на верхнюю палубу, чтобы взглянуть на самолет, который должен был либо открыть, либо закрыть путь экспедиции.

Чукчи близко подплывали на байдарках к пароходам, дивясь сказочному зрелищу. Семь морских пароходов, одна шхуна и два речных парохода шли к Колыме. Из яранг, раскинутых на берегу, выполза-

ли даже дети, чтобы посмотреть колонну судов, двигавшуюся во льдах на запад.

Лед стал милостивее, разреженнее, и «Литке» миновал вскоре мыс Сердце-Камень. После долгого отсутствия пролетел над эскадрой, дав два круга, возвращавшийся самолет «СКЭ 62». Он сделал, очевидно, глубокую разведку, долго пробыв в воздухе.

Нигде не «выставал» зверь. Норд-остовый ветер сменил ненужный нам норд-вест.

Шхуна «Темп», ушедшая далеко вперед от всей эскадры, сообщила по радио о том, что под берегом есть вода, по которой можно идти. Я поднялся по головокружительным вантам в наблюдательную бочку ледореза и, как с высоты самолета, обозревал суровый морской пейзаж. Низко стлались дождевые тучи, изредка ссылая дождь, но видимость все же была ясная: виднелись далекие, безыменные мысы.

Шхуна «Темп» вернулась из ледовой разведки и подошла к борту «Литке». Капитан шхуны Рябоконь перешел на ледорез для доклада о результатах своего похода.

Русские из селения, расположенного за мысом Сердце-Камень, сообщили ему, что второй день, как уже стало уносить лед.

Если так продержится штиль несколько дней, течением начисто отметет весь лед миль на пять от берегов.

Обогнув кромку, «Темп» видел неисчислимые стада моржей, гревшихся на солнце. Чукчи слушали рассказы капитана шхуны Рябоконя о звериных богатствах, лежавших мористее Сердца-Камня, завидовали ему, глядя на шхуну.

— Если бы нам на Чукотку да такую шхуну, мы

бы сами себе все добывали, ни в чем не нуждались! — говорили чукчи.

В одиннадцать часов вечера восемнадцатого августа вся полярная эскадра, остановленная сигналами с «Литке», собралась возле ледореза и стала на якорь в бассейне, чистом от льдов. Здесь командование экспедиции решило заночевать до двух часов ночи, когда уже становилось светло. Итти ночью во льдах было опасно; надо было дать не спавшим капитанам возможность соснуть хотя бы несколько часов перед дальнейшим походом.

От Миловзорова пришли в тот вечер радостные вести. Он достиг уже мыса Северного и поджидал там наши корабли. Миловзоров сообщал о возможности прохода от него до самого Колючина, — осязательной становилась и возможность встречи с зимующими судами, и возможность прохода всех судов экспедиции к мысу Медвежьему, в бухту Амбарчик.

Из-за порчи радиостанции на Уэллене Красинский не мог радировать о результатах своей ценной разведки. Так неналаженная радиосвязь парализовала героическую работу воздушников. Было ясно, что вперед до Колючина и оттуда до зимующих судов и дальше можно было продвигаться.

Назавтра эскадра подходила уже к острову Идль-идля. Ветер перешел на зюйд-зюйд-ост, усилившись до пяти баллов, и, весело гоня лед, расчищал дорогу кораблям Северо-восточной экспедиции.

Не малым, а уже средним ходом подвигалась эскадра в редком и мелко-битом льду, делая в час по четыре мили. Это считалось успешным продвижением вперед, и сроки, назначенные как самые ненадежные для достижения Ванкарема, могли быть теперь опережены.

У мыса Джинретлена эскадра остановилась, пре-

дупрежденная с ледореза двумя длинными и двумя короткими сигналами, что означало: «Приготовьтесь стать на якорь!» Впереди от мыса путь был забит тяжелым льдом, вынесенным из Колючинской губы, к которой подошли пароходы с восточной стороны.

С севера находил туман. Шхуна «Темп» собиралась идти вперед на разведку льдов, и видно было, как на «Сучане» работали у самолета воздушники, проверяя аппарат, приводя его в боевую готовность.

Переход до Джинретлена был совершен. Еще несколько дней назад, когда суда экспедиции дрейфовали во льдах, воздушная разведка к этому мысу считалась дальней. Теперь же Джинретлен виднелся не с самолета, а с каждого парохода, который прогремел здесь тяжелыми, якорными канатами.

Колючинская застава

Южные ветры уступали дорогу нордам и норд-вестам. А северные ветры делали свое дело, сгоняя лед и запирая дорогу кораблям экспедиции. У Джинретлена мы едва не попали в сжатие. Подрывник получил срочное задание взорвать одно из полей, жавших борта наших пароходов. В узком зазоре между двумя полями едва протискивались, вслед за флагманом, корабли. Аммонал сделал свое разрушительное дело, и взорванный лед уступил, — дал нам дорогу вперед, чтобы вырваться из начинавшегося сжатия.

Ледорез «Литке» был уже подранен в боях со льдами. Неведомая льдина ударила его в левую скулу, — ниже ватерлинии, — сделала пробоину и сломала один шпангоут, одно ребро корабля: вода стала поступать в трюм. Спасательная помпа работала, торопли-

во постукивая. Она откачивала забортную воду. И раненое судно снова несло свое железное тело в тяжелые бои. Вслед за «Литке», первым в кильватерной колонне, под начальством молодого капитана Караянова, шел лесовоз «Зиновьев», груженный продовольственными грузами для Чукотского и Колымского севера.

У Джинретлена небольшая перемычка задержала всю флотилию. Там, где свободно проходил узкозадый ледорез, едва протискивались широкотельные северники, таща за собой на буксире катера и баржи. Четыре часа пропали у моряков возле мыса Джинретлен. И вот по носу ледореза отчетливо встал узкой, длинной приподнятой полосой остров Колючин.

Вдали, под покрывалом тумана, виднелся мыс Онман, за которым рукой подать было до заветного Ванкарема, куда мы должны были притти со всей эскадрой не позднее двадцать второго августа. Там стояли, не имея больше угля, обескровленные суда «Шмидт» и «Колыма», возвращающиеся после тяжелой зимовки во Владивосток.

Пробившись у Джинретлена, флагман вывел на чистую воду с рассеянным льдом всю эскадру и дал полный ход. Суда побежали вперед по свободной дороге.

У острова Колючин мы остановились перед тяжелыми ледяными полями, которые закрывали перед нами проход к мысу Онман. Эскадра подтянулась к флагману, суда стали на ледяные якоря.

Несколько раз поднимались Евгений и Бочек — руководители морского отряда — в наблюдательную бочку, стараясь усмотреть темные полосы разводий,

по которым можно было бы вести за собой эскадру вперед на запад. Но белела лишь торосистая дорога невзломанных полей, запорошенных снегом.

Наступило уже двадцать первое августа, а перед судами все темнел остров Колючин, как некогда мыс Сердце-Камень, у которого бились моряки двадцать пять суток. Холодный океан выставил здесь свою вторую ледовую заставу, желая измерить силу и выдержку советских моряков и кораблей, приведенных в студеные воды.

Повеселевший было капитан Бочек снова пригорюнился. Он не поднимался сегодня, как прежде, на марс высматривать разводья. Их нигде не было видно в самый дальнзоркий бинокль.

Евгенов и Бочек не спали вторые сутки. Евгенов оброс щетиной седеющей бороды. Начальники похода обдумывали создавшееся положение.

Поплавковому самолету «Р5» было предписано подняться в воздух и, сделав разведку по направлению к Ванкарему, дать ледовую картину под берегом и мористее¹.

Евгенов и Бочек пошли на шхуне «Темп» в ледовую разведку. Я впервые уходил на этой белой, словно чайка, шхуне, казавшейся крошкой по сравнению с нашими кораблями — лесовозами и северниками. Но она была поворотливее их и жизнерадостней. Ее посылал Тихоокеанский бассейн на работу между Колымой и Леной. Моряки «Темпа» не загадывали о том, зимовать ли им в Ледовитом море или не зимовать. Зимовка была решена еще во Владивостоке,

¹ Дальше от берега.

когда «Темп» покидал его теплую бухту. И команда шхуны была готова к зимовке.

Вместе с нами на «Темпе» пошел и подрывник, взяв с собой четыре банки аммонала по двадцать пять кило в каждой. Одной из этих банок было совершенно достаточно, чтобы поднять на воздух любой из кораблей нашей эскадры, но перед тяжелыми многомильными полями пасовал и мастер огня.

Нужны были тысячи тонн и тысячи подрывников, чтобы разрушить под берегом ледяной покров Чукотского моря, где лег на курс, уходя по заданию Евгенова вперед к Ванкарему в ледовую авиоразведку, наш «Р5».

Ветер отошел к зюйд-осту, прояснилось небо, светило и пригревало солнце. Рядом со мной на палубе «Темпа» стоял старший механик шхуны, который ходил в прошлом году на «Чукотке». Шхуна, нагруженная товарами для снабжения Севера, попала в сильное ледовое сжатие и была раздавлена. Экипаж шхуны шел по льдам до материка. Шестилетняя дочь заведующего Певекской фактории Соболева шла, держась за руку матери, по дрейфующим льдам до материка от места гибели шхуны.

Старший механик рассказывал мне, что чукчи стягиваются теперь к Колючинской губе, куда этим летом вынесло вверх килем погибшую шхуну. Мука, спирт и другие товары сохранились на шхуне в целости.

Словно утенок, шнырял между льдин «Темп», пробираясь к Ойману. Глубины падали все резче и резче. Там, где проходила шхуна, нельзя было пробраться лесовозам и северникам. А впереди нигде не было разводий во льду, который сплошным перекрытием лежал на море. Завидя шхуну, чукотская байдарка вышла к нам под цветным полосатым парусом на-

перерез. На корме за рулем сидел старший из чукчей в полярных, дымчатых очках, впереди него горбились две морщинистые и широкоскулые женщины, несколько ребятишек ловко помогали взрослым грести и гнать байдару на самую шхуну.

— Они попадут под винт! — сказал молодой рулевой матрос Лазарев Калнину—старшему «Темпа».

— Чукчи под винт не попадут, это лучшие моряки на Севере! — ответил старый моряк.

И, действительно, они пришвартовались к шхуне на всем ее ходу, даже не покачнувшись в своей зыбкой байдаре. Ни один из них не понимал по-русски.

Калнин, немного умевший говорить по-чукотски, перекинулся с ними несколькими фразами. Чукчи сказали, что у Ванкарема стоит пароход. Эта весть через чукчей пришла к нам вместе с радиোগраммой от самой «Колымы». Весть по чукотскому берегу шла одновременно с радио, не отставая от него. Чукчи давно знали о том, что сюда идут с материка много больших пароходов. В Колючино, за сотни километров отсюда, им сообщили об этом их сородичи. Еще сообщили Калнину чукчи, что кругом много льда и очень мало воды.

Доктор Старокадомский сообщил с «Анадыря» заместителю начальника Северо-восточной экспедиции Остальцеву, находившемуся на шхуне «Темп», о том, что у анадырцев заболело цынгой тридцать четыре человека.

Шхуна «Темп» пришла на крайний Север из Ленинграда через тропики. Деревянное ее днище сплошь обросло подводными ракушками. Теперь Полярное море старательно счищало этих пришельцев с далекого юга. Льдом стирало и сурик с подводной части кораблей.

Никто так не был подвижен среди льдов, никто не мог так скоро разыскать разводья, как «Темп». Маленький и всегда опрятный, он напоминал шаловливого ребенка среди взрослых, которые его баловали. То он плелся в хвосте каравана, то забегал далеко вперед, сообщая по радио о том, что он видит перед собой в Ледовитом море. Порой он едва не скрывался по самые клотики за величавыми торосами. И всегда болтливо-оживленно тарахтела его нефтяная машина — болиндер.

Взобравшись на табуретку, чтобы лучше видеть с мостика, грузно стоял капитан шхуны Рябоконь.

Колючинский лед преградил путь и шустрому «Темпу». Мы подошли к «Сучану» в тот момент, когда уже был закончен подъем самолета на палубу парохода.

Авиоразведка и ледразведка шхуны были совершены. Оставалось лишь подытожить их результаты.

Бердник и Левченко слетали сначала на Онман, чтобы проследить ледяное поле, которое тянулось от места стоянки эскадры вдоль берега на северо-запад. Между полем и берегом виднелся водяной заберег с мелко-битым льдом. От мыса Онман начиналось второе ледяное поле, оно подходило почти вплотную к небольшому мыску, не помеченному на карте. Мористей отсюда лежал крупно-битый сплоченный лед до восьми баллов, а на север от острова Колючин тянулся крупно-битый — до девяти баллов.

У мыса Ванкарем нашли пароход «Колыму», который стоял здесь на якоре среди рассеянного льда. С самолета было видно, как бежали люди на мостик, как они махали руками, бросали вверх шапки и салютовали флагом. Бердник дал четыре круга над зимовщиками Полярного моря и пошел обратно к

месту стоянки кораблей. Стена тумана закрыла «Лейтенанта Шмидта» от взоров воздушников.

На пути к Ванкарему лежали поля — восьми и девятибальный лед.

Моряки решили, получив донесения летчиков, стать близ острова и ожидать действия начинавшегося южного ветерка.

«Литке» привязался ледяными якорями к большой стамухе и вместе с лесовозом «Микоян» пил брандепойтами пресную воду из озер этой льдины, сидевшей на мели там, где свободно ходил ледорез с большой осадкой.

Пришло двадцать второе августа, когда суда эскадры, по самым поздним срокам, должны были стоять уже у мыса Ванкарема, а мы все еще бились у Колючина, закрытые туманом, и ветер снова уходил к норду.

Как сообщало радио, «Шмидт» и «Колыма», сжегши весь свой уголь и мусор, который только был у них, подошли к мысу Онман с западной стороны и стали в трех милях от него.

Когда рассеялся туман, «Литке» снялся с якоря, приказывая сигналами остальным судам следовать за собой. Снова на марсе «Литке» стояли Евгений и Бочек, а впереди всей эскадры юлил среди льдин увертливый «Темп». До «Шмидта» и «Колымы» оставалось всего лишь девять миль от северо-восточной колонны судов. Но это были тяжелые мили. Впереди нас и мористей простирались тяжелые поля, а мы пока протискивались среди их синих многометровых обломков.

Через несколько часов или через несколько дней могла произойти встреча с судами, возвращавшимися с таким трудом после зимовки из цепкого моря.

Встреча у Онмана

У мыса Онман эскадру задержали непроходимые тяжелые льды, которые стояли здесь вместе со своим верным союзником — туманом. До «Лейтенанта Шмидта» оставались считанные мили. За невысоким мысом, который отчетливо виднелся с ледореза, уже вторые сутки стояли зимовщики на судах, которые сожгли весь уголь, мусор, ржаную муку, переборки и с трепетом и надеждой ожидали прибытия своих спасителей. Один из зимовщиков пошел на мыс ночью пешком за три мили, чтобы только увидеть волнующие огоньки эскадры...

Решено было взять настойчивым приступом многометровые льды, ставшие на пути моряков. Ледорез брал с разбега тяжелые перемычки — и с шумом и гулом уходили под него и в стороны льды, с кипением и звоном хлестала на потрескавшийся лед взбудораженная, взвихренная вода.

Пароходы-северники — «Анадырь», «Север» и «Сучан» хорошо шли по следу «Литке», окровавленному суриком его подводной части, но лесовозы «Микоян», «Урицкий» и «Зиновьев» не раз стопорили свои машины: след во льдах вдруг закрывался и не было прохода кораблям. Тогда «Литке» возвращался к своим подзащитным, окалывал лед вокруг их корпусов режущим носом, кормой и бортами и снова вел за собой корабли.

Вдруг за мысом Онман показались маяющие огоньки «Лейтенанта Шмидта».

Вместо шести котлов в тот день у ледореза работали только четыре. Командование сэкономило каждую тонну угля, которая могла стать решающей перед самым финишем операции. Шустрый «Темп», имея

маленькую осадку, пробирался под самым берегом по малым глубинам, недоступным нашим большим пароходам. У него было двадцать тонн угля, которые он торопился передать на возвращающиеся с зимовки суда.

Прожектор ледореза глубоко пронзал ночную темень моря, забитого льдом. Избела-фиолетовые лучи прожектора, зажженного электриком Сердюком, отдавшим всю жизнь морю и кораблям, скользили по ледяным торосам, выскивая, нащупывая черные полосы разводий, где можно было идти без боя, без лишней траты угля. На марсе стояли, как всегда, Евгенов и Бочек. Они указывали, крича сверху, куда направлять ледорез, за которым тянулся длинный хвост каравана. Командование экспедиции настояло на ночном походе, чтобы подбодрить экипажи всех судов. Ночной поход был опасен из-за встреч со стамухами, большими льдинами, сидевшими на мели. Но в Полярном море тот не выигрывал, кто не рисковал. Эскадра прошла без повреждений за мыс Онман на чистую воду.

На рассвете мгlistым утром мы отчетливо увидели многострадальное судно, прошедшее зиму в ледовом плену. Это был «Лейтенант Шмидт». Капитаны судов Северо-восточной эскадры подошли к нему на шлюпке и поднялись по штурмтрапу на палубу, где их встретил командир «Шмидта» Миловзоров.

Каюта старика Миловзорова была убрана по-зимовочному. При входе, в углу, стояла железная печь, дававшая достаточно тепла даже в сильные морозы. На стене висела выделанная Миловзоровым из моржовой кости рамка для фотографии. Рамка изображала иллюминатор парохода. Миловзоров был не только искусным полярным капитаном, но чистотой поделок из моржовой кости мог спорить с любым

из жителей этих унылых берегов. Миловзоров показал нам еще трубку, выточенную им из звериного клыка. Во время зимовочного досуга старый полярник занимался этими поделками.

Он не курил уже три года, и тяжелые зимовки не заставили настойчивого капитана изменить своему решению. С детской радостью и улыбкой принимал он подарки от капитанов кораблей, пришедших сюда к Онману. Дарили лимоны, лук, чеснок, картофель, шоколад и сгущенное молоко — то, чего больше года не видал этот моряк и что считалось лучшим полярным подарком.

А внизу шла в это время перегрузка овощей с наших судов на «Шмидта», и команда зимовавшего корабля набросилась с жадностью на сырой картофель, стосковавшись по овощам.

Миловзоров сказал, что идем мы поздно. Год исключительно тяжелый. Возможна зимовка. Место для нее нужно выбрать расчетливо, чтобы близко было и к пресной воде, и к даровому топливу-плавику.

— Не исключена еще возможность, — говорил капитан, — что вы из этого моря выскочите и обойдетесь без зимовки. Не может быть, чтобы в течение целого лета здесь дули норд-весты, и к осени, хоть немного, но не подули бы зюйды. Тогда они скоро, в два-три дня, дадут вам спокойный заберег, и вы быстро пойдете к Дежневу.

Пекарь «Литке» накануне встречи у Онмана замесил тесто для пирогов с курагой, которыми собирались потчевать шмидтовцев, а кок с утра варил на камбузе какао.

Второй штурман Козловский, секретарь судовой ячейки, доложил шмидтовцам о том, как минувшей

весной нависла военная угроза над советским приморьем.

— Мирная политика Страны советов обеспечила строительство на советском Дальнем Востоке и возвращение зимовавшим судам в красный Владивосток. Но мы находимся в предвоенном периоде, — говорил второй штурман. — И об этом нам, морякам, надо крепко помнить.

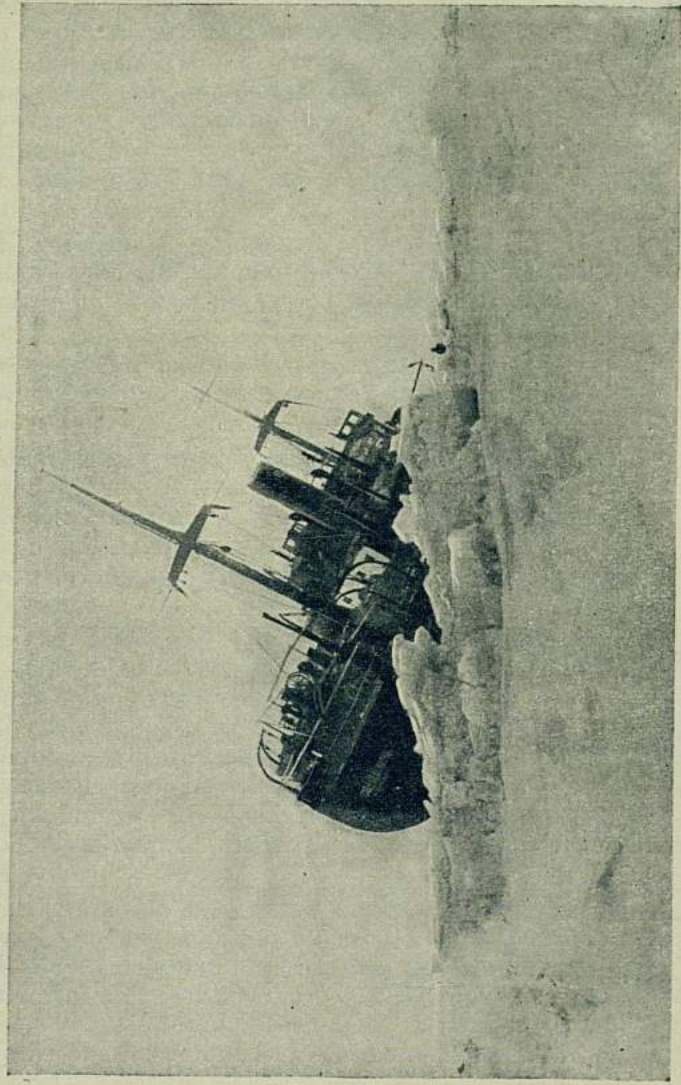
Капитан Миловзоров рассказал о том, что ожидает на пути нашу эскадру.

«Бойтесь мелей и берегите каждые сутки! Когда придете к Колыме, работайте все время днем и ночью, пока туман или шторм не заставят вас прекратить разгрузку. Только в таком случае вы успеете разгрузиться и, быть может, уйти из Полярного моря».

В красном уголке «Литке», где собрались отзимовавшие шмидтовцы, было тесно и дружно. Еще не все зимовщики успели снять свои бороды и они торчали лопатами на молодых, не покрытых паутиной морщин, лицах. Моряки со «Шмидта» не были худы и бледность не выбелила их здоровых лиц.

Приходили к зимующему судну чукчи. В матросском и кочегарском кубриках часто собирались они послушать гармонь, граммофон или гитару. Заходили сюда и чукчанки.

Однажды сидели в кубрике у кочегаров две чукчанки, обучая чукотскому языку зимующих моряков. В кубрик вошел чукча, муж одной из гостивших здесь женщин, и сказал ей что-то по-чукотски, она ответила ему, и он ушел. А вскоре после того, как обе женщины ушли со «Шмидта», прибежал в кубрик другой чукча и сказал, что в соседней с ним яранге он слышал крики и выстрел.



„Свердловск“ в Чукотском море во время ледового сжатия 1933 г. (Крен 30°)

Моряки пошли без оружия к чукче в ярангу, где был произведен выстрел. И все же, заметив приближавшихся безоружных русских к яранге, чукча побежал опророметью вперед. Его догнали. Он сказал, что убил свою жену, будучи пьян. Чукча прикидывался, это все поняли сразу, ибо на «Шмидте» спирт вышел весь еще в начале мая, а у чукчей его совсем не было.

К всеобщему удивлению врач определил у чукчанки глубокий обморок и после инъекции камфары оживил ее, прослав у чукчей самым большим шаманом.

Кочегар Кузнецов рассказывал ледаколыщикам, как зимовщики жгли в топках ржаную муку — мешок за мешком, поливая их нефтью.

Миловзоров отдал морякам Северо-восточной экспедиции ненужные ему теперь пешни, ледяные якоря, брезентовую шлюпку, винчестеры, песцовые капканы, кухлянки и нарту. Но, отдавая их, он все же хмурил лоб: «а вдруг и здесь, на последнем этапе пробега, злое море не выпустит корабль из тесных льдов».

Ночью у мыса Онмана загудели пароходы, отвечая на прощальный салют уходящего далеко во Владивосток «Лейтенанта Шмидта».

Лесовозы ушли за мысок к фактории Ванкарема разгружаться по заданиям Совторгфлота. В трюмах лесовозов лежали грузы для туземного севера. Выполнялась еще одна крупная задача — снабжение Чукотского побережья всем необходимым для жизни и охоты.

Часть людей из состава Северо-восточной экспедиции уходила обратно вместе со «Шмидтом».

Все суда подняли в честь встречи с «Колымой» кормовые флаги: снова почувствовался праздник во льдах.

Днем прогудел самолет «СКЭ 62» над эскадрой, стоявшей на якорях в заливчике, куда норд-вест подогнал тяжелый лед.

Самолет сел под берегом, где было меньше льда. «Темп» пошел к нему навстречу, чтобы подать шлюпку, но сел на мель. Катер, посланный на помощь «Темпу», до вечера не смог снять его. С «Литке» видно было, как двухсотсильный катер рвал концы у шхуны, пытаясь сдернуть ее с банки. И только когда солнце послало розовый отсвет заката и на нем, как на экране, вырос силуэт нагружившейся углем «Колымы», «Темп» снялся с грунта.

Капитан Бочек перешел на «Сучан», чтобы руководить колонной северников, которые должны были самостоятельно идти к мысу Северному. Ледорезу оставался конвой лесовозов.

Ночью, когда стемнело, я услышал в открытый иллюминатор окрик в рупор:

— На «Литке!»

— Есть! — откликнулись с ледореза.

— Передайте начальнику экспедиции Николаю Ивановичу Евгенову пожелание достичь Колымы и вернуться во Владивосток в этом году!

Это говорил капитан «Колымы» Сергеевский. «Колыма» уходила во Владивосток после четырнадцатимесячного полярного небытия. Она уходила, имея уголь в трюмах и кочегарках и бодрость в сердцах ее моряков.

Протяжно и гулко катились по пустынным берегам Ванкарема гудки пароходов, прощавшихся с «Колымой».

Вторая и неожиданная задача Северо-восточной экспедиции — выручка зимующих судов «Шмидта» и «Колымы» — была блестяще разрешена.

На лётном посту

Это, казалось, было уже так давно. Изумрудно-зеленый самолет «СКЭ 62» бежал на отрыв от заштилевшей воды в Провидении. Он был перегружен горючим и продовольствием для воздушного экипажа. Он тяжело оторвался от воды и низко потянул над водой по направлению к выходу в море. Он не сделал разворота, не покружил над пароходами. Он молчаливо уходил к морю по прямой линии.

Самолет улетел в бухту Лаврентия и затем уже из Уэллена должен был ходить на разведки льдов Полярного моря.

В Провидении, откуда улетел самолет, было тихо. Но на море гулял ветерок. Когда показался Лаврентий, летчики, дав несколько кругов над высыпавшими им навстречу людьми, решили здесь не снижаться, чтобы не быть разбитыми шквалом. А люди внизу, глубоко под самолетом, отчаянно махали шапками, призывая к себе первых вестников с далекой земли — гостей-воздушников.

Весь состав людей каюты восемь с парохода «Сучан» вместе с заместителем начальника экспедиции по лётной части Красинским находился сейчас в тесных отсеках самолета. Пилот Кошелев, командир лётного звена экспедиции, взял направление на Уэллен, и самолет вскоре был уже над этим форпостом крайнего северо-востока Союза. Сквозь заряды туманов проходил самолет к Уэллену. Чтобы не сбиться в пути над морем, закрытым туманом, Кошелев шел бреющим полетом, разыскивая уэлленовскую лагуну. Уэллен также был закрыт туманом. Но Кошелев нащупал лагунку с десятиметровой высоты и, в плохую видимость, сделал удачную посадку.

Летчики, бросив якорь, стали разбираться по карте в местности, где сел самолет.

Чукчи в Уэллене, давно слышав шум невидимой за туманом «русской птицы», подвигались к самолету в густом тумане, окутавшем лагуну. Но летчики сами разобрались в местности и, не видя чукчей, рулили по лагуне к ним навстречу. Несмотря на туман, Кошелев спустился к самым ярангам.

Летчиков перевезли на байдарках к берегу. Только техник Шелехов остался на самолете, чтобы осмотреть его после полета и накрыть чехлами.

Уэлленовцы встретили гостей радушно. Накормили жареными утками, натопили печку в деревянном доме и разостлали летчикам спальные мешки из оленьих шкур.

На другой день у летчиков собралось все селение. Русские и чукчи пришли к воздушникам узнать о далекой жизни на материке в Советском союзе. Некоторые из русских по два и по три года жили безвыездно на Уэллене.

Русские спрашивали летчиков о том как идет строительство в Советском союзе и можно ли там легко устроиться на работу. Они не знали о ликвидации безработицы в Союзе. Они спрашивали также об отношениях Японии с Советским союзом. До них доходили обрывки по радио о назревающем конфликте, но в Уэллене не знали, чем закончилось все это на далекой от них земле.

Вскоре к Уэллену должен был подойти «Сучан», и летчики собирались дать ему картину ледовой обстановки моря. Но потек бензиновый коллектор, и полет пришлось отложить.

В этот день чукчи убили моржа весом около тонны, и летчики впервые ели моржатины. Готовил обед Кокот, соплаватель Роальда Амундсена и его

ученик в поварском искусстве. Он остался здесь после продажи амундсеновского корабля «Мод» американцам и стал гражданином Уэллена. Он считался искусным кондитером и хлебопеком на крайнем Севере.

На пятый день пребывания в Уэллене летчики стали здесь своими людьми. Их знали уже все яранги, и многие чукчи и чукчанки ходили к ним в гости.

Когда кто-нибудь из летчиков заходил в ярангу, пропахнувшую моржом и нерпячьей шкурой, хозяин говорил ему:

—Еэти! (Ты вошел!)

И летчик отвечал им:

— Ыи-и! (Да!)

После обмена такими приветствиями чукча угощал гостей моржатиной, нерпой или горячим чаем.

Первую лётную разведку льдов совершили в тумане, ибо другой погоды не было в Уэллене.

Не только туман, но и ранний снег загораживал летчикам воздушную дорогу. Там, где в окна тумана показывалось море, летчики видели лед, который был сильно сплочен и порой простирался полями с голубыми крапинками пресноводных озер.

Обратно шли, срезая сушу миль на пятнадцать от моря, стремясь попасть на лагуну и подальше уйти от тумана.

Утром летчиков разбудили отчаянные крики чукчей. Казалось, что все селение было взволновано каким-то неслыханным событием.

В Уэллен прилетели утки. Все чукчи выбежали из яранг, когда небо над селением почернело от утиных стай: у взрослых были дробовики, у ребят — закидушки. К пяти суровым ниткам, скрепленным утиным пером для лучшего прямого полета в воздухе, привешивались пять моржовых зубов, каждый

величиной больше грецкого ореха. Эти закидушки дети бросали в летящую птицу, и она, спутанная нитями, падала камнем на землю.

Но бывали случаи, когда неудачно наброшенная закидушка уносилась птицей далеко в море или лагуну. И охотник лишался орудия лова.

Когда утки подлетали к берегу, чукчи поднимали истошный крик. Испуганная птица снижалась, и ее становилось легче бить из ружей и опутывать закидушками. Вот почему кричало в тот день все селение Уэллена.

«Сучан» не забросил в Уэллен горючего: льды не позволили пароходу приблизиться к берегам селения, и летчики остались без горючего на целых шесть дней.

На байдарках, за восемь километров, чукчи доставили воздушникам десять бочек горючего и одну — с маслом. Летчики подзарядились, но не было лётной погоды. Их метеорологами были чукчи. У них узнавали летчики о том, какой будет завтра день. Чукчи точно, без ошибок, говорили о том, что завтра навалит туман или подойдет лед к Уэллену.

Находясь в плену у плохой погоды, летчики знакомились с жизнью и бытом чукчей. Кошелев видел чукчей не в первый раз. Давно был знаком с ними и Красинский, но остальной экипаж самолета видел впервые этот замечательный народ Севера.

Прилет «СКЭ 62» ознаменовался ходом моржей. Летчики увидели в Уэллене праздник моржа. Охоту на первого моржа селение отпраздновало с торжеством, завещанным чукчам их предками, жизнь которых была полна суеверий. Чукчи, убив первого за год моржа, понесли его отрубленную голову с клыками на Моржовую гору. Это делалось

для того, чтобы морж приходил почаще в селение, не забывал про чукчей.

Как только лед, пригнанный северными ветрами, отходил от берега, чукчи постоянно наблюдали за очистившейся водой. Они смотрели с горы в бинокль, не покажется ли где клыкастый зверь. Почти у каждого чукчи в селении есть бинокль, он так же необходим здесь человеку, как ружье и порох.

В один день они добыли, незадолго до отлета «СКЭ 62», девять моржей по две трети тонны весом в каждом. Комсомолец-чукча руководил зверобойным колхозом и ячейкой комсомола на этом краю света. А председателем рика был чукча Подкорытов. Он ходил с летчиками по ярангам, любезно рассказывая гостям о чукотской жизни.

В одной яранге жили мать и двое детей. Лица у них были русские. Отец их, русский, бросил семью и уехал далеко отсюда — «на материк».

Старшего мальчика звали Михаилом Ивановичем, девочку — Надей. Они оба ни слова не знали по-русски. Чукчанка не обижалась на сбежавшего мужа и отлично управлялась в яранге одна.

У мыса Ванкарема нас догнал самолет. Здесь, у Ванкарема, для него было выгружено горючее, была создана новая база для ледовых разведок Полярного моря.

Остров Врангеля

Ледорез «Литке» бился в девятибалльном льду у мыса Северного. Сквозь густой туман едва различался корпус «Зиновьева», который наступал нам на пятки, стремясь пройти по каналу, прорубленному ледорезом.

Вторые сутки шел старший флагман Северо-восточной экспедиции в сплошном тумане, и местоположение эскадры прокладывалось в штурманской рубке лишь с известным приближением. Наше счастливое место не сходилось с младшим флагманом. Разница получалась в несколько миль. Один раз утром слегка раздёрнуло туман и можно было видеть, будто сквозь кисею, неясные, расплывчатые очертания заветного мыса. На возвышенных его местах лежали белые пятна снега, растаявшего за короткое лето.

Словно крича от боли, переговаривались между собой чайки, единственные живые существа, которых мы видели в последние дни над мачтами кораблей.

Молодой лед уже плотной корой покрывал разводья и ломался со стеклянным звоном при нашем приближении.

Температура воды продолжала стоять отрицательная и норд-вест не собирался уходить из Студеного моря, облюбовав унылые чукотские берега.

Три года назад в кают-компании, на круглых столиках, которые теперь были спрятаны под малиновыми бархатными скатертями, стояли корзины с живыми цветами, последними приветствиями друзей Минееву, уходившему из Владивостока принимать начальствование над островом Врангеля.

Из окон кают-компании видно было, как прощались будущие колонисты с берегом, близкими и родными людьми.

Метеонаблюдатель Званцев говорил последние слова своей молодой жене, с которой он разлучался на три года.

И теперь, через три года, перед этим ледорезом выступал под вечер из тумана скалистый крутой

Шхуна
„Темп“
продвигается
в тяжелых
льдах



Фото А. Е. Волохова



Качают
пресную
воду
со льда на
ледорез
«Литке»

и широкий утес Рыркарпий — мыс Северный. Его разыскал флагман в этой морской поволоке и сырости. Ледорез «Литке» выполнил поставленную перед собой задачу. Двадцать седьмого августа эскадра, руководимая им, проходила Северный мыс, страшнейший из мысов Полярного моря.

Теперь, через три года, вместо «Литке» пароход «Совет» шел к острову Врангеля, сменяя зимовщиков. Шел туда, куда в прошлый год не дошла шхуна «Чукотка», раздавленная льдами.

Всего лишь три месяца назад эти два корабля — «Совет» и «Литке» — стояли друг за другом в сухом доке Дальзавода, готовясь к полярному рейсу во льды Арктики. А теперь они перекидывались радиogramмами в море, девять десятых которого было закрыто синими и зелеными мощными льдами.

Пока суда Северо-восточной эскадры дрейфовали от Сердца-Камня к мысу Дежневу и обратно, «Совет» кружил у Геральда в ледовом дрейфе, не подвигаясь к острову Врангеля, где ждали его, прислушиваясь к шумам обледеневшего моря, люди, проводившие здесь в одиночестве три года. Три года без писем, без газет, без свежих овощей и ягод, не видя леса, полей и благоухающих сенокосных лугов и жаркого лета, прожили люди на пустынном острове.

Начальник острова Минеев сообщал Евгенову, что ледовые условия вокруг острова Врангеля в этом году необыкновенно суровы и «Совету» вряд ли удастся достигнуть острова. На Врангеле один из европейцев лишился ума. Не было топлива, овощей, промыслового снаряжения, оружия и мало оставалось патронов. Минеев просил вывезти самолетами часть людей и пушнину, которую напромышляли колонисты за три года зимовки. На-

чальник острова предлагал торопиться с выручкой врангелевцев, потому что скоро должны были наступить морозы и осенние нордовые штормы в районе острова. К Врангелю необходимо было завезти около двух тонн товаров, вывезти пять человек и тысячу песцовых шкур.

Девятнадцатого августа «Совет» остановился в проливе Лонга перед сплоченным крупно-битым непроходимым льдом и лег в дрейф. Опасаясь сноса на рифы, Дублицкий пытался пробиваться в западном направлении, но получил повреждения в носовой части судна. Старый полярник сообщал Евгенову, что без лётной помощи возможна гибель людей на Врангеле. Стоят штили, и «Совет» будет пробиваться в норд-остовом направлении. Он до последней крайности продолжит попытки достигнуть острова Врангеля.

Экипаж «Совета» убил первых трех медведей в этом вынужденном ледовом дрейфе у Геральда. Дрейф имел направление на юго-запад и наблюдался непрерывно уже в течение недели.

К острову Геральду льды допускали Дублицкого на расстояние пяти-шести миль.

Двадцать четвертого августа до острова Врангеля от парохода «Совет» оставалось всего лишь пятнадцать миль. Но эти мили были забиты торосистым, непроходимым льдом.

На пресных озерах, раскиданных голубыми пятнами на ледяных полях, вода покрывалась тонким льдом.

Скорость дрейфа достигла двадцати четырех миль в сутки. Льды двигали «Совет» так же быстро, как «Сучана» и «Анадыря» от Сердца-Камня к Дежневу. Но перед самым Врангелем скорость дрейфа вдруг ослабла, и Дублицкий уже думал о том, чтобы

попытаться, вырвавшись из дрейфа, снова идти к Геральду и оттуда пробиваться к Врангелю.

Врангелевцы уже видели пароход, который пришел за ними, неся к ним письма и вести с материка, смену и радости. Врангелевцы слышали взрывы аммонала, которым Дублицкий крушил лед, преграждавший дорогу «Совету». Они ложились спать, не раздеваясь, в эти ночи. Каждый хотел быть первым свидетелем подхода корабля к острову.

Врангелевцам стало веселей, когда задымил и показал на горизонте свои высокие мачты «Совет». Минеев сообщал ледорезу «Литке», что не теряет надежды на подход «Совета» к острову. Но чукчи неизменно доносили начальнику острова, что Врангель обложен непроходимым льдом.

На случай недохода «Совета» Минеев просил снять самолетом хотя бы одного больного и доставить в несколько полетов полтонны необходимого продовольствия, в которое входили прежде всего — соль (которой не осталось на острове), сухое молоко, лимоны, чеснок, лук, мыло, желатин, винтовки, патроны и капканы на песцов.

«Если будете посылать самолет, — радировал Минеев Евгенову, — не забудьте послать хоть одну газету или журнал. Будем очень благодарны».

Мыс Северный был намечен отправным пунктом лётной экспедиции на остров Врангеля. На мысе Северном «Зиновьев» должен был выгрузить горючее для авиобазы.

Через день после совещания, когда эскадра двинулась вперед, разделившись на два звена, мы поровнялись с местом, где была избушка некоего охотника Брюханова. За ней виднелась невысокая горюшка, та самая, о которую ударился в тумане зна-

менитый американский летчик Эйельсон, погубив себя и бортмеханика Борланда.

Младший флагман «Сучан», во главе с Бочеком, вел за собой северников с буксирами, а «Литке», задержавшийся из-за «Темпа», конвоировал во льду лесовозы.

Всю ледяную дорогу от Ванкарема и Рыркарпия, как называют чукчи мыс Северный, эскадра шла в тумане, перекликаясь сигналами сирены и радио и определяясь лотом по глубинам моря.

Радисты говорили, что «Анадырь» слышал заглушенную работу ледокольного парохода «Сибирякова» с устья Лены.

«Сибиряков», достигший из Архангельска моря Лаптевых, вносил в летопись полярного мореплавания еще раз имена замечательных моряков и ученых, освоителей земли Франца Иосифа, Северной земли и Северного морского пути — профессоров Шмидта, Визе и капитана Воронина.

Советским полярным кораблям предстояла встреча в пустынном ледовом море при исполнении героических заданий партии и правительства.

История корабля

Я сидел в каюте командира «Литке» Николаева и рассматривал альбом в зеленом сафьяновом переплете, на котором золотыми буквами было вытеснено одно слово: «Канада». Так звали ледорез, когда он пришел в первый год германской войны в Архангельск. Из Архангельска он попал в черноморские воды, а затем прошел вокруг Старого света во Владивосток, чтобы совершить рейс на остров Врангеля.

Не героические задачи ожидали на первых порах ледорез в годы пребывания его у берегов царской России. Сафьяновый альбом остался живым свидетелем пьяного утара на корабле в дореволюционные, будничные годы.

«И в сухом доке бывает мокро», — писал здесь свой Заратустра, некий, никому неизвестный, напившийся Крюков.

Подвыпив изрядно и разгоряченный вином, не воздержался от «глубокомысленной» философии и член государственной думы Крупенский, записавший на плотной странице альбома:

«И среди льдов бывает тепло».

Здесь же тонким почерком были размашисто подписаны факсимиле женских имен и фамилий. И сейчас, через восемнадцать лет, альбом сохранил на своих старых страницах запахи дорогих духов и пудры, оставшихся от посетительниц кают-компаний дореволюционной «Канады».

Расставаться с милым «Литке».

Ох! Не легко мне! Ох! не легко! —

излагала свою грусть белыми стихами безвестная Маша.

Восхищенный прелестной «Канадой»,

Я пою кораблю похвалу,

Об его буду помнить хозяине

И о том, как с ним пил марсалу, —

писал другой стихоплет, клевавший сизым носом в дорогой альбом, на страницах которого впоследствии были начертаны автографы известных полярников.

Свой первый ответственный рейс в Карское море советский ледорез совершил в 1921 году, идя на вы-

ручку «Соловья Будимировича», ныне «Малыгина», беспомощно дрейфовавшего в тяжелых льдах более полугода.

«Литке» ушел из Архангельска в Ленинград вместе с ледоколом «Макаровым». Они были повреждены льдами и банками Белого моря. Во время похода из Архангельска в Ленинград к его верфям и докам для капитального ремонта на этих кораблях непрерывно работали спасательные помпы.

Корабли дошли до Ленинграда. «Литке» был приведен в Северную Пальмиру молодым капитаном Николаевым, который плавал на нем не раз во льдах, будучи штурманом. Еще отец этого полярника командовал тем же ледорезом в беломорских водах и Баренцовом море. Николаев, прошедший свои молодые годы на «Литке», теперь руководил им в восточно-сибирском Чукотском море.

Свыше года стояли ледоколы в Ленинграде на ремонте. А затем они сменили северные воды на теплый юг и, обогнув Европу, стали служить Черноморскому побережью Советов.

В 1929 году, когда встал вопрос о снятии зимовщиков острова Врангеля, заговорили о кандидатуре беломорского ледореза в далекий арктический поход.

Много шума вызвало решение о посылке «Литке» в эту спасательную экспедицию. Капитан Дублицкий, не раз плававший в Северном Полярном море, вызвался вести его к острову, намеченному на морской карте лишь пунктиром.

Минеев должен был сменить старого начальника острова Ушакова, зимовавшего здесь уже три года.

Тридцать первого августа 1929 года в бухте Роджерса на острове Врангеля в сафьяновой книге «Канада» новый начальник острова благодарил корабль

и людей, которые самоотверженно провели его сюда сквозь тяжелые льды.

«Сорок семь дней похода «Литке» до острова, из них двадцать двое суток во льдах, были так тяжелы, что даже мой оптимизм временами колебался. Казалось, что мы из льдов не вылезем. Но под руководством многоопытного в ледовых плаваниях капитана Константина Александровича Дублицкого и его помощников—Стехова, Бессмертного и Львова—«Литке» достиг острова.

Если бы мое пожелание имело бы силу, то я хотел, чтобы в 1932 году на смену за нами опять бы пришел ты, «Литке».

Так писал новый начальник острова Минеев, прощаясь с кораблем, который честно сделал свое дело.

Уходя с корабля после рейса, капитан Дублицкий, грудь которого украсилась знаком высшей трудовой награды, написал прощальное письмо в альбоме «Канада». Как с живым и верным другом, как всадник с конем, прощался моряк с кораблем, которому верил, которым был горд.

«Прощай, дорогой «Литке»!

У меня нет времени высказать все, что я чувствую по отношению к тебе. Скажу лишь, что ты, как старый герой, сражался с полярными льдами острова Врангеля, пробил их, вышел сам и вынес всех твоих обитателей, доверившихся тебе. К сожалению, победа досталась недаром и грудь твоя повреждена. Прощай и спасибо за все! Желаю тебе и команде всяческого благополучия.

Капитан Дублицкий.

Двадцать второго апреля — пятнадцатого октября 1929 года».

И сейчас, через три тяжелых года, «Литке» опять пробивал дорогу для снабженческих судов крайнего севера среди непроходимых для них льдов. Если б не ледорез, остались бы на вторую зимовку без угля и продовольствия пароходы «Шмидт» и «Колыма», обреченные на гибель.

Если б не «Литке», Ванкарем, мыс Северный, Певек и Колыма не получили бы снабжения, и чукотский север был бы обречен на голодовку.

«Литке» продвигался даже в девятибалльном льду, когда имелась хоть малейшая возможность подать в сторону, сжать, раздавить и разрезать лед своим крепким форштевнем.

И правильно написал в той же книге — живой истории корабля — старый начальник острова Врангеля Ушаков, будущий зимовщик и начальник Земли Северной.

«История плаваний к острову Врангеля и трехлетние личные наблюдения за состоянием льдов вокруг острова заставляют меня сделать вывод, что степень доступности острова в различные годы сильно колеблется. В одни годы Врангель легко доступен для обычных торговых судов и шхун, в другие же он не доступен даже для ледоколов.

К последним нужно отнести 1929 год — год славного плавания «Литке». Остроумная конструкция ледореза и его мощность в гармоническом союзе с опытностью и волей капитана Константина Александровича Дублицкого, его сотрудников и всего экипажа, сделали то, что было бы недоступным для всякого другого судна. Эти силы на пути к острову Врангеля победили непобедимые льды, пробили непроходимую стену тяжелейших полярных льдов и покрыли славой имя корабля.

Начальник
Северо-
Восточной
полярной
экспедиции
Евгенов
(слева),
капитан
Миловзоров
(в центре),
капитан
Бочек
(справа)



Фото А. Е. Бедохова



Встреча «Си-
бирякова» с
«Литке» у мы-
са Медвежь-
его. Слева на-
право началь-
ник Северо-
Восточной эк-
спедиции Ев-
генов, профес-
сор Шмидт,
капитан Бо-
чек, доктор
Старокадом-
ский

При существовавших на материке опасениях за судьбу советской колонии и отсутствии связи с островом, посылка какого-либо другого судна в 1929 году была бы величайшей ошибкой.

17 сентября 1929 года. Г. Ушаков».

И радист Врангеля, переговариваясь с вахтенным радистом «Литке», в частной радиобеседе говорил о том, как хотелось бы ему слышать позывные «Литке». Видеть этот корабль, а не другой, беспомощно стоявший в ясной видимости острова, не бессильный для того, чтобы к нему приблизиться, хотел не только радист, но и все колонисты Врангеля.

Зимой, накануне похода в Северное полярное море, «Литке» ходил под командой Николаева в Охотское море, где в декабре и январе не показывался ни один пароход. Он проводил пароходы во льдах малоизученного Охотского моря. Он успешно справлялся с возложенной на него задачей, но под конец операции, из-за нехватки угля, вынужден был сам зазимовать во льдах Охотского моря, лечь в ледовый дрейф, имея течь и поддерживая спасательную помпу работой одного котла. «Литке» пролежал в дрейфе два месяца и два дня до прихода на выручку с углем ледокола «Давыдов» и транспорта «Бурят». В пути корабли видели в разводьях китообразных зверей, которые шли небольшими группами (до шести голов). Они, очевидно, проходили под льдом большие расстояния, потому что, выходя к разводьям, надолго всплывали, чтобы отдышаться. Их громкое дыхание было слышно на далекое расстояние.

Капитаны других пароходов стремились попасть в полярные походы хотя бы в качестве штурманов.

Плавая в советских водах, ледорез «Литке» уже

воспитал целые поколения ледокольщиков и полярников.

На Дальнем Востоке «Литке» был экспедиционным, портовым и одновременно учебным судном, готовившим стране молодых полярников, освоителей необжитых окраин Советского союза.

Ледовый марш

Чукчи восклицали свое «каккумэ»¹ при виде поздно идущего в тяжелых льдах каравана морских судов.

Приближалась полярная зима. Снегопады не раз уже в августе застилали небосклон. Не раз в тумане, когда впереди было видно лишь на длину корпуса судна, вдруг, едва не разбившись о бушприт ледореза, отворачивал в сторону испуганный вожак, выводя за собой из туманной мути длинную шеренгу крикливых гусей. Они табунились к перелету в южные края из-за этого холодного океана, стывшего на глазах у птицы и человека.

Птицы оставляли полярный бассейн, а человек преодолевал его тяжелые преграды. Птицы покидали старые льды, спаивавшиеся уже молодым льдом, а человек шел в глубь полярного бассейна, чтобы оживить спавшие в веках богатейшие реки мира.

До Колючина эскадра не загубила ни одной из барж, ни одного из буксиров, как предсказывали капитаны, стоявшие за поворот. Баржи и катера послушно шли за кормой пароходов, которые крепко держали их на своих стальных буксирах.

Это был первый опыт проводки речных судов и

¹ Возглас удивления.

барж Ледовитым полярным океаном. Опыт удался блестяще. Мыс за мысом брала эскадра, подвигаясь в тяжелых льдах к рекам Сибири, которые вскоре должны были огласить трубным зовом новые пароходы и бодрой речью новые люди — пионеры и строители необжитого пустынного края.

Чтобы не задерживать поступательного движения судов, руководство Северо-восточной полярной экспедиции разбилось на две части: «Сучан», младший флагман, должен был повести за собой всех северников и два лесовоза, а с третьим, «Зиновьевым», оставался у Северного мыса ледорез «Литке». Он решил дожидаться окончания его разгрузки на Рыркарпии, чтобы затем патрулировать его во льдах до Чаунской губы. Там был следующий этап разгрузки лесовоза, снабжавшего край различными товарами.

С ледореза на «Сучан» перешел капитан Бочек.

Северники ушли с лесовозами и вскоре скрылись за камнями берегов, за льдами Полярного моря.

Не больше тридцати миль сделали северники в тяжелых льдах, скопившихся у каменных выступов чукотских берегов. Радио доносило уже, что младший флагман, выйдя неожиданно на чистую воду, вскоре стал на якорь со всеми судами у кромки непроходимых льдов.

И снова все командиры заговорили о повороте. Намеченный на историческом заседании срок достижения Колымы срывался, и капитаны пароходов настаивали на прекращении похода.

Получив радио о вынужденной стоянке первого отряда судов, ледорез снялся к ним на помощь, оставляя «Зиновьева» одного разгружаться у Рыркарпия.

Здесь дорог был каждый день и час. Здесь можно было пропустить и момент успешного наступления

и время для вывода судов из льдов в океан в случае отказа от решения пробиваться вперед.

Когда «Литке» уходил от Рыркарпия, радист Безверхов и учитель с мыса Северного Кудрявцев прощались с нами — до скорой встречи на зимовке. Они собирались на нартяных упряжках наведывать наши зимовочные стоянки. Для этих людей, отдавших свои лучшие комсомольские годы дикому ледяному краю, вероятность зимовки всех судов эскадры на обратном пути не подлежала сомнению.

Не разгадано еще Северное полярное море, не ведомы его тайные законы. Беседуя на «Сучане» с доктором, старым полярником, я говорил о том, что если профессора Шмидта не пустит пролив Вилькицкого, то «Сибиряков» пойдет на север в обход Северной земли. Старый полярник лишь улыбнулся в свои пышные серебряные усы. Ему смешно было слушать мои речи.

Но Северное полярное море само посмеялось над людьми, тщетно думавшими, что они разгадали и уже познали Арктику. Смелость и решимость взяли свое. Профессор Шмидт совершил на пароходе, ходившем до сих пор в горло Белого моря или в Мурманск, смелый поход, который высоко ставил его как руководителя. Обход Северной земли — это был живой памятник людям и кораблю, смелому начальнику экспедиции, математику, энциклопедисту и теперь полярному исследователю Шмидту и мужественному капитану Воронину.

То, на что многие смотрели как на невозможное, было совершено. Северную землю обогнули с севера на пароходе, у которого не было на борту даже самолета.

«Сибиряков» почти не имел на своем пути радиостанций, которые давали бы ему сведения о погоде,

о состоянии льдов. Ему некого было расспрашивать на безлюдных берегах новооткрытой им земли о том, что творилось здесь за месяц, за неделю до его прихода в океан Севера.

Радист «Сибирякова» услышал случайно, как Петропавловск передавал телеграмму Евгенова об отказе от Ленского похода за поздним временем, и профессор Шмидт взял на себя проводку двух пароходов, которые ждали прихода ледореза к Лене, в бухту Тикси.

И теперь мы из Владивостока двигались к мысу Медвежьему с баржами и пароходами, а «Сибиряков» одновременно тянул сюда же с Лены два речных колесных парохода.

Здесь должен был произойти звездный финиш, о котором еще не слыхивали ни люди, ни Полярное море.

Корабли продолжали свое шествие, оглашая берега могучим звериным воем гудков, но потом вдруг остановились в раздумьи у непроходимого льда. Тогда на помощь к ним выступил «Литке». В решительный момент он шел от Рыкарпия, от мыса Северного, на соединение с главными силами эскадры.

Взятие мыса Биллингса

Старый боцман «Литке» поднял громогласной лебедкой якорь ледореза, и проводник кораблей, дав машинам ход, вырвался вперед в ледовую разведку.

Комирный на «Сучане» руководил в это время спуском на воду самолета, и летчик Бердник одевал свой синий комбинезон, подшитый изнутри теплым мехом.

Для полной оценки капитан Бочек решил идти сам в лётную разведку вместо летнаба, чтобы лично сообщить о виденном начальнику экспедиции Евгенову и капитанам судов.

Все с нетерпением смотрели на серое небо, разыскивая там возвращающийся самолет.

Разведка должна была открыть или закрыть путь кораблям на запад.

Бердник оторвался от «пяточка» воды, окруженного мелко-битым льдом, грозившим гибелью людям и самолету.

Я впервые встречал такого человека, как Бердник. Он прошел суровую жизнь моряка и воздушника. Почти два десятка лет он парил в воздухе, выделявая там такие вензеля, которые не в состоянии были даже птице.

На авиационной площадке парохода «Сучан» я никогда не слышал, чтобы Бердник нервничал или даже повышал голос. Он грузно взбирался на самолет перед взлетом как будто для обычной пробы мотора, — так все буднично было в его неторопливых, спокойных движениях и скупом, медленном разговоре. Он давал, согласно воздушному этикету, круг или два над пароходом, где оставались люди из лётного экипажа, и быстро исчезал за горизонтом.

В синем комбинезоне и туго облежавшем голову шлеме на месте летнаба сидел теперь капитан Бочек.

Он летел над льдами, которыми через несколько часов надо было пробираться всем караваном, над льдами, собиравшимися, быть может, вынести судам экспедиции суровый приговор. Поэтому с таким волнением засматривал капитан на очертания материка, сверяясь с контурами его, нанесенными на карте летнабовского планшета.

Космы тумана повисали неожиданно по курсу самолета, и Бердник обходил их бреющим полетом. Несколько раз поплавковый самолет послушно вздымался над туманом и затем снова нырял в окна, показывавшие море, набитое льдами.

Поднявшись над туманом, люди с самолета увидели вдруг остров Врангеля, освещенный солнцем.

Нырнув под туман, машина вышла вскоре в полосу видимости. Мысы лежали на материке, будто наведенные тушью на карте. Капитану Бочеку было легче определяться в воздухе, чем на верхнем мостике ледореза «Литке».

Самолет приближался к мысу Биллингса. Из одиноких яранг и фактории выбежали люди. Они неистово махали руками. Бердник снизился настолько, что едва не задевал головы людей поплавками самолета.

Взяв мористее, летчики увидели с самолета милях в десяти от берега охотников-чукчей с байдарой. Они находились на пловучих льдах, милях в десяти от берега. Отчаявшись дожидаться южных отжимных ветров, которые отогнали бы лед и прислали поближе к их ярангам моржей, чукчи сами пошли с байдарой и винчестерами по льду моря искать разводья чистой воды, где мог показать свою клыкастую голову ценный морской зверь.

Сбавив газ, Бердник крикнул Бочеку: «не пора ли поворачивать?» Но капитан махнул рукой вперед: ему хотелось посмотреть, заглянуть как можно дальше, чтобы лучше уяснить себе картину похода на запад.

Пролетели еще два часа. Бердник, скрестив указательные пальцы — это означало конец разведки, лег на правое крыло и развернулся в обратный путь.

Сто двадцать миль над ледовитым морем прошел самолет.

От якорной стоянки судов, к которым уже приближался самолет, на двадцать пять миль кругом лежал трудно проходимый лед. От Биллингса кромка полярного пака уходила на норд, а дальше, на запад, лед был разрежен. Бердник не узнал ледовой обстановки у кораблей, когда стал разыскивать место для спуска.

Поднявшийся норд завалил водную площадку аэродрома битым льдом, сделав спуск самолета невозможным. Но садиться требовал бензиномер. Горючее в самолете было на исходе, и Бердник, чтобы уменьшить инерцию разбега машины, плюхнулся в крохотную полынью.

Когда самолет подняли на борт «Сучана», ледорез уже получил по радио сообщение о результатах разведки.

Путь судам Северо-восточной экспедиции был открыт. Последней преградой вставал мыс Биллингса, подходы к нему были завалены льдом. Командир «Литке» Николаев распорядился поднять пар еще в двух котлах ледореза, чтобы придать ему силы для прохождения с караваном в тяжелых льдах. И сам командир полез на марс по паутине вант, где стояли, вглядываясь в даль, приближенную биноклями, Евгенов и Бочек.

Скрылся с глаз мыс Рыркарпий, выгнул свою каменную спину, будто зверь, собирающийся плюхнуться в море. Запорошило льды и прибрежные скалы свежим снегом. Вчера еще грязные, старые торосистые поля теперь вдруг подновились и сверкающе забелели.

Эскадра шла по чистой воде, видя лишь временами рассеянный лед, и вдруг остановилась у ле-

довой заставы, как перед шлагбаумом железной дороги караван грузовых машин.

Течи в кораблях усиливались. Еще ряд поломанных шпангоутов, пробоин, выскочивших заклепок, повреждений руля или винта получили корабли эскадры.

И сам «Литке», идя на соединение с эскадрой младшего флагмана, коснулся грунта, — и несколько минут за кормой ледореза мощные винты намывали на белые льдины мелкого моря кофейную гущу с илистого дна.

Чукчи на Рыркарпие говорили о том, что оставалось всего лишь несколько недель до полярной зимы.

Я вышел в четыре часа утра на мостик. Звонко пробили склянки. Сменялись вахты палубной и нижней команд. За тридцать миль от «Литке» ясно виднелся вставший из льдов, запорошенный снегом Биллингс; он стлался над морем тонкой полосой, задерживая ход льдов, гонимых ветрами и течениями.

Перед нами лежали тяжелые торосистые поля, которых не видела лётная разведка.

Ветры и течения делали перегруппировки сил в море, готовясь к встрече кораблей. Уже возвращаясь с полета и сверяясь по карте с ледовой обстановкой облетанного моря, капитан Бочек не узнавал его. Там, где два часа назад было чисто, теперь сиял рассеянный лед, а где белели лишь пятна разреженного битого льда, тянулись тяжелые обломки полей.

В наблюдательной бочке стоял раскрасневшийся от ветра начальник экспедиции Евгенов. Он кричал сверху вахтенному помощнику, указывая ему, куда легче держать путь во льдах с кораблями.

Вчерашний краснофлотец Беканов стоял на мо-

стике, держа наготове лот и дожидаясь, когда «Литке» только покажет свой нос в полыньи или разводьи, чтобы набросить лот, — поймать глубину моря. Температура воды была ниже нуля. Беканов работал голыми руками, которые стыли на ветру и коченели от мокрого лия. Каждые десять, каждые пять минут нужно было забрасывать лот, нащупывать гирькой дно, выбирать студеной лия, чтобы вскоре снова его забросить. И так продолжалось всю вахту. Всю вахту матрос Конев стоял у руля, раскручивая непослушный штурвал, или же шел на лот брать глубину проклятого моря, сменять Беканова.

В машинном отделении, у самого сердца корабля, шла горячая работа.

В машинном отделении было сорок градусов жары, а на верхней палубе люди ходили в полярной робе, прятали руки в карманы от холода.

Старшина Панов, моряк небольшого роста, с лицом, изрытым оспой, стоял, раскуривая трубку махорки, в кочегарке, — следил за питанием котлов водой.

Убедившись в том, что с водой все в порядке, Панов подошел к манометру, который показывал своей стрелкой десять атмосфер давления пара в котлах. А полную силу машины имели при двадцати атмосферах. Ледорез сейчас брал последнюю преграду и ему нужна была полная сила. Панов знал это и бдительно следил за топками.

— Забросить! — крикнул кочегар Ситилин.

Это подавалась команда об одновременной заброске угля лопатами в топку.

Здесь на судне тихоокеанские моряки дрались сейчас за овладение подступами к Биллингсу, как еще совсем недавно — с бандами Пепеляева.

Льды пропустили эскадру к Биллингсу.

«Литке» протащил за собой все пароходы и стал на чистой воде у фактории Биллингса.

Обросший бородой, писал на мостике, часто поправляя спадавшие очки, донесения в Москву о ходе экспедиции начальник Евгенов. Это были краткие сводки из оперативного штаба действующего флота. Бочек опускался по вантам с марса — своего наблюдательного поста.

Вахтенный помощник спросил его:

— Как море?

— Не плохо! — ответил Бочек, подбадривая штурмана.

Ревизор Козловский, сдав вахту, зашел в штурманскую рубку и записал в судовой журнал:

«Тридцать первое августа пятнадцать часов встретили сплошной лед. Ветер усилился до пяти баллов. Повернули к берегу, где возможны разводья. Обнаружили в центральной яме ледореза, по правому борту, сорванную заклепку и разошедшийся шов между двумя заклепками. Течь устранена».

Так люди и корабли брали последний барьер, отделявший эскадру от реки Колымы.

Полным ходом

Поздно ночью за Биллингсом у якорной стоянки к нам подошла байдара. Вместе с чукчами приехал заведующий факторией на Биллингсе Бурматов. Он просил Евгенова отпустить что-либо из продовольственных грузов экспедиции для фактории, которая давно не получала товаров, а ездить за ними в Чаун не хватало собак.

Гостей пригласили в кают-компанию.

Заведующий факторией, высокий худощавый человек в матросской куртке, рассказывал о Биллингсе. Здесь восемь яранг. Биллингс оторван от Северного и Чауна и потому беден. Пять лет держится лед у берегов Биллингса. Из-за льда не было охоты на зверя, — чукчи изголодались. Были случаи, когда медведи заходили в чукотские селения. Но у чукчей не принято убивать медведя. Как на Нижней Тунгуске тунгусы, так и здесь чукчи мыслили одинаково про медведя: «ты его не тронь, и он тебя, однако, не пошевелит».

Один из чукчей, увидев медведя, воткнул свой винчестер в снег — в знак своих добрых намерений. Он хотел показать зверю, что не будет стрелять в него — и зашагал к яранге. Медведь догнал и задрал чукчу.

И еще — один зверь перед нашим приходом забрался в самую ярангу другого чукчи на Биллингсе.

Мальчик, находившийся там, заслышав шорох, проснулся и, увидев медведя, бросился бежать. Медведь — за ним, догнал мальчишку и стал его ломать. На крик прибежал из соседней яранги отец мальчика. Выстрелил. Винчестер дал осечку. Тогда чукча ударил зверя гарпуном и убил его, но уже после того как залитый кровью сын не подавал признаков жизни.

Едва только засинел рассвет, как протяжно загудел «Литке», приказывая кораблям сниматься с якорей.

В бочке на марсе стоял гидролог Гакен в своем монашеском капюшоне. Он радостно возглашал о том, что впереди, несомненно, лежит чистая вода и над ней густо темнеет лиловое небо.

Мы вышли в разреженный битый лед в то время,

как туман закрыл уже берега материка и вода и небо стали иссера-стального цвета.

Но суда продолжали малым ходом пробираться по кочковатой дороге Северного океана.

Вечером в красном уголке начальник экспедиции Евгенов читал доклад команде ледореза о последних этапах экспедиции и решениях руководства.

Председательствовал боевой, черноглазый матрос Конев, которого все привыкли видеть в вахте третьего штурмана Тарасова, у штурвала или за лотом, на промере глубин малоизвестного моря.

Моряки слушали речь начальника экспедиции так тихо, что слышно было за стеной, как возились в пристройке поросята.

И, когда Евгенов сказал о том, что капитаны против дальнейшего похода, что, если встретятся льды, возможен поворот, Беканов, вчерашний краснофлотец, сегодня лотовый и рулевой матрос ледореза «Литке», спросил:

— Зачем же поворачивать, если уже так далеко пробились?

Собрание команды ледореза приняло единогласно такую резолюцию:

«Заслушав информацию начальника экспедиции о дальнейшем походе, общее собрание судового экипажа краснознаменного ледокола «Ф. Литке» единодушно, целиком и полностью одобряет предпринятые мероприятия и план дальнейшего похода и обязуется еще больше усилить ударные темпы работы и на первый зов руководства экспедиции, засучив рукава, драться за освоение Севера».

На «Урицком», «Севере», «Микояне» и на других судах эскадры экипажи думали так же, как и их братья-моряки на старшем флагмане-ледорезе. Все стояли за поход.

Поредел туман, открылся мыс Шелагский. Мы подходили к Чаунской губе. Шхуна «Темп», забежавшая вперед на разведки, сообщила по радио, что стала у Шелагского перед непроходимым льдом.

Тогда «Сучан» спустил поплавковый самолет «Р5». Летчики поднялись на самолете, чтобы осмотреть ледовую обстановку моря. Они нашли чистую воду в самой губе и предлагали судам следовать не за «Темпом», который взял мористее и влез в непроходимый лед, но идти глубже в губу. Эскадра пошла так, как говорил самолет, и скоро вышла на чистую воду, дав полный ход.

Казалось, что мы не в Северном полярном море, среди льдов, закрывших горизонт, но в шхерах гористой Норвегии, омываемой теплым гольфштремом. По морю гуляла давно невиданная нами и уже позабытая зыбь.

Остров Айон был взят легко. Он сдался без боя. Льды, отжатые отсюда зюйдовыми ветрами, бежали в беспорядке мористее, очистив дорогу кораблям.

У острова Айона некогда остановился на вынужденную зимовку Роальд Амундсен на своем корабле «Мод», совершая северо-западный поход, который сейчас в международный полярный год непревзойденно повторял советский ледокол «Сибиряков» под начальством профессора Шмидта.

Стрелки обеих машин показывали на циферблате машинного телеграфа «полный ход», и в кочегарке вахтенные моряки едва успевали забрасывать, «подламывать» и «раздавать» уголек в топках, чтобы держать пар в котлах для полного хода.

По шести тонн угля за вахту перекидывал лопатой один кочегар. Четыре котла пожирали в сутки семьдесят пять тонн рогатинского угля с острова Сахалина из шахты «Красный Октябрь».

В носовой кочегарке, где во время работы во льду было особенно тряско, теперь — на чистой воде — было спокойно, как на материке.

У каждого кочегара, словно галстук у пионера, висела подвязанная вокруг шеи сетка, которой он вытирал обильный пот, выступавший от жары и тяжелой работы.

Донка, мерно стуча, словно часовой механизм, откачивала морскую воду, которую принимал в себя из моря подраненный в боях с полярными льдами флагманский корабль. Иванов, Линева, Ситилин, Ситников, Митрейкин вахтили сейчас в кочегарке вместе со старшиной Поповым.

Бочаров, брат буфетчика Миши, стоял здесь же на вахте. И когда наверху в кают-компании Миша звенел посудой, его брат, обросший в рейсе рыжей бородой, шуровал в топках рогатинский уголек Сахалина. Артельщик Кучеряев, старшина кочегаров, сменил вахту Панова и принял от него кочегарку. Он обошел свое помещение, где стояли, словно бронтозавры, гигантские котлы и шумели огненные топки. Он заглянул в колодцы, чтобы узнать, не много ли там воды. Он посмотрел на показатель воды в котлах и справился, достаточно ли забросили угля в топки.

Он принимал кочегарку.

А «Литке» шел полным ходом вперед к Колыме, послав в последний раз самолет на разведку до самого устья реки, где ждали эскадру из-за моря колымские речники.

Вдруг по коридору ледореза затопали моряки. Кто-то крикнул: — Пожар!

Горело на «Анадыре». «Литке» приказал судам следовать вперед, а сам стал подходить правым бор-

том к горящему пароходу, потому что по левому борту ледореза в шлюпках, висевших на шлюпбалках, находились взрывчатые вещества.

Все выбежали на спардэк. На чистом от льдов море шли вперед корабли, а «Литке», положив руль право на борт, уходил с курса к «Анадырю», который был весь в черном облаке дыма.

Вахтенный помощник, боцман и выбежавшие на верхнюю палубу матросы привинчивали шланг. Через несколько минут «Литке» был готов к пожарной тревоге.

На всех кораблях находились взрывчатые грузы — бензин, гремучая ртуть. Пожары грозили гибелью и людям и судну.

Когда мы приблизились к горевшему севернику, он вдруг дал ход и вскоре прислал нам радио:

«Загорелась смола. Пожар затушен. «Анадырь» продолжает рейс».

Впереди оставался последний мыс Баранов.

Запад протягивает руку Востоку

Вся эскадра Северо-восточной полярной экспедиции полным ходом подвигалась к мысу Медвежьему, к Колыме.

Только «Зиновьев» оставался в Чаунской губе, где снабжал факторию Певек товарами.

«Литке» пустил впереди себя северников. «Литке» щадил уголь, свою кровь, в этом Полярном море и шел не под шестью, а под двумя котлами. Теряя в скорости, ледорез экономил свою силу, которая нужна была ему для обратного похода через Ледовитое море.

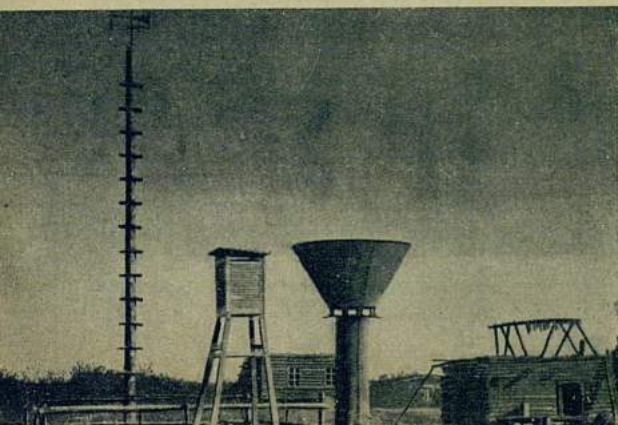
А северники один перед другим старались выйти

Первый
трактор
у мыса
Медвежьего



Фото С. Н. Глебова

Фото Якушкова



Метеорологическая
станция
в Нижне-
Колымске

первыми к финишу. Кочегары так шуровали в топках уголек, что приходилось травить из котлов пар, который подымался выше марки. Они часто выбегали из кочегарки на верхнюю палубу, чтобы посмотреть, кто кого обжимает и показать отстающему кончик. Это было самым обидным для моряка. Подать кончик — значило предложить буксир, помощь другому пароходу, который не поспевал так же быстро, как его спутник. И сучанцы показали с кормы кончик «Северу». «Сучан» пришел первым, бросив якорь у мыса Медвежьего.

Ночь была темная.словно звездочки на горизонте, справа, по носу «Литке», двигались навстречу ходовые огни ледокольного парохода «Сибиряков».

Мы шли из Владивостока, он подвигался из Архангельска. Моряки Запада встречались с моряками Востока у мыса Медвежьего. Запад протягивал руку Востоку. Впервые в истории полярного плавания здесь, у Медвежьего мыса, сошлись корабли из разных концов мира. В один и тот же день и час подходили эти корабли к мысу Медвежьему.

«Сибиряков», обогнув с севера Северную землю, приближался с двумя ленскими речными пароходами к мысу Медвежьему, к бухте Амбарчик, возле которой становилась на якорь эскадра Северо-восточной экспедиции с баржами, кунгасами и катерами.

В эти дни сентября воздушный корабль «СССР Н1», на котором Чухновский первым летал над Карским ледовым морем, опустился на острове Врангеля одновременно с самолетом Северо-восточной экспедиции «СКЭ 62».

Западные воздушники, как и западные моряки, протягивали руку полярным братьям Советского Востока.

Пароход «Совет» не мог подойти к острову Вран-

геля, и зимовщикам острова помогали советские воздушники.

Пятого сентября оба самолета, вылетев с мыса Северного, снизились на острове Врангеля, доставив необходимый груз для островной колонии. А в полдень шестого сентября воздушный корабль «Комсеверпуть 1» под начальством проф. С. Обручева доставил с острова Врангеля восемь человек и пушнину к борту парохода «Совет», вернулся обратно, захватив для колонии предметы первой необходимости: соль, овощи, капканы на песцов и... газеты.

Прилетевший на «СССР Н1» к «Совету» начальник острова Врангеля Минеев, ввиду сложившихся условий, отказался покинуть остров без полной его сдачи на месте новому начальнику и, не считая себя вправе расстаться с эскимосами острова на тяжелую зимовку, улетел обратно к себе на остров.

Минеев оставался зимовать на Врангеле четвертую зиму.

Остров Врангеля, как показала воздушная разведка, был блокирован непроходимым для судна типа «Совет» льдом. Но, учитывая важность выполнения врангелевского рейса, капитан Дублицкий оставался в районе острова Геральд, несмотря на тяжелую ледовую обстановку; он решил сделать третью попытку достичь остров Врангеля в этом году.

Разведчик льдов «СКЭ 62», имея на борту заместителя начальника Северо-восточной экспедиции Красинского, заканчивал свою лётную работу в полярном бассейне. «СКЭ 62» значительно поддерживал зимовщиков острова Врангеля. «СКЭ 62» снимался теперь на мыс Северный, оттуда — в Уэллен, в обратный путь, домой, на юг, — туда, куда держали путь перелетные птицы, табунившиеся над

морем, которое затягивалось молодым и крепким льдом.

Улетал в Анадырь и «СССР Н1», закончив свои работы на Чукотке. Он уносил в своем кормовом отсеке смелого ученого геолога Сергея Обручева — исследователя крайнего Севера.

В полярных водах Советского союза оставались лишь корабли Карской и Северо-восточной экспедиций, пароходы «Совет» и «Сибиряков». Снегопады уже напоминали морякам о последних днях плавания в полярном бассейне...

Солнце, разогнавшее ночную темень, озарило на синем, шевелившемся от ветра и чистом от льдов море, у мыса Медвежьего всю эскадру судов Северо-восточной экспедиции и поодаль стоявшего «Сибирякова».

На «Литке» взвились приветственные флажные сигналы, — сам командир ледореза троекратно салютовал гостю с Запада протяжным свистком.

«Сибиряков» поднял флажный сигнал «благодарю» в ответ полярному ледорезу. Прогредел победный клич салюта над студеным морем. Салюты флагмана подхватили все колымские корабли, и долго катились по гористым берегам зычные гудки пароходов, собравшихся словно не на краю мира, а на рейде в бухте «Золотого Рога» Владивостока.

Во время империалистической войны царское правительство купило в Канаде ледокольный пароход «Bellaventur», переименованный впоследствии в «А. Сибиряков».

Александр Михайлович Сибиряков, в честь которого назван ледокольный пароход, был уроженцем города Иркутска, сибирским богачом. Сибиряков поддерживал материально экспедицию Норденшельда, который впервые обогнул на «Вега» с севера

евразийский материк. Сам Сибиряков сделал попытку пройти в устье Енисей через Карское море и описал свое путешествие. Именем Сибирякова гидрографы называли остров близ устья Енисея.

В годы германской войны «Сибиряков» плавал по Белому морю и провозил из-за границы снаряды и военное снаряжение сквозь беломорские льды в Архангельск. А в последнее время он служил для зверобойного промысла. Два раза в год он забирал с собой партию поморов-зверобоев и уходил бить зверя в горло Белого моря. Сюда издалека, с крайнего севера, приходит для щенки тюлень. Звериными тушами и набивал «Сибиряков» свои трюмы во время зверобоек. Случалось, что льды затирали пароход, но металлическая броня по всему борту судна делала его крепким и неподатливым.

Я плавал на этом пароходе пять лет назад. На нем я начинал свои полярные походы. Я ходил на «Сибирякове» из Архангельска в Кемь и по Терскому берегу до самого Мурманска. Впервые видел с этого ледокольного парохода мурманские голые, высокие и угрюмые берега. Впервые испытал на этом судне посадку в густом тумане на банку, на камни, у становища Стрельна. Капитан Бурке в течение суток снял «Сибирякова» с камней и довел его до места назначения.

Ныне капитан Воронин привел полярными широтами это судно из Архангельска к Чукотскому морю, пронеся советский флаг вокруг северного мыса Северной земли, которую распознали Ушаков и Урванцев, вычертившие контуры ее берегов, заливов и проливов.

Недаром прозимовали на далекой земле эти опытные полярники. Они оставили человечеству память

о своей зимовке на долгие годы. Они составили первую карту Северной земли.

Семнадцать астрономических пунктов были определены на первой североземельской зимовке.

Когда «Сибиряков» начал свой исторический путь из Архангельска во Владивосток по великому полярному фасаду советской земли, то Югорский шар, один из входов в Карское море, был забит льдами с запада. И пароходы Карской экспедиции, которую в международный полярный год проводил Шевелев, устремились, вслед за ледоколом «Ленин», к Маточкину шару — вторым и открытым, свободным от льда воротам Карского моря. Маточкиным шаром прошел в Карское море и ледокол «Сибиряков», показав своему экипажу красивейшее место Новой земли. Следом за «Сибиряковым» шел к Полуночному океану и «Русанов». На «Сибирякове» главой экспедиции был директор Арктического института профессор Шмидт, на «Русанове» — герой «Красина» профессор Самойлович. «Русанов» снимал зимовщиков Северной земли, высаживая их смену. «Русанов» вез первый дом на мыс Челюскин, где ставилась радиостанция.

На острове Диксон экспедиционные суда пополнили запасы угля. Набрали силы для своих котлов, чтобы выполнить рейс, о котором будут помнить люди в веках.

Между островами Свердруп и Уединения оба судна нашли группу неизвестных островов, где шумели птичьи базары. Два советских корабля подвигались на север там, где никогда не ходили мореходы. Ерохин, капитан «Русанова», встретил неизвестные острова, идя переменными курсами с «Сибиряковым», который в это время уже переговаривался с начальником Северной земли Ушаковым по радио.

Зимовщики бодро встретили вестника с далекого материка, с большой земли. Прозимовав два года там, где никогда не жил человек, они выглядели здоровыми и полными сил.

Женщина Демме, зимовавшая на Земле Франца Иосифа, сменила Ушакова на Северной земле.

Урванцев хвалил пролив Шокальского, который разделяет Северную землю, подобно Маточкину шару на Новой земле. По наблюдениям Урванцева, там не было льда, — этим проливом можно было выходить «Сибирякову» в море Лаптевых.

Но профессор Шмидт решил обогнуть Северную землю с севера, — сделать то, что не совершено еще человеком. Смелости сопутствовала удача. Не встречая льдов, «Сибиряков» обошел Северную землю, ее северную оконечность, которую не видели первооткрыватели земли — ледоколы «Таймыр» и «Вайгач».

Профессор Шмидт прошел остров, названный его именем. Остров был покрыт мохнатой ледяной шапкой.

Обогнув Северную землю, «Сибиряков» бодро вступил в другой мир. Он встретил лед. За вахту, за четыре часа, «Сибиряков» иногда подвигался вперед всего лишь на два корпуса судна. Море Лаптевых неприветно встречало советских моряков, впервые прокладывавших дорогу в его студеных водах.

Восемь миль ледяного барьера были взяты «Сибиряковым» в течение полутора суток. Ледокол брал барьер своей железной грудью и аммоналом. Будто в полярной сказке, видел «Сибиряков» море, окруженное огромными голубыми айсбергами — ледяными горами, стоявшими на мели.

Когда профессор Шмидт совершал поход вокруг Северной земли, большое дело на севере Таймыр-

ского полуострова поднимал профессор Самойлович, сооружая станцию на Челюскине.

Но не только советские моряки показали на международном полярном смотре свои силы и умение.

Командир воздушного корабля «Комсеверпуть 3» Алексеев достиг в том году Северной земли и опустился в месте расположения первой зимовки.

Алексеев первый из летчиков побывал со своим экипажем на острове Сергея Каменева и на мысе Челюскин.

«Сибиряков» вошел в бухту Тикси, вблизи которой величайшая река Сибири — Лена — мохнатым рукавом впадает в море Лаптевых. Здесь судно взяло уголь и два речных парохода, которые предназначались для Колымы.

Они, эти речники, стояли теперь перед Медвежьим мысом за кормой «Сибирякова», пережидая пока стихнет ветер, уляжется волна и можно будет подойти своим ходом под берег.

Евгенов, гидролог Гакен и я пошли на четырехвесельной шлюпке к «Сибирякову». Разыгравшаяся зыбь весело подкидывала шлюпку, и порой из нее не видно было стоявшего на якоре архангельского гостя.

На правый борт «Сибирякова» вышли люди встречать шлюпку с «Литке», который уже совершил тяжелый ледяной поход, будущий путь западного корабля. Сибиряковцы, встречая нас, узнавали свое будущее.

В тесной кают-компании над морской картой, где мирно лежали все мысы, уже взятые с боями Северо-восточной эскадрой, склонились Евгенов, Шмидт, Визе и капитан Воронин.

Евгенов, показывая карандашом на мысы Чукот-

ской земли, говорил о трудностях похода, предостерегая руководство «Сибирякова» об опасностях, которые готовит ему Восточно-сибирское море.

— Но вам дорога открыта к Дежневу! Вы идете одни, без хвоста пароходов и барж! Вы придете во Владивосток в этом году! — говорил Евгений, потирая по привычке руки.

Закидывая назад спадавшие на лоб непослушные пряди волос, профессор Шмидт рассказывал гостям о своем западном походе.

Моряки и ученые делились здесь, за столом тесной кают-компаний, новостями и опытом последних плаваний.

Мы возвращались вместе с профессором Шмидтом, Визе и капитаном Ворониным на «Литке», которому сибиряковцы отдавали ответный полярный визит.

Вечером корабли распрощались.

Северо-восточная эскадра спускала на воду принесенные на бортах плавсредства, кунгасы и катера. Диктатор по разгрузке, капитан Бочек, уже успевал с капитанами судов о работе.

Суда приступали к тяжелому этапу экспедиции — к разгрузке, на которую осень оставляла считанные дни.

Разгром речной эскадры

«Литке» миновал с эскадрой мыс Баранов, последний перед Медвежьим мысом, который мог задержать, в случае скопления льда, продвижение судов. Северникам было разрешено первыми притти к Медвежьему и приступить немедленно к разгрузке. Капитан Бочек крикнул прошедшему борт о борт с «Литке» младшему флагману «Сучану»:

На зимовке.
Капитан
Бочек
(в центре),
матрос Конев
(справа) и
сотрудник
экспедиции
Козлов



На зимовке
в Певеке.
Зав. факто-
рией Соболев
едет
на ярмарку
к оленным
чукчам
в тундру

— Как только отдадите якоря, спускайте все плавсредства на воду!

— Есть! — приняли приказание на мостике «Сучана».

«Литке» подходил к бухте Амбарчик в тот день, когда обычные рейсовые пароходы, заглядывавшие сюда раз в год по одиночке, уже поднимали якоря и торопливо прощались с голыми, гористыми берегами. После пятого сентября оставаться здесь было рискованно. Мысы Шелагский, Северный или Сердце-Камень могли не пропустить обратно за Дежнев пароходы, обрекая их на зимовку.

Флотилия пришла к Амбарчику сквозь тяжелые льды только потому, что с нею был ледорез.

В течение десяти—пятнадцати дней надо было разгрузиться и идти, держа на марке пар, к заветному мысу Дежневу, во Владивосток.

Наш первый день у мыса Медвежьего был солнечный. Отчетливым нежно-голубым контуром горбились далекие горы. С шумом и плеском разгружались пришедшие корабли, — они сбрасывали в воду кунгасы и катера, которые пронесли через моря и океаны на своих палубах к самому устью пробуждающейся сибирской реки.

Речные пароходы, приведенные «Сибиряковым» из Лены, уже перевозили людей на берег. Там надо было спешно строить мостки и пристани для разгрузки. Аборигены края ничего не сделали для приема одиннадцати тысяч тонн груза, которые пронесли в своих трюмах пароходы Северо-восточной экспедиции.

Берег не был подготовлен. Не были построены помосты, не наметили площадок для выгрузки и не сделали причалов для барж и кунгасов. Река не была обвехована.

Спящая река, в которую раз в год приходило по шестисот тонн груза, не подготовилась к встрече грузового потока, который устремлялся к ней Северным морским путем с материка. Люди не верили тому, что в столь тяжелый ледовый год Северо-восточная эскадра с флагманом «Литке» прорвется сквозь ледяные барьеры к мысу Медвежьему с тысячами тонн груза.

Ничего не сделав для приемки грузов, колымчане даже не обставили фарватер реки до Нижне-Колымска, закрыв туда доступ лесовозам экспедиции. Иtti глубокосидящим лесовозам в Нижне-Колымск было равносильно оставлению их навсегда на бере Колымы или где-нибудь на ее отмелях. И лесовозы вынуждены были становиться под разгрузку у мыса Медвежьего, доступного всем ветрам. Правда, сейчас на бере была самая малая вода, такой убыли воды никогда не было в устье Колымы, но это не снимало ответственности с «Киурта», вновь организующегося здесь Колымско-индигирского управления речного транспорта. В течение дня ветер мог нагнать воду на бере, и лесовозы проскочили бы по обвехованной реке в Нижне-Колымск, а из него, опорожнив свои трюмы и получив малую осадку, они свободно вернулись бы к «Литке».

За несколько часов до ухода «Сибирякова» от мыса Медвежьего аэролог Алексеев запустил с «Литке» змей, вытравив канатик с полкилометра. Но ветер был слаб, змей не мог набрать требуемой высоты. Его пришлось выбрать. Змей запускали вместе с метеорографом для того, чтобы этот самопишущий прибор рассказал человеку о тайнах полярной высоты, о ветрах и воздушных течениях в верхних слоях воздуха. Но уже к вечеру остовый ветер усилился до шести баллов, а к ночи он окреп настолько, что

срывал белые гребни волн и серой пеленой, будто облачком, далеко проносил над морем разорванные в брызги гребешки. На ботдеке «Литке» иллюминаторы, захлеснутые пенным взволнованным морем, покрылись к рассвету налетом соли.

Ночью ветер приблизился к семи баллам и расходился настолько, что раскачивал стоявшие на якорях суда.

Капитана Бочка целый день не было на «Литке». Капитан принял на себя командование разгрузкой потому, что этим делом в импровизированном порту некому было заниматься. Владивосток не дал сюда специалиста по разгрузочным работам Плехова, не желая обескровить себя. Владивосток не дал Северо-восточной экспедиции разъездного катера, потому что у начальника Тихоокеанского бассейна его не было. И капитан Бочек ходил на шлюпке с парохода на пароход целый день до самой ночи по волнам дыбившегося моря и давал указания по разгрузке. Он вернулся в свою каюту, совершенно разбитый усталостью.

В два часа ночи «Микоян» стал давать тревожные гудки. Он сообщил по радио, что ветром у него оторвало и унесло две железные баржи и кунгас.

Через полтора часа «Урицкий» сообщил, что у него также оторвало катер. Стали звать позывными сигналами катера и шхуну «Темп», чтобы перехватить оторванный ветром речной флот — надежду разгрузки морских пароходов. Но не откликнулись на призывы стоявшие вдалеке «Темп» и паровые катера.

Только в четыре утра шхуна подошла к ледорезу, и на нее прыгнул разбуженный Бочек. Он пошел на «Темпе» в охват барж, приведенных с таким трудом и напряжением сил за тысячи километров отсюда

сквозь штормы и ледовые заслоны и так нелепо пропадавших здесь у самой цели.

Был дан сигнал машине «Литке» приготовиться. Ледорез пошел искать плененные ветром баржи и кунгасы. «Литке» увидел вскоре баржи и кунгас, которых было море, но из-за малых глубин ледорез не мог подойти к ним на выручку и вскоре вернулся к эскадре.

Шедший на «Темпе» капитан Бочек перехватил три кунгаса, деревянную баржу и моторный катер парохода «Сучан», вынесенные штормом уже за мыс Медвежий.

Двухсотпятидесятитонные баржи выбросило на малые глубины.

На баржах находились команды с небольшим запасом продовольствия. Два малых пятитонных кунгаса совсем разбило волной, а те кунгасы, которые находились на бортах пароходов, потекли при первом же спуске. Их пришлось поднимать и заделывать просветы в обшивке.

А ветер не унимался. Зыбило и пенилось разгулявшееся море. Пароходы поднимали на борт уцелевшие от шторма кунгасы. Ударная бригада по разгрузке, организованная матросом Коневым на «Литке» в помощь судам эскадры, сидела на ледорезе в вынужденном бездействии. Выгрузка была приостановлена штормом. Четвертые сутки стояли без дела у Медвежьего корабля и ревел у Медвежьего ветер. Только на пятые сутки он переменялся, стал задувать с берега, — и тогда начала пробуждаться разгрузка. Загудели пароходы, подзывая к себе катера. Не имея плавсредств, «Микоян» плотил лес и буксировал плоты катерами в бухту Амбарчик.

От зюйд-вестового ветра затихла, улеглась волна. Гористый берег умирал, укрощал ветер, не давая

ему разбежаться под корабли, которые, стоя на якорях, выпустили за кормой хвосты кунгасов.

Понеся потери, — два разбитых малых кунгаса и две взятые в плен баржи, предназначавшиеся для выгрузки тяжеловесов, — корабли выгрузили к десятому сентября уже тысячу тонн груза. Это превышало выполнение обычного колымского рейса, который не удалось бы совершить в этом тяжелом ледовом году без ледокола, без «Литке».

Северо-восточная экспедиция уже снабдила весь чукотский север. Уэллен, Ванкарем, мыс Северный, Чаун были снабжены всем необходимым судами Северо-восточной экспедиции. И этими же кораблями и флагманом их были спасены от гибели пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Колыма», у которых не оставалось угля и не было сил для вторичной зимовки в океане. К ним пробиться могло лишь ледокольное судно.

Приказ об освоении края верно выполнялся кораблями и находившимися на них людьми. Но ледовая стихия сменилась у самой цели стихией штормовой.

Утомленные двухмесячным переходом через штормовые и ледовые моря, непередохнувшие моряки были застигнуты врасплох штормом.

Но как муравьи заново строят и собирают свою разоренную кучу, так принимались моряки искать, стаскивать с мелей, собирать раскиданный штормом речной флот.

Десятого сентября под вечер две двухсотпятидесятитонные баржи были сняты с мели и вступали в трудовой строй.

В тот же день начинали служить полярной Сибири привезенные на бортах пароходов катера.

Разгромленная эскадра снова принималась выгружать приплывшие к полярным рекам суда.

Корабли снова перекликались протяжными и короткими гудками.

Это была мужественная песня о тяжелом труде моряков.

Капитан-большевик

— Мы должны идти с баржами вперед. Лесовозы поведут их, — так говорил молодой капитан Караянов на историческом заседании во льдах у мыса Сердце-Камень, когда решалась судьба Северо-восточной экспедиции и ставился вопрос о том, поворачивать назад или пробиваться вперед на запад.

В то время как старые полярные капитаны стояли за поворот, лишь начальник экспедиции Евгенов, капитан Караянов, впервые входивший со своим судном за полярный круг, да капитан Бочек настаивали на продолжении похода.

Я встретил Караянова первый раз в Провидении. Он зашел в школу к учителю Дробнову, где сидел в гостях заведующий факторией.

Караянов хотел купить для «Зиновьева» байдару — чукотскую шлюпку из моржовой кожи. В Провидении байдару не уступили Караянову. Она была здесь дороже денег. Байдара нужна была чукчам и эскимосам для промысла. Но в Уэллене, куда Караянов сделал заход на «Зиновьева», молодой, но настойчивый полярник нашел байдару. «Зиновьев» был единственным во всей нашей флотилии судном, на палубе которого имелась байдара, удобная для хождения среди узких разводий льдов. Байдару мог перетаскивать один человек через ледяные перемычки.

Третий штурман «Литке», широкоплечий, кругло-

головый, старый моряк и большевик Тарасов, сам, в свободное от вахты время, связал из бамбука остов байдары, обтянув ее парусиной. «Лейтенант Шмидт» подарил северо-восточникам свою шлюпку-парусинку, возвращаясь с зимовки. И теперь можно было воспользоваться ими во время ледового похода даже среди девятибального льда: для байдар нужны были лишь узкие водные полосы.

Ни разу не ходив в полярное плавание, капитан Караянов все же помнил о нужной ему в Ледовитом море байдаре, так же как о том, что достижение мыса Медвежьего есть задание партии и правительства, которое необходимо выполнить, несмотря на трудности и преграды.

За несколько часов до прихода «Зиновьева» к мысу Медвежьему, над местом стоянки судов показался самолет «Р5». Он возвращался из Нижне-Колымска. Низко кружа над пароходами, самолет нащупывал воду. А расходившееся море сплошь седело гребешками: садиться на поплавок в большую волну — значило погубить и себя и машину.

Заслышав шум самолета, люди выбежали на спардек «Литке» и следили за тем, как кружились летчики, выбирая место посадки у «Сучана» — своей авиоматки. Потом, сделав крутой разворот, они ушли по направлению к бухте Амбарчик, где отставались от шторма речные пароходы.

«Зиновьев» один пришел в Чаунскую губу от самого Рыркарпия. Его не сопровождал ледорез, ушедший из Рыркарпия на выручку эскадры, стоявшей перед непроходимым льдом. «Зиновьев» один, без проводки ледокола, прорвался из Чаунской губы к мысу Медвежьему. Лесовоз «Зиновьев», шедший под начальством капитана Караянова, мог затонуть при первом ударе о стамуху. Пробоины, которые легко мог

получить лесовоз, столкнувшись в тумане с ледяным полем, привели бы судно к гибели. У лесовоза не было отсеков и сильных отливных средств.

Это «Зиновьев» снабдил Уэллен, Ванкарем, Рыркарий и Чаун. Теперь он пришел снабжать Колыму.

В прошлом году не было завоза в Чаунскую губу. Все снабжение для Чаунской губы погибло на шхуне «Чукотка». На этой шхуне шел в Певек заведующий чаунской факторией Соболев. Он вез в Певек фисгармонию и баян, чтобы короче казалось время в темную пору полярной ночи. Он бросил все на шхуне «Чукотка», взяв лишь чемодан да сумку с необходимыми вещами. Сумку передал жене. Потеряв силы, она упала и выронила сумку в разводье.

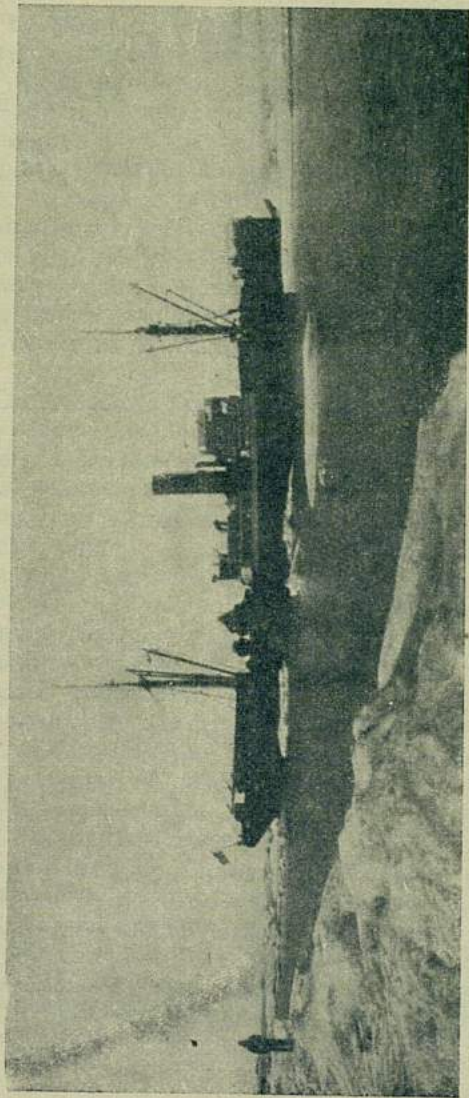
Завфакторией жил в двухстенном единственном доме на Певеке. В простенках был засыпан шлак для утепления дома в холодную зиму. Этот дом был построен во время зимовки экипажем «Лейтенанта Шмидта».

Изнутри он был выкрашен масляной краской, снаружи имел вид крепкого сельского дома. Моряки выложили рамы для этого первого дома в Чаунской губе.

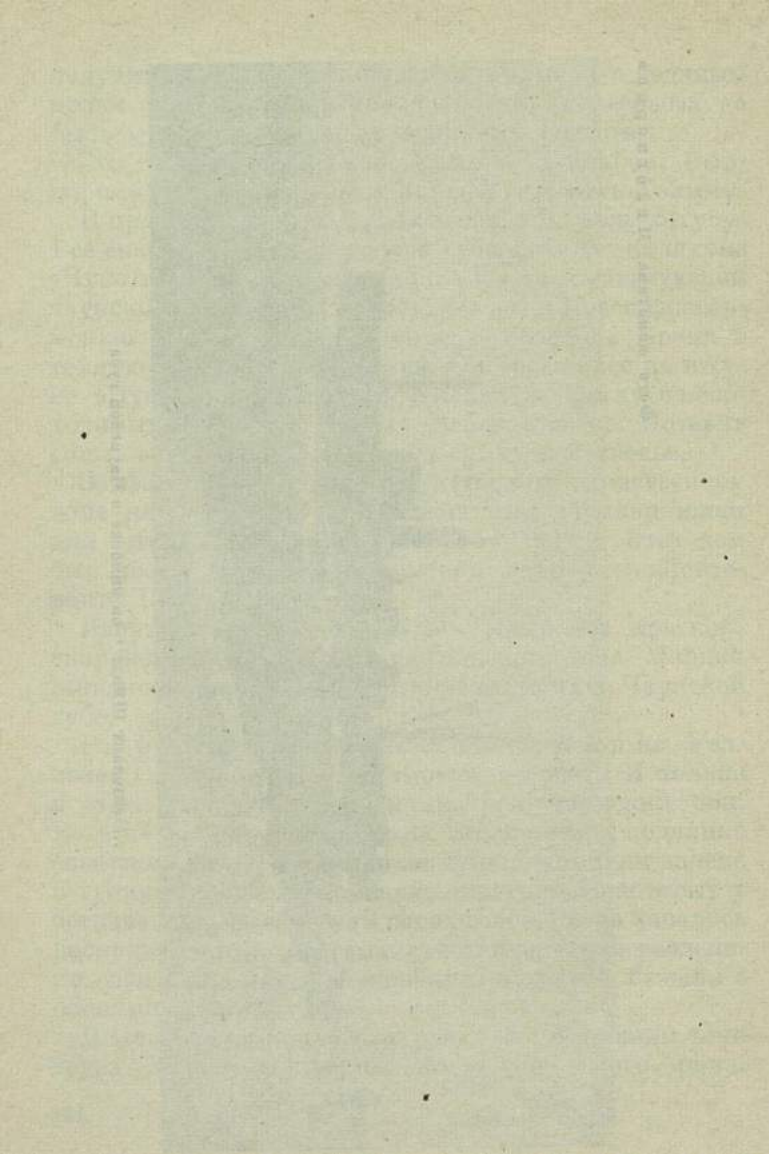
Раз в год в Певек приезжал инструктор из Уэллена. Он проводил перевыборы в совет. И только в этом году впервые был избран чаунский рик. Богатейший оленеводческий край стал подлинно советским. Чаучу — кочевые чукчи — ходили далеко в тундру со своими стадами, численность которых у богачей доходила до трех тысяч голов. Когда началось раскулачивание, некоторые богатые чаучи разделили свои стада между сыновьями, а другие бежали с оленями в тундру.

В Певеке «Зиновьев» выгрузил сто с лишним тонн груза Дальсоюзпушнины и уэлленовского рика.

Фото капитана Миловзорова



„Лейтенант Шмидт“ на зимовке в Чаунской губе



Уэллен посылал в Певек с «Зиновьевым» моржовые шкуры для байдар и звериный жир для жирников, а взамен Певек должен был зимой пригнать в Уэллен определенное количество оленей. Олень расценивался здесь в пятнадцать товарных рублей. Кроме кожи и звериного жира, Уэллен перебрасывал в Чаунскую губу в обмен на оленей чай, патроны и медную посуду.

Такой же груз оставил «Зиновьев» на Ванкареме. Патроны, мука, сахар, масло, табак, посуда, уголь, одежда и песцовые капканы — вот что привез в своих трюмах на крайний чукотский север пароход «Зиновьев».

На мыс Северный, на Рыркарпий, пароход доставил кроме того один разборный дом и двух работников будущей геофизической станции.

Придя последним к конечной цели, к мысу Медвежьему, экипаж «Зиновьева» разыскал на берегу площадку для выгрузки, очистил ее от завалов плавника, а из плавникового леса построил пристань.

На берегу раскинули палатку, в которой обогревались и отдыхали грузчики после трудной работы в воде на мелком берегу, к которому не могли пристать катера с кунгасами.

«Зиновьев» шел до самого острова Айона из Чаунской губы, не видя льдов. Только у Айона повстречал четырехбальный лед, сидевший на мели. Мористей «Зиновьева» прокладывал путь на восток в девятибальном льду «Сибиряков».

«Лейтенант Шмидт» оставил по себе память в Певеке — две могилы и дом, выкрашенный масляной краской. Команда зимовавшей у Шалаурова «Колымы» также оставила память о своей зимовке. На острове Шалаурова в день годовщины Октябрьской революции в 1928 году команда «Колымы» установила

мачту со звездой на стальных оттяжках. Ни буря, ни пурга не свалили этот памятник зимовщиков Чукотского побережья.

Этот знак не тронули и чукчи. Но на мысе Северном они повалили астрономический знак, поставленный там Агафоновым. Чукчи говорили, что из-за этого знака перестал приходить к берегу кормилец чукчей — морж.

Малая вода на баре не пропускала отважного капитана Караянова с его глубокоседающим лесовозом вверх по Колыме, к Нижне-Колымску, для снабжения края товарами.

Мелкосидящая шхуна «Темп» уже раз сидела на грунте, пытаясь выйти за бар. Только поднявшейся водой шхуну сняло с банки. «Зиновьев» разгружался вместе с другими судами Северо-восточной экспедиции в середине сентября, когда уже ни одно судно в прежние годы не оставалось у мыса Медвежьего, торопясь за ледовой кордон подальше от зимовки.

Но капитан Караянов не боялся полярной зимы у мыса Медвежьего, где еще никто не зимовал ни разу. Он говорил, что, если будет поздно, он пойдет чуть севернее к Медвежьим островам и там станет на зимовку.

Этот капитан говорил всегда неторопливо, ходил неспеша. Но, идя в кильватер ледорезу, не отставал от него. Капитан Караянов снабдил весь чукотский Север и теперь разгружал «Зиновьева» у мыса Медвежьего. Капитан-большевик выполнял задание своей партии и своего правительства. В условиях Арктики он исполнял ответственное и сложное поручение с большевистским спокойствием и деловитостью.

Оглушенный мые

Разгромив речную эскадру Северо-восточной экспедиции у самой цели, у мыса Медвежьего, ветер не унялся.

— Маленький ветер кончился, большой начинается, — говорили моряки.

От парохода «Север» унесло цистерну. Полдня потеряли люди для того, чтобы заарканить уносимый груз. Если ветер стихал, море начинало зыбить, захлестывая катера и кунгасы. Туманы сменялись дождями, дожди — снегопадами.

У «Севера» оторвалась еще пятидесятитонная баржа, к полдню ее поймали.

Только двухсотпятидесятитонным баржам помог ветер с моря. Он нагнал морскую воду в реку, подпер ее морской стеной, сбавил скорость течения в низовьях и подъемом воды вдруг снял обе баржи. Речные пароходы «Якут» и «Партизан» привели их в бухту Амбарчик. Здесь баржи стали под разгрузку. Внутри каждой лежали деревянные части новых барж, которые должны были быть сооружены здесь, на берегу, баржовыми мастерами, прибывшими с Волги к Колыме Северным морским путем.

Волной и ветром «штивало»¹ кунгасы, катера и баржи, и они «отыгрывались» на волне, покачиваясь, как детские игрушки. Груз подмокал от морских захлестов.

Лесовозы, воспользовавшись подъемом воды, снялись с якорей, чтобы проскочить через бар ближе к бухте Амбарчик, к месту выгрузки. Этим сокращался пробег кунгасов, катеров и барж от парохода к берегу и обратно.

¹ Бросало, подкидывало.

«Микоян» полным ходом прошел через бар, прополз своим днищем по его песчаному грунту, а «Зиновьев», имея глубокую осадку, продвинулся от места стоянки северных пароходов несколько ближе к Амбарчику.

Семибальный ветер не унимался, мешая разгрузке. Только по ночам, будто отходя ко сну, ветер спадал, чтобы на завтра снова и неутомимо вспенивать море, свободное от льдов. Если бы у Амбарчика стоял лед, то не было бы волнения, и ничто не мешало бы разгрузке пароходов. Отдельные льдинки, раскидавшиеся пятнышками по горизонту моря в день встречи с «Сибиряковым», теперь исчезли неведомо куда. Вечные странники моря ушли в свой далекий путь.

Матросы, вернувшись с ударной работы по выгрузке, распаривались под горячим душем и, выпив крепкого чая, «забивали» козла — играли в домино.

— Ах, ты так? А мы вот как, — ударял моряк костяшкой, подставляя шестерку к шестерке и лукаво подмигивая соседу.

— Только придем во Владивосток, я сейчас майна-бубух на берег и...на вокзал в очередь за билетом, — говорил заведующий библиотекой, одесский кочегар-балагур.

— Куда поедешь?

— В Ленинград!

— У тебя там дом, что ли?

— Дом на Фонтанке и двести тысяч в банке. Три сомнения и два недоразумения.

— Гулять будешь?

— Гуляют в СССР коровы и быки, а я хочу быть яловым.

Водолаз сидел сбоку и присматривал за игрой.

Артельщик Кучеряев, старшина кочегаров, тут же рядом рассказывал о разгрузках на Камчатке.

— Это что — у Медвежьего разгружаться? Это же курорт! Вот посмотрели бы у западных берегов Камчатки, это вот разгрузка! Штормяга такой, что кунгасов не видать. Людей и груз смывает за борт, а работа не приостанавливается. Вот это да! Здесь уже мы до белых мух досиделись, скоро уж и зимовка!

Когда крепчал ветер в Амбарчике, пароходы, боясь потерять плавсредства, поднимали кунгасы к себе на палубу, но только стихала непогода, снова спускали их на воду. Почти ежедневно повторялась эта тяжелая работа.

Я шел на катере «Анадыря» к берегу бухты Амбарчик. Катер проваливался между волнами, и мы, словно погружаясь на дно моря, не видели вдруг ни пароходов, ни берега. Потом нас поднимало на гребень волны: мы опять стремительно падали в водяные ухабы.

Колыма несла зачищенный от коры лес-плавник к берегам Восточно-сибирского моря, и по бухте Амбарчик, будто отдаленные шлюпки, маячили корчаги, вынесенные с верховьев безлюдной еще реки.

Одну двухсотпятидесятитонную баржу дали «Сучану», другую должны были подвести к «Анадырю», где моряки не выходили по суткам из трюмов.

Под кормой «Анадыря» мы взяли два кунгаса с цементом и повели их к Амбарчику. Дул холодный ветер, но еще студеней были захлесты моря. В кунгасах стояло по железному ведру. В ведрах горели костры. Так обогревались грузчики, идя на кунгасах в холодном море.

Мы держали вправо от мыска, потому что где-то левее от нас был затоплен кунгас — опасная банка для барж и катеров.

Полоса низкого берега бухты оживала тем сильнее, чем ближе мы подвигались к ней на шумливом катере. Выстроившись в ряд, белели островерхие палатки. Вытянулись крытые брезентом пакгаузы, сложенные из плавника. У берегов бился лес-плавник, будто птица в силках. Люди «Дальстроя», «Киурта», побелевшие от муки и посеревшие от цемента, ходили молчаливыми рядами от кунгасов и барж к пакгаузам и обратно. Эти люди разгружали кунгасы и баржи.

На берегу бухты у костров, сложенных из плавника, грелись озябшие люди в ожидании кунгасов с грузом из-за мыса Медвежьего.

Вернулся отозванный из Ленского похода пароход «Ленин», — он стоял у борта «Микояна», принимая груз для изголодавшейся Колымы.

«Сучан» разгружал свои тяжеловесы. Он опорожнял свое брюхо, в котором были заложены будущие покорители северных речных берегов — тракторы и локомобили.

Индустриальные города пришли к Сибирской реке. Разгружались, опустошая свои трюмы, пароходы экспедиции. Они оставляли в бухте Амбарчик тысячи тонн остального груза.

Пароходы сбросили все кунгасы, катера и баржи со своих бортов на воду, и бухта зашумела, зажила. По ней со свистом бегали юркие катера, таща за собой кунгасы и баржи.

Как на Оби, Енисее, Нижней Тунгуске, Лене, так и здесь на Колыме, у мыса Медвежьего раскинулись походные палатки, дымили костры и походные кухни. Береговой лагерь жил своей бодрой, настойчиво-торопливой жизнью.

Штурман Козловский с «Литке», руководя разгрузкой на берегу, потерял голос и рыжей щетиной

оброс осипший на берегу эксплуатационник Ведмедь. И забелела сединой борода у Тарасова, старого полярника, руководившего морским катером.

В просторной палатке «Дальстроя», словно в зале, было светло и, как в бане, жарко натоплено.

Топчаны были застланы, земляной пол чисто выметен. Палатка была пуста. Люди, кроме дежурного, работали на берегу. Все поражались военному порядку, образцовой работе дальстроевцев, которыми руководили не знавшие ни дня ни ночи Шифрин и Ткачук.

Сроки на пределе

На шлюпке я перешел с корабля на берег у того места, где разгружалась двухсотпятидесятитонная баржа. На берегу, недалеко от баржи, гремел высокий трактор, раздавливая своими гусеницами вечную мерзлоту тундровой земли. Трактор тащил за собой котел от локомотива. Трактор разгружал баржу от тяжеловесов. Под навесом в пакгаузе люди пересчитывали наличие выгруженного на берег и перевешивали на весах продовольственные грузы. Слабый ветер едва пошевеливал воды бухты Амбарчик.

Я не узнавал берега. На голом пустынном месте белел полотняный городок. Строились просторные амбары. Терпко пахло рубленным плавником.

Больше трети всех грузов, доставленных экспедицией, были уже на берегу Амбарчика. Но численник неумолимо показывал двадцать первое сентября, когда уже обычно ни один пароход не рисковал оставаться в Восточно-сибирском море у Медвежьего мыса.

Ледорезу «Литке» предлагалось вернуться во Вла-

дивосток, не допуская зимовки. Тяжелые льды задержали эскадру на переднем пути. Эти льды позднее сделали ледокольный пароход «Сибиряков» неуправляемым, обломав ему гребной вал и лишив судно винта. Эти льды не допустили пароход «Совет» к острову Врангеля.

В Амбарчике прекращалась погрузка. Грузить в штормовую погоду было равносильно гибели груза кунгасов и буксиров-катеров.

И вот стояли по целым суткам пароходы у Амбарчика, беременные грузом для полярного края, который их не принимал.

Руководство знало — Бочек по личному опыту, Евгенов из рейсовых донесений ходивших сюда капитанов — о том, что в Амбарчике можно спокойно разгружаться. Севернее его всегда стоял лед, который умирал поднимавшиеся волны, гонимые постоянными здесь ветрами. На малой площади воды, которая окружалась льдом, как изгородью, волна не могла сильно разыгаться, не могла нанести вреда плавсредствам разгружающихся пароходов.

Но у нас из двадцати одного дня лишь два Амбарчик был доступен для разгрузочных работ. В те дни, когда позволяла погода, люди на судах и берегу, объединившись в ударные бригады, работали так, как только могут работать советские моряки, рабочие, строящие новую жизнь.

Мотористы на катерах по двадцать часов ходили бесменно с загруженными кунгасами от пароходов к берегу и обратно за грузами. Рабочие и моряки работали с перевязанными пальцами, которые поранили во время спешной разгрузки кунгасов и барж.

Ночи становились все длинее, а керосино-калиль-

ные лампы были далеко уложены в трюмах пароходов.

Погрузка судов, если бы она была совершена более обдуманно, значительно бы облегчила разгрузочные работы в штормливом Амбарчике.

В первые же ночи из-за отсутствия света работа на берегу прекратилась. Нельзя было калечить людей и речной флот впотьмах в штормливой бухте и у неподготовленного берега. У третьего штурмана «Сучана» был рассечен лоб, штурман «Литке» Козловский разбил руку, с перевязанной рукой ходил на катерах Калнин, старший помощник капитана шхуны «Темп». Матросы и кочегары с пароходов и катеров, рабочие Дальстроя очередью проходили через медпункт на берегу, где им оказывали первую помощь. Люди падали с кунгасов в студеную воду, баржи захлестывало разъяренной ветром водой. А на берегу в первые дни разгрузки негде было даже обсушиться.

Здесь, в этой береговой сутолоке, на полярных позициях, ходил приземистый человек от катера к катеру, от кунгаса к кунгасу, от склада к складу, от баржи к барже. Он был в собачьей куртке и в шапке-ушанке и холодных сапогах. Мела пурга, ее сменял морозящий дождь, потом из серых облаков выбегало посмотреть в воды бухты и солнце, и снова ревел норд-вест, нагоняя на берег волну и угрожая кунгасам. Этот человек смотрел за тем, чтобы не задерживалась разгрузка, не промокал под дождем груз. Это был хозяин, человек от «Дальстроя», Шифрин.

Он довез в целости тысячи тонн дальстроевского груза. Портившиеся лимоны он пустил на варенье, портившееся масло использовал на печенье. Он заготавливал это впрок для рабочих северных рек.

Он по утрам обходил улицы и закоулки гиганта «Сучана», засматривал в трюмы и твиндэки для того, чтобы убедиться, не портятся ли продовольственные грузы.

И моряки «Киурта» и все, кто бывал на берегу, дивились работе «Дальстро́я» — пионера, преобразователя нового края.

Берег принимал на себя грузы, пришедшие сюда за тысячи миль через разные моря. С барж и кунгасов люди таскали ящики и мешки, складывая их в штабеля под навесом. Там их перевешивали, пересчитывали и записывали. А тракторы тащили из барж на берег тяжеловесы в пятнадцать и двадцать тонн для индустриализации полярного севера. И по-прежнему, как две недели назад, дымили трубы из палаток и чадили походные кухни. Только берег стал из землисто-желтого белоснежным. Пурга накрыла его своим холодным полотном. Шла зима, и колымчане говорили о том, что скоро, как только прояснит и выглянет солнце, вслед за норд-вестом, когда потихнет Колыма, зима скует льдом и реку и море.

Сроки выхода судов из Амбарчика были на пределе, или вернее, сроки эти уже прошли для всего каравана. Профессор Визе радировал с «Сибири́кова»:

«Полагаю, что при выходе «Литке» из Колымы в конце сентября проход к Берингову проливу обеспечен, для других судов очень затруднителен, если не безнадежен».

«Сибири́ков» дрейфовал у мыса Икигур. Льды относили его то на запад, то обратно на восток, и, словно лебедь с подрезанными крыльями, он не мог вырваться на свободу из ледового плена. Дрейф льдов часто менял свое направление. При неблагоприятном дрейфе «Сибири́ков» пытался задерживать-

ся на якорь, что удавалось лишь частично. Совершив легендарный обход Северной земли с севера, «Сибиряков» потерял во льдах Восточно-сибирского моря винт и часть гребного вала и носился по воле ветров и течений, как льдина в океане. «Сибиряков» стал неуправляемым.

Профессор Шмидт вызвал из Анадыря тральщик «Уссуриец» для буксировки «Сибирякова». «Уссуриец» был остановлен девятибалльным льдом близ Уэллена, а «Сибиряков» дрейфовал в таком же сплоченном льду, красивый, но беспомощный. Профессор Шмидт телеграфировал Евгенову:

«Ваше заявление о готовности помочь крайне важно для нас и для «Уссурийца».

«Уссуриец» принял от парохода «Совет» уголь и продовольствие и ждал «Сибирякова» у Дежнева, куда дрейфом могло вынести ледакольный пароход.

Последнюю попытку достичь остров Врангеля на «Совете» капитан Дублицкий не сделал потому, что деформировался коленчатый и гребной вал парохода. «Совет» шел малым ходом, среднего хода вал мог не выдержать.

«Не исключена необходимость вызова буксира. Таким образом рейс сорван. Привет. Дублицкий», — радировал Евгенову о печальном положении «Совета» полярный капитан.

На «Уссуриец», закончив летную работу, перешел старый полярник Красинский. Самолет «СКЭ 62» четырнадцатого сентября вылетел в PROVIDENCE.

Из двадцати одного дня в бухте Амбарчик эскадра, по данным метеоролога экспедиции, имела штормов: семь шестибалльных, три семибалльных, один восьмибалльный, три девятибалльных и только два дня ветер дул с четырехбалльной силой, что считалось хорошим условием для разгрузки. Девятнадцать

дней из двадцати одного колымская эскадра штурмовала в Амбарчике. Но даже и в этих условиях люди выгрузили с кораблей на берег почти половину своего груза. Если пароход «Колыма» доставлял обычно к одноименной с ним реке около шестисот тонн груза, то колымская эскадра доставила и выгрузила на берег четыре тысячи восьмисот тонн, то есть в восемь раз более прежних рейсов.

Неразгруженные пароходы должны были сниматься из Амбарчика. Речники требовали отдачи им для увода в затон Лабую весь речной флот, так как он мог замерзнуть в реке, не дойдя до Лабуи. Это могло грозить ему гибелью и срывом разгрузки берега Амбарчика на будущий год.

Сурово встречало и провожало Восточно-сибирское море героические советские корабли. «Сибириков» оставил в нем свой винт и часть гребного вала, у «Совета» деформировался гребной вал, «Литке» при шторме в Амбарчике колотило о грунт, потому что ушла вода, гонимая ураганом, и ледорез потерял здесь последний свой становой якорь. Пловучие средства Колымы, ее катера «Якут», «Лена» и «Пограничник», легли костями на берегу, выброшенные штормом. Плавник, обледеневшие корчаги, разбитые кунгасы и катера, баржевый лес, бочки, ящики, концы пеньковые и стальные — все это беспорядочно раскидалось по всему берегу Амбарчика.

Шторм был предсказан метеорологом Радвиллович. Но берег не подготовился к этому шторму.

Кунгасы, которыми снабдили во Владивостоке экспедицию, текли как сита и в первые дни были непригодны для работы по разгрузке пароходов, а некоторые из них вредили делу до самого конца.

Первые колымские пароходы

С геологом Арктического института Павловым, искателем подземных богатств Колымы, мы ходили по берегу бухты Амбарчик среди завалов плавника. Отличный строевой лес, бревна толщиной в полметра, выносила сюда, к берегам Полярного моря, со всех верховьев богатая лесом Колыма. Из этого плавника здесь, у самого моря, много лет назад была поставлена одна избушка, в которой теперь жили люди. Маленькая дверь этого дома с пологой крышей, как в Туркестане, выглядела будто оконце, закрытое ставнями. Ее строили так потому, что берегли тепло, которое проворно убежало бы в большие двери. Узкие прорезы окон были не больше крепостных бойниц, и бревна, из которых складывался дом, посерели и замшевели от времени.

В тундре, там, где весенняя вода размыла мерзлую землю, стоял обнаженный каменный лед, на котором, как на фундаменте, покоились зыбуны и кочки. Меня привел к этому подземному пласту льда геолог Павлов, работавший по исследованию новооткрытых зырянских месторождений каменного угля Колымы.

Вдали, у берега, полоскался в воде самолет «Р5», летавший в Нижне-Колымск с Остальцевым. Самолет не мог сделать посадку у «Сучана», где зыбившее море готовило ему капот. Но и здесь, при северных ветрах, было страшно оставаться воздушному коню. Его могло сорвать с якоря и унести в море.

Возле самолета вахтили, коченея от стужи, младший инженер лётного звена экспедиции Комирный и летнаб Левченко.

Речной пароход «Ленин» готовился итти в Колыму вместе с «Якутом» и «Партизаном», которых привел с Лены «Сибиряков».

Первая фаланга речных судов, пришедших морем, двигалась на Колыму. Уже пошли, ворочая морскую воду своими мельничными колесами, речники. Они прокладывали новый водный путь по девственной реке.

«Ленин» уходил из бухты Амбарчик, загруженный мукой и другими грузами, назначавшимися для Нижне-Колымска. В его помещениях, не рассчитанных на пассажиров, было больше полсотни человек сверх экипажа. В Нижне-Колымск направлялись геофизики с «Сучана» для работ при местной гидрометеорологической станции. Геолог Павлов шел в Нижне-Колымск за своими геологическими коллекциями. Агроном торопился попасть в огородно-животноводческий совхоз Ротчево около Верхне-Колымска.

По коридорам парохода и по всем каютам, занятым экипажем «Ленина», разместились люди из Якут-пушнины и оленеводы из оленьего совхоза, организованного в Крестах на Колыме. Двадцать оленеводов пришли с пароходами к Колыме из Владивостока, чтобы работать в оленесовхозе в Крестах.

Заведующий впервые организуемой Колымской геофизической обсерваторией Новский шел на «Якуте» в Средне-Колымск.

В Колыму вступали первые речные пароходы, на них находились представители науки и нового хозяйства.

Неуменно широка северная река при своем впадении в море. Море не раз поднимает свои соленые воды вверх по реке до самого Шалаурова. Берега низкие и голые. Лишь вдалеке по правому берегу синеют горы. Древняя бревенчатая башня Лаптева стоит и сейчас свинцово-серым силуэтом на берегу, словно охраняя подступы к Колыме.

Колымский человек Кеша Четвериков, малорослый, широкий в плечах, узкоглазый, лопоухий, с обветренным лицом, черноволосый, по виду монгол, шел лодманом на «Ленине» от Амбарчика до самой крепости Нижне-Колымска. «Крепостью» называли это селение поселившиеся здесь первые люди — казаки. Крепостью зовут на Колыме Нижне-Колымск и до сей поры. Кеша Четвериков — снайпер низовой Колымы, он меткий стрелок, он отлично знает берега, моря и реки. Он знает низовую Колыму. Он — лучший лодман Колымы, проводник ее первых пароходов.

Места, где селились впервые в колымском районе казаки, получали свои названия в память о событиях, здесь совершавшихся. Погромное, Погребенное, Убиенное, Кровавое, Кресты — вот печальные названия рек и селений на Колымском севере. Чукчи с боем уступали свою тундру пришлым людям, вооруженным огнестрельным, не виданным еще на севере оружием.

«Мильхе-танги-тан» — называли русских с незапамятных времен чукчи. «Оружейными людьми» прозвали некогда чукчи русских потому, что царское казачество с грабежом и насилием продвигалось по чукотской земле.

Теперь во всех ярангах говорят о Ленине-солнце. В каждой яранге знают в лицо Сталина. Многие чукчи научились познавать буквы латинизированного алфавита и едут учиться в Хабаровск и Ленинград в Институт народов Севера.

Уши Колымы

Самаринов окончил девятилетку в Хабаровске и поступил рабочим в Окрпромотдел, сначала на хо-

зайственную работу по уборке досок и строительного мусора, а затем на земляную работу. Профессию землекопа сменил на каменщика.

Самаринова остановило однажды на улице объявление, где говорилось о том, что молодых людей обучают радиотехнике в полтора года.

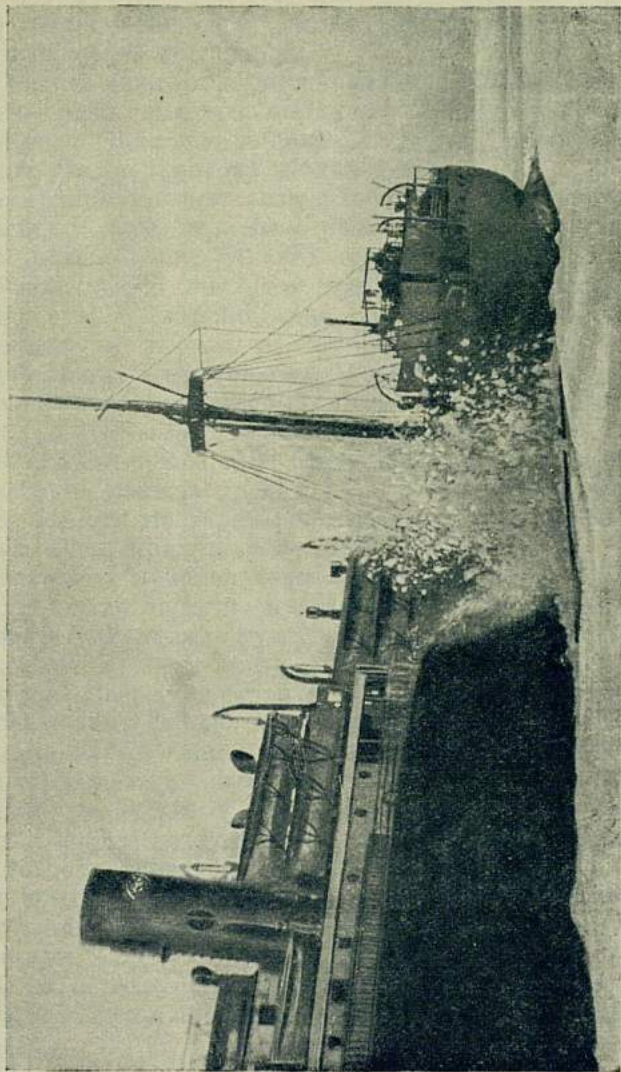
Радист слышит весь мир, и весь мир слышит радиста. Радист нередко работает на далеких окраинах и видит моря, океаны и малоизвестные реки. Самаринов мечтал с детства о том, чтобы путешествовать. А служба радио связана с кочевой жизнью. Самаринов поступил в школу.

В советской радиошколе обучали бесплатно, кормили, одевали и к тому же приплачивали ежемесячно тридцать рублей, но контрактовали после окончания обучения на два года для работы на Севере. Несколько учащихся, узнав о контрактации, бросили школу. Но Самаринов остался, ибо исполнялась, наконец, давняя мечта его жизни. Перед ним раскрывалась завеса над неведомой ему землей.

И этот молодой радиотехник и радист пришел в Средне-Колымск на работу по своей специальности. И оттуда перекочевал в Нижне-Колымск.

По короткой волне к Нижне-Колымску докатывались голоса всего Советского побережья. Владивосток, Хабаровск, Советская гавань, Петропавловск на Камчатке, Анадырь, Уэллен, остров Врангеля, Ляховские острова, Якутск, Иркутск и сотни заграничных станций слышал Самаринов в долгую полярную ночь на Нижне-Колымской радиостанции.

И когда Северо-восточная экспедиция вышла за Дежнев и всей своей эскадрой вступила в ледяное



Ворывают лед авионалом под самым бортом корабля

море, Нижне-Колымск слышал работу радиостанции всех судов экспедиции.

В тесной каюте, где жил и работал радист Самаринов, сидел, вместе с нами, комсомолец Роликов, член рика Восточно-сибирской тундры, человек с Малого Анюя, притока Колымы

Самаринов ключом звал радистов «Литке» и одновременно разговаривал с нами. Мы рассказывали друг другу о своих далеких городах.

Весной, перед приходом судов Северо-восточной экспедиции, Самаринов сдал радиостанцию своему преемнику и поехал на заимку Колымскую, на радиостанцию оленесовхоза. В двадцати километрах от заимки раскинулись холмы — лучшее гусиное место. Здесь зимой большая выдувка снегов постоянными ветрами. На оголенной песчаной земле по веснам, раньше других мест, образуются проталины. На эти проталины всегда садятся, в поисках корма, гуси, прилетающие летовать.

Самаринов приехал сюда с товарищами на собаках. Вылезли люди на протаявшее место, поставили палатку. Зарядили ружья, прошли с километр. Выкопали в снегу ямку-засадку, замаскировали ее ветками. Сверх своей пушистой кухлянки одели белый чехол, словно чукча свою камлейку. Некоторые из охотников были в белых кухлянках и только накрыли свои головы белыми платками. Засели охотники в засадках и подкарауливают гусей. Вон уж летят гусиные шеренги, перекликаются, гогочут. Летят низко над проталинами. Не видать птицам охотников. Сверху темнеют желанные проталины, белеют свободные от гусиных врагов просторы.

Люди перехитрили гусей.

За трое суток четверо товарищей набили сто трид-

дать семь птиц. Самаринов ослеп от снежной белизны, перебил себе глаза, как говорят колымчане. Ослепшего товарища вели поводыри до самых нарт.

Много на Колымском севере сохатого—лося, или зверя, как зовут его туземцы.

Осенью выпадает снег, подтаает и снова примерзнет, охваченный заморозком. Покроется земля скользким настом, коркой или, как здесь говорят, хабуром.

Роликов, секретарь райкома комсомола Восточной тундры, не раз ходил за сохатым.

Осенью зверь поражает — ищет самку — и всюду и во всем видит своего противника. Он становится злым и, обычно пугливый, гоняет в это время даже лошадей.

До полутонны (и больше) доходят весом сохатые. Их много по Анюю и Омолону.

Поехал Роликов с одним колымчанином за сохатым.

Сохатый плыл через Анюю. Наплыл на него Роликов на карбазе. Лось, выйдя на мель, встал во весь свой гигантский рост и спокойно смотрел на приближавшихся. Колымчанин выстрелил несколько раз по зверю. Сохатый добежал по мели до самого берега и пустился вскачь, почуяв землю под ногами. Такого бега никогда не видал Роликов. Зверь не боялся препятствий, ничто не останавливало его. Крепкие ветвистые рога словно топором рубили молодые деревья

Когда появлялся наст, колымчанин, друг Роликова, брал своих собак и ехал по снегу к лесу, где водились лоси. Ездовые собаки были одновременно и промышленными. Почуяв зверя, собака поднимала морду кверху и тянула воздух.

— Собака лахтит, дух взяла, — говорил колымчанин Роликову.

Хозяин собак, полуякут, знал своих ездовых, каждое их движение. Заметив, что собака лахтит, хозяин отцеплял ее от упряжки и спускал на зверя, которого сам еще не видел за частоколом леса. Собака бросалась в лес, и скоро звонкий лай доносил хозяину, что зверь открыт. Тогда он спускал вторую собаку, третью, четвертую. Лай доносился с одного места, не перемещаясь. Это значило, что собаки, «поставив» лося, никуда не пускают его до прихода хозяина. Надо было иметь собачью ловкость, чтобы не попасть под смертельные удары сохатинных ног или его рогов.

На галицах, лыжах, обшитых камусом, оленьей шкурой, «скрадывал» (подкрадывался) колымчанин к сохатому, атакованному собаками, и метко валил этого лесного гиганта.

Ламут Егор Дьячков взял в Восточной тундре в присутствии Роликова у уполномоченного десять патронов от винчестера и убил десять сохатых, общим весом в шесть тонн. На каждую пулю по зверю взял анюйский снайпер. Ложе его винчестера, весь приклад ружья был обструган по обычаям тундровых людей, которые не любят таскать ничего лишнего во время своих кочевий.

Мы стояли у косы Шалаурова. В каюте «Ленина» радист Самаринов вызывал ледакол «Литке». Жена Кеши и его приемный сын пришли проведать, как живет Четвериков на «Ленине», на пловучем городе, который видели на Колыме всего лишь второй год.

Сдав колымчанам груз, «Ленин» возвращался из Нижне-Колымска в бухту Амбарчик. Пурга закрывала Кеше дорогу, и «Ленин» часто бросал якоря, пережидая непогоду. Наконец показался и камень Столб, стоящий перед входом в бухту Амбарчик из Колымы. Слева от камня высились по

горизонту мачты пароходов Северо-восточной экспедиции.

Но переменчивая видимость остановила пароход еще задолго до темноты. Мысы то открывались, то снова закрывались пургой.

Лоцман Кеша советовал спрятаться за лайду, за подводную отмель, и ночевать, не заходя в Амбарчик. Оставалось всего лишь несколько миль до морских пароходов. Но это была не прямая дорога, а кривулина, как говорил Кеша.

«Ленин» стал за лайдой, отдав два якоря. Лайда — мелкое место — защищало «Ленина» в случае шторма от большого разбега волны. С рассветом он снялся и пошел в бухту Амбарчик, к берегу, куда кунгасы и баржи отвозили пароходские грузы, прибывшие морским путем.

Маркони «Микояна» рассказывал радисту Самаринову по радио о десятибальном шторме и о разгроме речных судов в бухте Амбарчик. И снова уши Колымы внимали новостям из эфироволн.

На рассвете показались суда, стоявшие на якорях у мыса Медвежьего. Они поднимали пары, готовясь в обратный поход к Владивостоку.

Как только поднялась вода на баре, «Микоян» снялся из бухты Амбарчик и перешел через бар на соединение со всей эскадрой.

Речной флот торопился уходить в реку, морской — в море, чтоб сразиться еще раз со льдами: победить или замерзнуть.

Пеход из Амбарчика

Ночью, перед отходом «Литке», когда он стоял борт о борт с «Урицким», в кают-компанию ледореза вошли два моряка.

— Товарищ капитан! Мы к вам. Я вот — матрос с «Литке», хочу зимовать, а этот вот товарищ — с «Урицкого» — не хочет.

— У меня зубы не в порядке, — объяснил моряк с «Урицкого».

— Ну, и что же? — спросил капитан «Литке» Николаев.

— Разрешите нам поменяться, я на «Урицком» за зиму буду учиться на механика, а товарищу нужно во Владивосток, — убеждал моряк с «Литке».

— Приходите завтра утром, мы обсудим, — сказал капитан.

— Тут дело ясное! — вступился капитан Бочек. — Раз человек изъявляет добровольное желание зимовать, пусть и зимует.

— Меняйтесь тогда! — сказал капитан.

Моряки не расслышали и продолжали убеждать капитана в целесообразности их перемещения с парохода на пароход.

— Так я же вам сказал: меняйтесь на доброе здоровье! — снова подтвердил капитан, и моряки заулыбались от удовольствия.

После них пришли еще два кочегара с такими же просьбами. Люди верили в «Литке», в то, что он выскочит из Ледяного моря, где сейчас беспомощно дрейфовал «Сибиряков».

— К нам на «Литке» перейдут моряки с других пароходов, не желая зимовать, а вдруг мы сами зазимует, что тогда они запоют? — говорил на бот-деке старый моряк.

— Вон уж и шлак накидали на палубу, — заметил другой. — Должно быть готовят для утепления на зимовку.

— Зимовки не будет! — сказал старший механик ледореза Фридвальд, подойдя к разговаривающим.

— Почему?

— Мне сон снился. Везли мы тяжелый воз во Владивостоке на высокую гору. И так мы все устали и замучились с возом — просто ужас. Капитан и говорит нам: «Давайте воз раскачивать». Перевалили за гору. Тут капитан говорит: «Ну, ребятушки, теперь и отдохните». Так что зимовать не будем, раз такой сон снился. А шлак сохраняем для утепления скотного сарая, вот что! — сказал стармех.

Три северника — «Анадырь», «Север» и «Сучан» — и лесовоз «Микоян» первыми покинули мыс Медвежий. Впереди лежали большие запасы чистой воды, об этом говорило волнение моря. Пароходы были пущены без конвоира.

У Медвежьего оставались «Урицкий», «Зиновьев» и «Литке».

Лесовозы заканчивали свои последние расчеты с берегом. «Литке», приказав им следовать самостоятельно, пошел на соединение с эскадрой, направлявшейся в Чаун.

Мы шли уже третий час по чистой воде, не встречая льдов. Море зыбило силой в четыре балла.

По курсу «Литке» обнаружили кунгас с бочками горючего, который унесло во время последнего шторма. Кунгас, гонимый ветрами и течением, держал курс к Чаунской губе, не потеряв ни одной бочки.

Сильное волнение моря не позволило ледорезу заарканить кунгас.

«Литке» шел на три «казанка», как уменьшительно по-татарски моряки называли котлы ледореза.

В кают-компании «Литке» появились новые лица: серебробородый доктор Старокадомский, перешедший к нам с «Сучана», капитан шхуны «Темп» Рябонь, передавший командование старшему штурману Белохову, и геолог Арктического института Павлов —

исследователь Колымской земли. Все они перешли на ледорез, чтобы попасть во Владивосток.

Ночью показались огоньки судов, пробивавшихся к Чаунской губе. Они стояли перед разреженным льдом. Я зашел в кают-компанию и оторвал от численника листок, на котором двадцать четвертым числом чернел сентябрь.

Эскадра заночевала на чистой воде, у кромки льда. С утра «Литке» повел за собой пароходы. Посоветовавшись на мостике, командование экспедиции решило взять мористее, подальше от малых глубин, на которые нордовый ветер жал лед. Северный ветер мог выжать корабли на берег. «Литке» подвигался во льдах вместе с пароходами, которые терялись за пеленой пурги. Вскоре к эскадре приблизился «Урицкий».

Уже к полудню суда едва протискивались в восьмибальном льду, а часам к двум дня вся эскадра была остановлена сплошным десятибальным льдом.

Напрасно ледорез бил полными ходами воду, отяжелевшую под льдом. Ни он, ни пароходы не продвигались во льдах, которые торосистым полем закрывали море.

Дул норд-вест силой в семь баллов, прижимая лед к берегу, ставя под угрозу ребра пароходов.

Ледяной океан держит корабли

Захваченную льдами эскадру накрыло пургой, — темная ночь и пурга повергли в мрак застывавшее Полярное море, и только кое-где светились одинокие огоньки пароходов.

На ледорезе кочегары поднимали пар еще в двух котлах. «Литке» должен был получить больше силы

к утру, чтобы пробиться из льдов вместе с судами на чистую воду, о которой сообщал по радио шедший позади капитан «Зиновьева» Караянов.

Он шел под берегом по малым глубинам и заночевал у острова Айона, видя наши огни. Наутро, когда «Литке» окрашивал суриком подводной части мощные льды океана, «Зиновьев» уже входил в Чаунскую губу по двухбальному льду.

Караянов стал на якорь у фактории Певек. «Урицкий», закрытый пургой, взял мористее и попал во льды севернее остальных пароходов. Он скрылся во льдах из виду.

Когда разъяснило и впереди, в миле от вынужденной стоянки пароходов, показалась полоса чистой воды, «Литке» пошел выручать пароходы.

Дул свежий норд, тороса молодой лед.

Рано утром, перед тем как пробили четыре склянки, началось торошение льда. Он шел, гонимый ветром на берег, и, встречая на своем пути пароходы, толкал их в борта. Пароходы, принимая удары, содрагались и покачивались. «Литке» не сразу двинулся с места. Он сначала «расходил» лед впереди себя, а потом разбежался и будто прыгнул на него, как гимнаст с трамплина. Тяжелые льды с трудом подавались в стороны, неохотно разламываясь под ударами форштевня ледореза. Слишком сплочен был лед, окружавший кольцом пароходы.

До чистой воды, которая вела неизвестно куда, было не больше мили, но эта миля была крепко и прочно выложена огромными льдинами.

Я спустился в машинное отделение, где звенел непрерывный, словно пожарный колокол, машинный телеграф, приказывая машинам менять ходы или стопорить их. Винт с такой силой ударял о лед, что содрагался весь корпус корабля и останавливал

свои взмахи коленчатый вал. Тогда вахтенный механик Германюк подбегал к машине и перекрывал пар. Это делалось для того, чтобы ослабить нагрузку на винт парохода. Поломав один винт, «Литке» мог стать таким же беспомощным, как «Сибиряков», дрейфовавший у Икигура.

«Урицкий», шедший впереди «Зиновьева», взяв мористее, попал в пурге во льды и с рассветом начал выбираться обратным курсом. Сжатый нордом, лед спрессовался тугой густой массой около бортов парохода, и все попытки опытного полярного капитана «Урицкого» Спрингеса вырваться из льдов оказались тщетными. Взрывы аммонала также не помогали пароходу. В девять часов двадцать пятого сентября «Урицкий» прекратил всякие попытки освободиться и развернуться в сторону прогалины, которую видел в двух милях на норд-вест. Пароход дрейфовал вместе со льдом.

«Зиновьев», стоявший уже в Чаунской губе у Певека, передавал на «Литке» о том, что по рассказам чукчей район Шелагского, передний путь эскадры, забить сплоченным льдом. Сильным прижимом его торосит на берег.

Прошли сутки. Миля льда, отделявшая эскадру от чистой воды, не была преодолена, но больше сотни тонн угля пожгли суда, пытаясь вырваться из ледового дрейфа. «Урицкий» снова пробовал взорвать льдину по носу, мешавшую развернуться судну для выхода в прогалину. Но аммонал не оправдал себя.

Корабли били свои борта и винты о льдины близ острова Айона. Корабли, обессиливаясь, сжигали уголь. А зима делала уже свое дело, затягивая хрупким молодым льдом каждую черновинку воды. Температура воздуха упала до минус восьми градусов, и служба погоды не предсказывала южных, спаси-

тельных для нас, ветров. Еще десять таких дней, как у острова Айона, и «Литке» оставался без угля, кораблю грозила зимовка.

Рация «Литке» приняла от «Сибирякова» тревожную телеграмму. Ледовый дрейф отнес ледокол на двенадцать миль к северо-востоку от мыса Сердце-Камень, назад от Икигура, назад от Берингова моря, у которого «Сибиряков» ждал тральщика «Уссурийца».

«Лишенный винта корабль нельзя оставить зимовать в море. Наркомвод Янсон сообщил мне, что «Литке» дано предписание оказать помощь «Сибирякову».

Так сообщал с ледокола «Сибиряков» профессор Шмидт. «Литке» бился в это время во льдах у острова Айона, спасая от ледового сжатия пароходы, доверившиеся ему, своему ледовому лоцману.

Южный ветер относил «Сибирякова» на норд.

Ледяной океан цепко держал корабли.

Бои за Раутан

В Чаунской губе зимовал пароход «Лейтенант Шмидт». Летом он вышел оттуда, куда стремились пройти, чтобы стать на зимовку, суда Северо-восточной полярной экспедиции. Не попасть в защищенную от ветров губу значило зимовать у побережья открытого Полярного моря и весной, во время взлома льдов, быть раздавленным ими или унесенным в неизвестный дрейф. И потому так ожесточенно продолжались бои за Чаунскую губу, за острова Большой и Малый Раутан.

Эти острова служат защитой от нажимов льда, от набега ветров.

К ночи суда не были выведены из дрейфа. То, что было у Сердца-Камня и мыса Северного, повторялось теперь у острова Айон, защищающего губу от северных ветров и преграждавшего нам путь в губу. Ледорез кровянил суриком льды, протискивался к пароходам и по одному выводил их за собой. Это была медленная и упорная работа. И жарко приходилось вахтенным машинистам в машинном отделении у телеграфа, где стрелка оголтело бегала со звоном с «полного вперед» на «полный назад» или неожиданно стопорилась.

Утром «Север» был выведен на чистую воду; его выводили целые сутки. Он вскоре скрылся по направлению к Чаунской губе. Старший механик Фридрих грузно поднялся по трапу на верхний мостик и о чем-то шептался с капитаном. Вскоре на мостик пришел старпом в синей робе, загрязненной углем, и тоже говорил с капитаном. «Литке» получил по правому борту пробоину, и в трюм, черневший углем, хлестала забортная вода. Трюм был открыт и в нем, по колено в воде и мокрому углю, возились кочегары. Одни отгребали уголь в сторону, другие подавали к подъему муку — зимовочный запас, хранившийся в трюме. Муку спасали от затопления.

Раненый «Литке» продолжал работу по выводу судов. Сквозь пробоину вода хлестала в трюм ледореза, и пожарные шланги едва успевали ее откачивать.

На третьи сутки все суда были выведены в прогалину, черневшую среди льдов.

Каждое судно, достигнув прогалины, уходило в Чаунскую губу и сообщало о том, какие встречает льды по пути к Певеку.

Только не было с нами «Урицкого», и «Сучан» еще оставался во льдах. Он пытался в первые дни

сам выбраться на чистую воду, но даже не смог развернуться носом к прогалине.

Когда «Литке» стал приближаться к «Сучану», вахтенный штурман северника крикнул в рупор о том, что у них поврежден руль. Если положить руль право на борт, «Сучан» шел влево на двенадцать градусов. Пароход-северник становился неуправляемым, и «Литке» подал ему буксир. Во льдах «Сучан» послушно следовал за ледоколом, а когда, после целого дня ледяной борьбы, вышел на чистую воду, то не давал ходу своему флагману-буксиру, бороздил за его кормой и отклонял «Литке» то влево, то вправо. Флагман подвигался малым ходом и временами стопорил машины или управлялся ими, а не рулем, который переставал слушаться, имея позади себя раненого Голиафа.

Медленно тащил «Литке» подбитого льдом красавца «Сучана», который теперь обрекался на зимовку. Ночью при свете сильных ламп, зажженных электриком Сердюком, водолаз Сватейкин спустился по трапу в своей тяжелой резиновой скафандре под воду, чтобы осмотреть руль «Сучана». Двое людей на «Литке» качали в его шлем через шланг свежий воздух, и водолаз следил пузырьками отработанного воздуха свой подводный путь. Вскоре он показал свою металлическую голову с широкими стеклянными глазами и длинным хоботом, который принимал воздух из машины. Водолаз свободно шел под водой, размахивая там своими грузными свинцовыми башмаками. Он приблизился к трапу, взобрался по нему до кормовой палубы. Помощник мигом отвинтил шлем подводника.

Лицо водолаза было бледно. Он начал говорить не сразу. Он спрятал, чуть пригнув к палубе, голову, которую освободили из скафандры.

— Погнут и треснут баллер. Руль работать не сможет. Его исправят только в доке, — сказал водолаз, отдышавшись и показывая свое все еще зеленоватое, усталое лицо. — На винте одной лопасти нехватает. Вода грязновата. Видать плохо. Но я рукой ущупал трещину в баллере, — добавил водолаз, уже оправившись.

Наутро повели «Сучан» в Чаунскую губу на долгую зимнюю полярную ночовку. Смерзался молодой, блинчатый лед, доходя местами до четырех дюймов. Чайки свободно расхаживали по нему. Закат светился расплавленным металлом под густо-фиолетовой полосой облачного неба. «Литке» торопился к Певеку, чтобы взять уголь с пароходов, остававшихся на зимовку, и затем идти на выручку «Урицкого». Там, где все суда проходили по чистой воде, «Литке» встретил тяжелые льды, встававшие преградой и в самой Чаунской губе. Они застилали путь ледореза к Раутану. «Литке» отдал буксир «Сучану», оставил его одного у перемычки льдов, а сам пошел искать ход в прогалину, которая виднелась с наблюдательной бочки. «Литке» шел вперед до самой ночи. Он разыскал и продолбил во льдах ход в прогалину. На обратном пути к «Сучану» гидролог Гакен опрыскивал из насоса фуксином разбитые льды, окрашивая их в красный цвет. «Литке» замечал себе дорогу, свой обратный путь, как Гензель и Гретель в сказке братьев Гримм.

Старик Сердюк поднялся по лестнице высоко в прожекторскую рубку и прорезал тьму ночи ярким огнем прожектора. Мы шли темной ночью по световой дорожке, бегавшей по торосистым льдам яркой, ослепительной полосой. И, будто бабочки на огонь, летели на прожектор птицы, ломая свои крылья о мачты, о ванты, о фальшборт капитанского мостика.

На палубе ледореза моряки собрали с десятков подраненных уток.

Они так же, как и мы, табунились отсюда в далекие края, где сейчас еще не было морозов. Потянувшись на яркий свет, они подранили себя, трепетно раскидавшись по палубе флагамена.

Трое суток мы бились во льдах, сжигая уголь, — свою возможность выбраться из Студеного моря.

Прогалины, которые видел впереди себя зажатый льдами «Урицкий», затянулись, и у лесовоза пропала последняя надежда выбраться самому из дрейфа и стать вместе со всеми судами на зимовку в Чаунской губе. «Урицкий» ждал на помощь ледореза.

Героический «Сибиряков» без винта и гребного вала, дрейфуя в разреженных льдах, поднял паруса и самостоятельно продвинулся вперед. Тральщик «Уссуриец» находился от него всего в двенадцати милях. Близилась помощь советскому пионеру Великого северного морского пути. В обычно тихой кают-компании «Литке» играл хриплый граммофон, сопровождаемый с утра и до вечера ледяным скрежетом моря. Люди, обычно молчаливые, много и громко говорили о всяких пустяках, но все же сбивались к одной общей теме: «пробьемся или зазимуем?» В кают-компании почти уже не оставалось людей, которые бы верили в приход во Владивосток. Люди свыкались с мыслью о зимовке в тысячах, в десятках тысяч километров от родных домов.

Как от чумы бежали из Чауна в тундру оленные чукчи, узнав о том, что в губу движется эскадра морских судов на зимовку. Чукчи боялись обезолениться при таком наплыве людей на побережья. Каждому новому человеку здесь могли потребоваться торбаза и кухлянки из оленьих шкур и свежее мясо для пропитания. И чукчи под влиянием своих шаманов по-

гнали оленьи стада в глубь тундры, куда они снимались обычно позднее.

Губа вставала перед нами из моря высокими гористыми берегами, ровно устланными белым покрывалом снегов. Закат окрашивал эти горы кровавым отсветом.

Евгенов прокричал в рупор на корабли, чтобы присылали своих капитанов на совещание.

Начинался последний совет капитанов Северо-восточной экспедиции

Чаунское решение

Перед заходом в Чаунскую губу проводник судов Северо-восточной экспедиции «Литке» встретил пургу. Проход северной оконечности Айона закрывало льдами, гонимыми крепким норд-вестом. Опасаясь прижима к берегу, «Литке» вошел с судами в лед и продвигался на норд для получения ледяного кранца, буфера, который не позволил бы ветру выжать корабли на малые глубины в случае северного шторма.

«Учтите нажим льда у берега, по возможности держитесь мористье, в ожидании улучшения видимости и уменьшения ветра неблагоприятных румбов».

Так телеграфировали Евгений и Бочек капитанам «Урицкого» и «Зиновьева». Получив это радио, капитан «Зиновьева» Караянов, видя впереди себя чистую воду под берегом, шел по малым глубинам. Через три часа после передачи этой радиограммы, «Литке» увидел «Урицкого» в трех четвертях мили возле себя на зюйд-вест и считал, что лесовоз присоединился к эскадре. В своем донесении в Москву Евгений так и сообщал. Но, очевидно, пурга скрыла от «Урицкого» свободный путь в Чаунскую губу.

«Урицкий» пошел не на север, а на восток от местонахождения «Литке» и оковал себя льдами.

Когда «Литке», ведя на буксире раненого во льдах «Сучана», делал у мыса Шелагского поворот в Чаунскую губу, с верхнего мостика ледореза еще видны были мачты и трубы застрявшего во льдах лесовоза.

«Литке» подошел к лесовозу «Микоян», стоявшему на якоре, и стал под погрузку угля.

В то время как в трюме лесовоза насыпали уголь в мешки и стрелой поднимали и опускали их в трюм ледореза, капитаны судов, пришедших в Чаунскую губу, рассаживались вокруг стола кают-компаний «Литке».

Решалась судьба похода.

Бледный, с отеком от бессонных ночей лицом, Евгений начал свою речь:

— Вследствие ледовой обстановки, виденной судами, перевалка грузов на судах в Чауне и дальнейший поход на восток сорваны. Суда становятся на зимовку в Чауне. Дело осложняется «Урицким». Мы предложили ему следовать мористее, чтобы иметь ледяную подушку ввиду нордовых ветров, которые могли выжать его на берег и загубить. «Зиновьев» видел прогалину и пошел в Чаун. «Урицкий» ее не нашел и в пурге остановился на ночовку во льдах возле нас. Мы видели его с мостика. Утром он оказался в плотно сжатом льду, и мы перестали его видеть. Возможен дрейф судна зимою во время южных штормов. Для лесовоза это будет катастрофично. Мы обязаны сделать попытку спасти «Урицкого». Но здесь есть предел, ибо в дрейф могут попасть два судна. А «Литке» нужен Дальнему Востоку, и мы еще должны оказать помощь «Сибирякову». Мы не ожидали так рано наступления зимы. Известный

Мыс Север-
ный
(Рыкарний)
ныне мыс
Отто
Шмидта



Мыс Уникин

полярный ученый Визе сообщал мне о том, что проход «Литке» в конце сентября возможен.

Х р е н о в. — Я видел полынью на норд-норд-ост, которая, по-моему, подходит миль на пять к «Урицкому». Лесовоз не имеет отсеков, у него лишь два трюма. Это надо помнить!

К а р а я н о в. — Да еще с грузом трюма!

Х р е н о в. — Чуть давнет льдом и... готово! Ему необходимо оказать помощь от Айона.

Ш м и д т. — От Айона я видел «Урицкого» милях в семи-восьми.

С и д н е в. — Думаю, что не меньше чем в десяти-двенадцати милях.

Е в г е н о в. — Если нам не удастся пробиться к нему, то снимать или не снимать с него людей? Этот вопрос я ставлю на обсуждение. Надо помнить о том, что место теперешней зимовки «Урицкого» будет взламываться зимой, и лед будет приходить в движение.

Х р е н о в. — Южными штормами его унесет чорт знает куда.

С и д н е в. — Мне кажется, что помощь надо попробовать оказать. Но, может быть, и «Литке» это будет не по силам. Сама обстановка на месте покажет — бросать или не бросать судно. И о «Сибирякове» может так же стать вопрос. Может быть, «Урицкий» выбросит тяжелый груз и останется с пловучим грузом. У него много леса, и он, возможно, не утонет. Кроме норд-веста любой ветер может сделать перегруппировку льда.

Однажды, когда я зимовал на Колыме, море у берегов совершенно очистилось зимою от льда. Мы видели кругом полыньи. Молодой лед не страшен для одного «Литке» по крайней мере еще дня три-четыре. Может быть, и придется людям оставить

«Урицкого». А потом, когда он остановится в своем дрейфе, — добраться до него на нартах. Если «Литке» будет биться близ «Урицкого» двое-трое суток, то при таких морозах он может сам замерзнуть. «Литке» может сам попасть в положение «Урицкого».

Ш м и д т. — Попробовать спасти «Урицкого» необходимо. Если «Литке» не сможет подойти, то предложить экипажу покинуть судно, а желающие пусть остаются.

С и д н е в. — Это безумство храбрых!

Ш м и д т. — Сжатыя он выдержать не сможет!

О с т а л ь ц е в¹. — Людей снимать преждевременно. Можно будет снарядить с берега нарты в случае опасности.

С и д н е в. — Чукчи не поедут. Бывают трещины во льду в целую сажень и больше. Чукчи здесь не ездят. Около Шелагского, по словам чукчей, лед всю зиму таскает. Там большие глубины. Я находил там сорокасаженные глубины.

К а р а я н о в. — Итти на помощь нужно безусловно. О «Сибирякове» и о нас надо пока забыть. Биться двое суток, а потом отойти к Айону и вахтить около «Урицкого», держать его в поле видимости, если «Литке» не пробьется к нему вплотную. Возможно, что, как сказал здесь Хренов, есть прогалина, близко подходящая к «Урицкому». Относительно людей мне кажется, что им не стоит сходить. Радио у него работает, и он еще близок к берегу.

О с т а л ь ц е в. — Сходить нет надобности.

С т е х о в. — «Сибиряков» идет под парусами, и если он попадет в норд-вестовое течение, то его поймает «Уссуриец». Лесовозы не могут ходить в сплоченном льду, да еще спаянном молодым. «Уриц-

¹ Заместитель Евгенова по адм.-хоз. и политчасти.

кий» никуда не сдвинется. Надо, чтобы «Литке» бился за него до последней возможности.

О с т а л ь ц е в. — Значит, чтобы «Литке» замерз с «Урицким»?

С т е х о в. — Вовсе нет!

О с т а л ь ц е в. — Сутки-двое покажут.

Е в г е н о в. — Я попрошу вас (обращаясь к Николаеву) как командира ледореза сказать свое мнение.

Н и к о л а е в. — В вопросе об оказании помощи «Урицкому» не может быть двух мнений. Мы обязаны оказать помощь «Урицкому». Доберется или нет к нему «Литке», покажет дальнейшее. Если обстановка будет тяжела и мы не сможем вывести «Урицкого», тогда посмотрим — снимать людей или нет. Решать здесь это преждевременно. Может быть, и «Литке» там зазимует. Стоит ли ждать «Литке» изменений метеоусловий и ледовой обстановки, это тоже будет видно. Сделать попытку вывода «Урицкого» необходимо.

Ч е ч е х и н ¹. — Помощь оказать необходимо — это общее мнение. Но возможно ли будет оказать помощь в теперешних условиях? Едва ли сможет «Литке», как мы его видели в работе, добраться до «Урицкого». Стоять, ждать погоду, будет чревато последствиями для «Литке». Надо дать возможность команде оставить лесовоз. Или потом оказывать помощь с берега путем посылки нарт. Через два-три дня мороз еще больше скует лед и сам «Литке» не вернется сюда. Оказать помощь необходимо, но в то же время надо учитывать возможность возврата самого «Литке».

¹ Моряк, капитан, пришедший с Лены в Колыму на речных пароходах, буксировавших «Сибиряковым».

Е в г е н о в (обращаясь к доктору Старокадомскому). — Хотя вы и не капитан, но все же хотелось бы выслушать ваше мнение как старого полярника.

С т а р о к а д о м с к и й. — «Литке» должен идти к «Урицкому». Если он не поможет ему, то должен идти своей дорогой на восток или выбрать себе место для зимовки. Оставлять судно не стоит, у них есть радио, они будут сообщать о своем возможном дрейфе. Они от Айона миль пятнадцать. Надо сделать для них на Айоне пункт, разбить там палатку. Оставить в ней продовольствие и медикаменты. Из стройматериалов, которые есть у них в грузе, они сделают сани.

О с т а л ь ц е в. — Старокадомский глубоко прав. Нужно идти к «Урицкому», а затем «Литке» должен следовать туда, куда указано ему центром. С берега надо оказать помощь лесовозу. Разбить палатку, оставить в ней продовольствие, медикаменты. На «Урицком» есть брезент судовой, мешки, лыжи. Мы постараемся послать к нему с берега экспедицию. Снимать команду преждевременно. Экспедиция «Сибирякова» — дело государственной важности и надо принять все меры к его спасению. Работать в Охотском море без «Литке» некому. Он необходим Тихоокеанскому бассейну и должен будет к нему пробиваться.

Г а к е н. — Нужно пойти к «Урицкому» и оказать ему помощь.

Х р е н о в. — Поход к «Сибирякову» опоздал. Эту мысль надо уже оставить.

Б о ч е к. — Главный вопрос сейчас в угле. Уголь на «Литке» решит судьбу «Урицкого» и, возможно, «Сибирякова». Я понимаю, как дорог капитанам уголь. И в октябре здесь бывают передвижки льдов, и возможно, что мы выведем «Урицкого» и сами

пойдем на восток. Если мы доберемся до «Урицкого» и не сможем его вывести, тогда мы снимем часть людей, а добровольцев оставим. Предложение Старокадомского, поддержанное Остальцевым, вряд ли поможет «Урицкому», ибо его будет дрейфовать.

Остальцев. — Имея массу груза, мы должны будущим летом снова идти в Амбарчик доразгружаться. Поэтому насчет угля надо быть осторожнее.

Бочек. — К этому вопросу надо серьезно подойти. Вот на «Колыме» было пятьдесят тонн угля, а они отоплялись всю зиму, да еще от Шелагского до Ванкарема у них хватило угля, чтобы дойти. Это значит, что у них было больше пятидесяти тонн угля, который они утаили.

Остальцев. — Вчера на лесовозах было все в порядке с углем, но, как только узнали о том, что «Литке» нужен уголь, вдруг куда-то пропали восемьдесят тонн с лесовозов. Сожгли за сутки?!

Бочек. — Мы берем уголь с «Микояна» и «Зиновьева» и затем северники их компенсируют.

Остальцев. — Для работ в Амбарчике и для обратного выхода во Владивосток необходим привозной уголь. Нам должны его доставить из Лены, Колымы или Владивостока.

Шмидт. — Часть пароходов отдают свой груз и уголь судам, которые уйдут с грузами в Амбарчик к Колыме. Оставшиеся в Чауне пароходы будут ждать угля из Владивостока.

Сиднев. — Разговора не может быть. Надо «Литке» дать уголь. Куда идти «Литке», — это дело штаба. Но надо кончить сперва с «Урицким». Если бы у «Литке» было тысяча триста тонн угля и если бы он не имел дефектов, то, конечно, он мог бы биться под всеми котлами. «Элизиф», «Колыма»

и другие суда зимовали в прижимных местах и все же их не раздавливало. Капитан «Урицкого» еще не просит сам о помощи, зачем же подымать панику. В крайнем случае можно будет оставить на «Урицком» четырех палубных и несколько человек в машине.

О с т а л ь ц е в. — Необходимо обеспечить зимовочный запас и рейс трех судов из Чауна к мысу Медвежьему в следующую навигацию.

Высказались все присутствующие на заседании. Было принято следующее решение:

«Необходимо оказать помощь «Урицкому», причем, по мнению большинства присутствующих, попытка оказать помощь не должна быть затяжной, из опасения поставить в опасное положение сам ледорез «Литке». В случае невозможности пробиться к «Урицкому» или вывести его, что мало вероятно, некоторые из присутствовавших высказались за снятие с «Урицкого» в зависимости от обстоятельств части экипажа.

В случае невозможности оказать «Урицкому» помощь, руководству решить: пробиваться во исполнение приказа правительства на восток или выбирать место для зимовки.

Крайне желательно создание на побережья в районе мыса Шелагского, — может быть восточнее его, — продовольственной базы на случай оставления экипажем «Урицкого» и попытки достижения берега.

«Литке» должен быть снабжен топливом, для чего судам надлежит выделить для него максимум угля.

Выход «Литке» произвести не позднее тридцатого сентября).

После принятия резолюции совещание перешло к собеседованию о том, как и где зимовать.

Сиднев говорил, что из опыта двух его зимовок он находит губительным объединенную зимовку нескольких экипажей на одном судне. Скученность населения вызовет непременною склоку.

Рекомендовать объединенную зимовку может только тот, кто не зимовал. Даже один человек может замутить всю зимовку, а здесь может создаться группа против группы, и зимовка станет просто невыносимой.

Сиднев предложил установить суда на зимовку у самого берега, где стоит фактория. Там, должно быть, глубоко, и суда занесут якоря прямо на берег. Там — место, защищенное от всех ветров. Если же оставить суда на теперешней их стоянке, то они прозимуют беспокойно, их будут тревожить зимой частые и сильные южные штормы.

«Литке» пошел под вечер колоть лед у берега под факторией, чтобы удобней поставить суда, как говорил Сиднев, и налетел с полного хода почти до самой кормы на грунт, который здесь круто и неожиданно поднимался. Два часа работая полным ходом, «Литке» снялся с мели, разрыв под собой песчаный грунт.

Люди на ледорезе ходили обозленные потерей времени в Чаунской губе, при погрузке угля, а теперь — берега под факторией.

Каждый лишний день в Чаунской губе усложнял выручку «Урицкого» и поход на восток самого ледореза, грозил зимовкой и самому ледорезу: молодой лед крепнул с каждым днем.

«Литке» снова оставался на ночовку в губе. В капитанской каюте руководители составляли акт о

зимовке судов и прощальные приказы, оставляя начальником зимовки Остальцева.

С утра, после установки «Сучана» на зимовку под факторией, «Литке» снимался на выручку «Урицкого». Лесовоз, застряв во льдах, не знал своего счисленного места, — предстояло, не видя его, пробиваться к нему в застывшем море.

Трижды прощально прогудел ледорез, салютуя зимовщикам-морякам, остававшимся в Чаунской губе. Он уходил к «Урицкому».

Рассвело. Розовел молодой лед. Люди на кораблях спали. Молчал занесенный снегом белогорный Чаунский берег.

Одни в открытом океане

Молодой лед, которым закрылась Чаунская губа, легко ломался форштевнем «Литке». Ледорез шел на выручку «Урицкого», вмерзшего во льды в открытом океане, не вдалеке от мыса Шелагского.

Мы выходили уже из губы в безмолвные просторы обледеневшего неровными торосами океана. Торосы ярко горели отсветом заката, напоминая рассыпанные на синеве запушенных снегом льдов розовые бенгальские огни.

Мы не видели «Урицкого», — мы искали его по всему горизонту в бинокли с верхнего мостика.

«Подойдем к кромке старого льда, будет пытаться пробиваться к вам. Важно вас увидеть. Временами дымите. Держите радиосвязь каждые два часа в первые пятнадцать минут».

Так «Литке» телеграфировал «Урицкому».

«Урицкий» видел темный отблеск от чистой воды с зюйд-зюйд-веста, но уже третьи сутки, как он потерял мыс Шелагский. Дрейф корабля шел на восток,

но изменившимися ветрами «Урицкого» могло погнать обратно.

Капитан Бочек заметил среди торосов, милях в десяти от «Литке», мачты и трубы «Урицкого». «Литке» взял курс на то место, где одинокий во льдах стоял лесовоз.

Непроходимый лед вскоре преградил нам дорогу. Штурман Козловский за полтора часа форсировки льдов провел «Литке» вперед лишь на полтора корпуса.

На корме старый кочегар, глядя на работу «Литке» во льдах, говорил:

— Дохлое дело! Тащим пустой номер!

Подрывник взрывал аммоналом лед, но взрывы не давали желанных результатов.

Тогда руководство экспедиции решило обсудить на судовом совете вопрос о спасении «Урицкого».

Ночью у льдов, отделявших нас от «Урицкого», в кают-компании, за столом, покрытым клеенкой, снова собрались моряки толковать, советоваться в трудный момент похода.

Было второе октября. Ровно три месяца назад в солнечный день мы покидали Владивосток, отправляясь в полярный поход, в Колыму. Моряки были полны надежд, которые разбивались о Сердце-Камень. Из-за этого мыса, державшего эскадру около месяца своими льдами, много сил и веры потеряли моряки. Не выдержали даже железные корпуса кораблей, они потекли, получив пробоины в боях со льдами. С каждым днем стоянки у Сердца-Камня сокращался и без того краткий срок навигации в ледовитых водах Арктики.

На заседании у мыса Дежнева капитаны пароходов стояли за поворот, потеряв надежду притти к мысу Медвежьему и разгрузиться там.

Штормовая погода калечила людей, кунгасы и катера в бухте Амбарчик. Суда ушли из Амбарчика, не разгрузившись полностью.

Нордовые ветры делали свое дело в сентябре. Они закрывали дорогу пароходам.

Некоторые, отчаявшись увидеть этой зимой Владивосток, уже готовились к зимовке, стригли голову под машинку и запускали бороду. Люди заметно устали от трехмесячной тревоги похода. Даже бодряга-капитан Бочек — и тот скучал и хмурился временами.

Сильно изменился Евгений. Чуть наклонившись вперед всем корпусом, он быстро шагал по мостику, по ботдэку или кают-компании ледореза и часто останавливался раздумчиво у трапа или у двери, потирая кончиками пальцев свой большой лоб, отмеченный шрамом. Несмотря на большое сердце, он взбегал по трапу в капитанскую каюту, чтобы ответить на радиограмму. Только раз за все свои шестнадцать полярных походов Евгений лечил сердце, надломленное годами, проведенными в Студеном море. Он устал от работы и бессонницы. Зычный голос его ослабел. Стала гуще в уголках глаз сеть морщин и веки часто подергивал нервный тик.

Вечером второго октября, ровно через три месяца после нашего выхода из Владивостока, в кают-компанию ледореза обсуждался вопрос: биться за «Урицкого» или итти во Владивосток?

Заседание шло в кают-компании, которая скрипела и стонала вместе с кораблем от мощных ударов об лед, преграждавший нам путь к лесовозу.

Первым взял слово Евгений. Начальник экспедиции снова рассказал собравшимся о том, как случился отрыв «Урицкого» от всей колонны судов.

— Его положение небезопасно, — говорил Е в-

генов. — Мы пробились за сегодняшнюю работу всего лишь на двести метров. Мы подсчитали с капитаном Николаевым, что потребуется еще полторы-двое ходовых суток, чтобы пробиться к «Урицкому».

Обратный поход займет больше времени, ибо морозы еще сильнее скуют море льдом. И сейчас уже молодой лед доходит до шести дюймов, а что будет через четверо-пятеро суток, когда мы будем возвращаться от «Урицкого», — сказать трудно. Я собрал вас всех для того, чтобы в трудный момент выслушать ваш совет.

С и д н е в. — Я зимовал у Идльидля и под Шалауровым. У Идльидля прижимной берег, однако прозимовали мы благополучно. У Шалаурова — также. Льды не раздавили кораблей. Шхуна «Элизиф» зимовала в море, в семи милях от мыса Северного. Ее хозяин, американец Свенсон, не надеялся на спасение судна. Люди вывезли со шхуны на берег два вельбота с продовольствием на случай оставления судна. «Элизиф» прозимовал спокойно в тот год. Непосредственной смертельной опасности для людей нет. О безопасности самого судна говорить не берусь. Лед здесь ровно-битый и неоткуда, по-моему, быть большому нажиму. Возможен только нажим от Чаунской губы. Весной лед будет давать трещины, будут показываться полыньи и во время общей подвижки льдов его, пожалуй, может раздавить.

Г а к е н. — Опасности сжатия и дрейфа есть безусловно. В дрейф «Фрама» «Урицкий» не попадет, но сжатие зимой будет. Если его понесет на ост, то не будет ли его поджимать к припаю? Надо помнить, что «Урицкий» замерз в дрейфующем льду. Возможно, что «Урицкий» будет в центре поля и сохранится. Гарантий судну давать нельзя. Но где

у нас гарантии в том, что мы дойдем до Дежнева? Хватит ли нам угля до него? Может быть, мы еще у Шелагского встретим такие же льды, как здесь, перед «Урицким».

Стармех Фридвальд (старый моряк-полярник, дважды зимовавший на судах в Северном полярном море). — В таком киселе, как сейчас, сколько его ни толкай, сам не пробьешься и судна за собой не выведешь. Можем ли мы помочь «Урицкому»? Только пожжем уголь, и больше ничего! Может быть, к тому времени ветер подует и заредит лед, но нам он не посилен. Взрывы не помогут. Был он кисель и киселем останется. Жаль оставлять судно в таком положении, но приходится. Надо считаться с тем, что мы «Урицкого» не выведем. Я кончил.

Николает (капитан ледореза). — Достигнуть его можно в полторы суток и на обратный путь надо прикинуть еще пятьдесят процентов лишнего времени. Если не ухудшатся условия, то за четверо суток его можно будет вывести. Надо решить вопрос об опасности положения «Урицкого». Если совещание найдет, что положение его опасно, надо идти ему на помощь. Попытка достижения нами Владивостока также не гарантирована.

Евгенов. — Есть ли риск для «Литке» самому застрять в таком льду, где стоит «Урицкий»?

Николает. — Есть. Если температура будет снижаться и лед смерзнет сильнее, возможны технические поломки на ледорезе. Водотечность «Литке» увеличится от значительных ударов об лед.

Козловский (штурман и секретарь судовой ячейки). — Мы академически подходим к вопросу, а надо подходить реально. За мою вахту я в полтора часа продвинул «Литке» вперед во льдах на полкорпуса. Как же мы в полторы суток так

доберемся до «Урицкого»? Надо оставить на «Урицком» зимовать охотников, но нам жечь напрасно уголь не стоит. Ледорез ему не поможет, так же как и аммонал.

Б о ч е к. — Если выводить «Урицкого», то попытка пробиваться во Владивосток отпадает. У нас имеются уже три приказа из центра о возвращении «Литке» во Владивосток, где он необходим Тихоокеанскому бассейну для ледокольных работ. Если весь уголь сожжем, пытаясь спасти «Урицкого», то «Литке» не сможет идти на восток. Я сомневаюсь в том, что «Урицкий» погибнет. Риск есть, он не такой огромный. Нужно дать начальнику зимовки Остальцеву указания, чтобы зимующие суда организовали на Айоне и Шелагском две базы с продовольствием, на случай гибели «Урицкого» и оставления его людьми. Людям можно предложить перейти на «Литке». Но я уверен, что никто сейчас не перейдет. Чем жечь уголь близ «Урицкого» без гарантии его вывода, лучше исполнить троекратный приказ центра — вернуть Владивостоку ледорез.

К о н е в (матрос, председатель судкома «Литке»). — Я скажу по-рабочему. Надо запросить прежде всего самого капитана Спрингеса. Что думает он о положении своего корабля? Узнать о моральном состоянии экипажа. У Спрингеса есть опыт полярных зимовок, он не первый раз в этом море. Жечь ли нам уголь на «Урицкого» или идти вперед? За двое суток нам не подойти. При выводе же из льдов возможно повреждение в таких тяжелых льдах кормовых частей судна. Нужно со вниманием отнестись к приказанию вернуть «Литке» Тихоокеанскому бассейну. «Литке» необходим там для других работ. Я знаю команду «Урицкого». Ребята бодрые. Если судно будет погибать, ребята выберутся. Надо снестись

с капитаном Спрингес. Сейчас преждевременно бояться того, какой лед мы встретим у Шелагского, но надо придерживаться указания из центра и идти на восток. Вы меня извините, но я по-рабочему скажу, что ни у капитанов, ни у руководства нет уверенности и в достижении Дежнева. Только с уверенностью можно действовать смело.

На совещании было решено снестись по радио с «Урицким», сообщив ему также о том, что в данной обстановке «Литке» бесполезно биться для спасения «Урицкого».

«Двадцать один час, второго октября 1932 года. Л/р «Ф. Литке» в районе мыса Шелагского. Разговор руководства экспедицией Евгенова и Боочка с капитаном н/х «Урицкий» Спрингес.

У аппарата Евгенов и Боочек. — Произведенные попытки форсирования льдов показали невозможность успешного продвижения. В течение двух часов форсированной работы смогли продвинуться максимум около двухсот пятидесяти метров в районе близ кромки. Для достижения вас необходима затрата трех непрерывных суток при сохранении данных условий погоды и еще более времени для вывода вас на кромку молодого льда. Это потребует израсходования трех четвертей всего имеющегося в наличии запаса топлива при очевидной невозможности пополнить бункера в дальнейшем из запасов зимующих судов. Опасаемся, что даже при этих условиях, без учета возможного их ухудшения, будут причинены вам и самому ледорезу тяжелые повреждения. Ухудшение условий или указанное выше создаст угрозу застревания самого «Литке» во льдах. Обсудив это, а также учитывая

троекратное приказание Наркомвода о категорической необходимости произвести попытку вывода «Литке» из Ледовитого океана, руководство, совместно с судовым советом и зимовавшими полярниками, решило дальнейшие попытки для вашего вывода прекратить, ввиду очевидной малой их эффективности. На всякий случай для вас необходимо будет организовать со стороны зимующих в Чауне судов продовольственные базы на побережья, как например, Айоне и Шелагском, о чем предупрежден Остальцев, зимующий с судами. Сообщите, какие еще мероприятия необходимы по вашему мнению при данном положении. Ждем срочного ответа.

У а п п а р а т а С п р и н г е с. — Считаю, что оставление «Урицкого» в данном положении опасно. Возлагал надежды на обещанную помощь мощного ледореза, также на позднюю навигацию, о которой говорило руководство. С прекращением паров «Урицкий» остается без всякой связи до подъема паров весной при благоприятном окончании зимовки. Необходимо срочно, при первой возможности, доставить на «Урицкий» мотор для зарядки аккумуляторов на случай необходимой связки с зимующими судами. Экипаж остался без обуви. Кроме валенок, необходимо достать сапоги или летние нерпячьи торбазы. Также сообщите место устройства продбаз. Свое мнение высказал в Дежневеве. Пожелаю вам счастливо выбраться из Ледовитого океана».

Ночью, при свете прожектора, «Литке» пошел к мысу Шелагскому, дробя молодой ледовый настил. Через два часа после снятия «Литке» уперся в непроходимый лед, устлавший спаянными между собой торосами все видимое глазом пространство.

«Литке» пытался форсировать лед, но безуспешно.

Ледорез оказался перед закрытыми воротами на восток.

Сам флагман обрекался на зимовку.

Но если это было очевидно для людей, стоявших на командном мостике, то для всех остальных зимовка «Литке» казалась невероятной.

Моряки смотрели с корабля вперед, на мыс Шелагский, — за ним, возможно, открывалась чистая вода на восток. Перед ледорезом стояли преградой те же пять миль торосистого, многолетнего сплоченного льда, которые разделяли нас недавно от «Урицкого». Преодолеть эти мили можно было лишь обезуглившись. Триста тонн угля надо было затратить лишь для того, чтобы подойти к самому мысу Шелагскому. Это значило затратить половину угольного запаса ледореза и не иметь возможности самостоятельного похода в следующую навигацию в случае зимовки. Руководство все же решило выждать несколько дней у Шелагского.

Зимовка всей эскадры

Все суда, кроме «Урицкого», стояли в Чаунской губе за Раутаном. Здесь, в губе, под защитой острова, им была обеспечена спокойная зимовка. Только «Урицкий» замерз в опасном, открытом для всех ветров, месте. Его таскало, вместе со льдом, то на восток, то на запад, и моряки «Урицкого» видели или вдруг теряли из виду мыс Шелагский.

Не найдя выхода на восток и получив радио от «Урицкого» о новых разводьях, которые сделал возле него второй день штормовавший южный ветер, ледорез снова ринулся на помощь к лесовозу. «Литке» быстро нашел свой старый канал, прорезанный им на-днях в молодом льду. Этот канал уже задернулся

Рискованная
посадка «Р5»
среди льдин.
Летчики
Бердник и
Левченко



Фото Разумовского

Фото И. И. Зеленого



«Сучан» в
в Колы-
мской
реке
среди ль-
ди
Чукотск-
го моря

тонким льдом. Отдельные торосистые льдины не потеряли свой ярко-красный цвет фуксина, приданный им гидрологами экспедиции еще с неделю назад.

Завидев чистую воду канала, местами затянувшуюся молодым льдом, тучей слетелись сюда птицы. Очевидно, они надеялись на то, что разводья будут появляться и в октябре, и не спешили покидать богатый, рыбный полярный бассейн.

Штурман Тарасов убил из малопулька полярную сову и ее песцово-белое оперение было такого же защитного полярного цвета, как у белого медведя, песка или у зимнего зайца.

В тонну весом, клыкастый морж-секач пытался, забравшись в наш канал, выброситься из него на лед. Но лед был еще молодой, полуфутовый, он не выдерживал тяжести морского зверя, и морж беспомощно барахтался, разбивая в осыпь молодой лед.

«Сибиряков», подняв паруса и воспользовавшись разрежением льдов, упорно продвигался на восток, к выходу из Ледовитого моря. Отчаянной смелости снова сопутствовала блестящая удача. «Сибиряков» вышел в Берингово море, где его взял на буксир тральщик «Уссуриец». Это произошло первого октября в пятнадцать часов. А мы получили первую весть об этом по выходе из Чаунской губы.

Походом советского корабля «Сибиряков» была рассказана миру живая легенда. Люди произвели Октябрь в Полуночном океане. Мы вместе с «сибиряковцами» восхищались их отважными руководителями.

Старые льды, сидевшие на мели, стали чаще попадаться навстречу, — эти льды, запорошенные недавним снегом, носили на себе следы полярных медведей. По молодому льду, словно собаки по деревне,

бегали своей прихрамывающей походкой песцы. Они совсем не боялись парохода.

«Урицкий» сообщал уже о том, что разводья впереди него снова закрываются, но в двух милях от него появилась новая большая прогалина чистой воды.

Ветер перешел снова к вест-норд-весту, а с утра шестого октября ударил зюйд-ост, временами переходивший в чистый зюйд, силой в девять баллов. Хотели посылать пешеходную партию на мыс Шелагский, но раздумали. Опасно было высаживать людей на лед, который в любой час мог притти в движение.

Дул зюйд-ост. Силой от семи до девяти баллов, — он потрясал ледяной покров моря, открывая в разных местах прогалины чистой воды. Всем уже грезился Владивосток, как вдруг ледорез повернул к Раутану. Как оказалось, «Литке» пошел навстречу молодому льду, двинувшемуся на него лавиной из Чаунской губы. «Литке» решил пропустить через свой форштевень весь этот молодой наторошенный лед, чтобы не быть унесенным им к тяжелым льдам в океан и не замерзнуть в опасном месте.

«Литке» шел под пятью котлами против молодого льда, бешено гонимый восьмибальным ветром. Ледорез топтался на месте, принимая на свой острый форштевень молодые ледяные полки.

Работая под пятью котлами, «Литке» не справлялся с наторошенным льдом, который местами садился на мель и временами забивал кингстоны ледореза. В трюм продолжала хлестать вода, и ахтерпик принимал воду, — спасательные помпы работали без перерыва.

Зимовать с таким судном в открытом море, во льдах, было рискованно. Как только насосы прекратят откачивать воду из ледореза, она замерзнет и

судно отяжелеет и затонет. Так говорил старший механик ледореза. С ним соглашалось руководство экспедиции.

Но утром седьмого октября мы снова подошли к торосистым льдам у мыса Шелагского. Не видно было разводий среди льдов. Перед ледорезом был тот же пятимильный барьер.

«Литке» скоро повернул в губу. Всем казалось, что ледорез повернул к открытым воротам на восток, что нужно еще немного решимости и смелости для того, чтобы пробиться сквозь ледяной барьер, прорваться на восток, быть может, на чистую воду, или красиво замерзнуть, сделав отчаянную попытку вырваться из Полярного моря.

Но руководство экспедиции искало не зимовки где-нибудь в районе Шалаурова или Северного, — оно стремилось сохранить от гибели ценный для Тихоокеанского бассейна корабль.

«Литке» шел назад в Чаунскую губу, теперь уже на зимовку — до июля будущего года, до вскрытия льдов Полярного моря.

Я постучался в каюту капитана Бочека. Он сидел за столом, в собачьей куртке, в шапке-финке, надвинутой на уши, и теплых, фетровых высоких сапогах. Лицо его еще было красно от морозного ветра. Он курил — это было для него необычно. Он смотрел в иллюминатор, где вырастали высокие, белые, словно саваном закрытые, горы Чауна.

Я сел на диванчик, не находя слов для беседы. Худое, маленькое лицо капитана Бочека еще больше вытянулось и посерело. Я почувствовал себя как бы в доме, где лежит покойник.

— Д-а-а, оставили «Урицкого»! — прервал молчание капитан Бочек. Он отвернул в сторону свое изможденное бессонницей лицо, и вдруг запрыгала

у него нижняя челюсть и глаза затуманились влажной поволокой, будто на верхнем мостике от сильного шквала.

— Не оказали ему помощи. Это очень тяжело. Это стра-а-а-шно тяжело для моряка!

Он отвернулся от меня, чтобы я не видел его волнения.

Вон показались и в иллюминаторе ледореза мачты и трубы пароходов всей эскадры, спрятавшейся на зимовку за островом Раутан у факторий.

Мы с трудом приближались к ним в молодом, настороженном льду.

На кораблях моряки обшивали борта тесом и засыпали простенки шлаком, утепляя помещения. Корабли делали последние приготовления к зимовке. Пятнадцатого октября по приказу прекратилось паровое отопление, и корабли начали размеренную, зимовочную жизнь.

Отступление для разбега

— Ну, пришли во Владивосток! — сказал стоявший на последней вахте штурман Козловский, когда «Литке» уперся в льдину почти у самого берега Певека, где молчаливо, по-зимнему, дремали остальные корабли.

Впервые Полярное море видело в своих льдах зимой столько кораблей. Триста моряков Северовосточной экспедиции по-советски решили встречать зимовку. Они избрали райкомвод и выбрали объединенное партийное бюро. Секретарем партийной зимовки был избран Козловский — штурман «Литке». Лучшие моряки и ученые были привлечены к преподаванию в учебном комбинате, где матросы

и кочегары должны были заострить свои знания, овладеть ими для того, чтобы лучше знать море и судно.

По льду Певекского замерзшего озера ровно кое-кто из моряков уже бегал на коньках в свитере и шлеме, будто на Патриарших прудах в Москве. Другие ходили на лыжах, и я вспомнил далекий Петровский парк.

Штурман «Микояна» Ман был все такой же, — зимовка не изменила ни блеска его голубых глаз, ни его улыбки. Он попрежнему шутил и бодрил смехом кают-компанию «Микояна».

На «Литке» освобождали от грузов кладовую, которая помещалась в нижней кают-компании. Здесь устраивался кубрик на тридцать кочегаров. В железную квадратную высокую печь вмазывали кирпичи и выводили трубы из помещения. В каютах, где предполагалось зимовать, ставились железные печурки, — как в Москве двадцатых годов...

Пятнадцатого октября «Микоян» и «Анадырь» погасили топки и перешли на камельки и керосиновые лампы. Электрики тянули провода от парохода к пароходу для того, чтобы пустить ко дню пятнадцатой годовщины Октября электроток от одного мотора по всем зимующим судам.

Бледное лицо капитана Бо́чека вдруг снова загорелось румянцем, глаза его вновь оживились и засияли. Капитан что-то придумал, но еще никому не рассказывал о своих думах.

Первые дни зимовки ознаменовались эпидемией жестокого гриппа.

В течение восьми суток я лежал на койке обессиленный, с высокой температурой, и совершенно отказывался от пищи, живя только одним чаем. Еще четверо суток я питался чаем с сухарями и только на

тринадцатые почувствовал возвращение к жизни. В этот день у своей койки я видел снова веселое, как всегда, лицо капитана Бочека. Он теребил, по старой привычке, свои, теперь остриженные под машинку, волосы и рассказывал таинственным полупопотом о планах будущего года. Он говорил тихо, будто для того, чтобы не спугнуть мысль.

Старый судостроитель, бывший капитан шхуны «Темп» Рябоконь и старый полярник брались осуществить идею Бочека. Уже подбирались ударная бригада из моряков в помощь этим двум капитанам. Весной, когда удлинятся дни, эта партия должна была отправиться на Колыму и построить на ней из местного отборного леса десять барж для сибирских рек.

Море учит и зовет к позиционной войне со льдом. Главные противники полярного мореплавания — ветры и течения, которые гонят лед и закрывают ледовым настилом морскую дорогу кораблям в навигационный период. Надо выслеживать, надо знать пути ветров и течений. Для этого необходимы гидрометеостанции на полярных мысах — заградителях льдов. Гидрометеоработники будут следить на мысах за погодой и сообщать о своих наблюдениях корабельным синоптикам, а синоптики раскроют на картах погоды замыслы штормов и предупредят продвигающиеся в Полярном море суда о прижимных ветрах, закрывающих дорогу льдами.

Северное полярное море должно иметь свой воздушный флот большого и малого радиуса действия. Самолеты — эти дальнзоркие глаза ледоколыщиков — покажут морякам во льдах свободные пути к новой жизни Советского Севера.

Северо-восточная экспедиция снабдила продовольствием и охотприпасами весь чукотский север, она

выручила зимовавшие в Полярном море обезуглившиеся суда «Лейтенант Шмидт» и «Колыму», привела — в исключительно тяжелый ледовый год — речной флот к устьям полярных рек, вдохнула жизнь в их еще недавно мертвые берега, доставила тысячи тонн груза для индустриализации края советской земли.

Захваченные быстро наступившим похолоданием, героические суда Северо-восточной полярной экспедиции отступили в Чаунскую губу. Это было отступление перед разбегом, перед окончательной победой над необжитым северо-востоком Союза, уже приобщенным отважными советскими моряками, воздушниками и учеными к социалистическому строительству.

Колыма гудит

Эти люди пришли в Колыму с первой эскадрой морских грузовых пароходов, открыли Колыму, как некогда казак Стадухин.

По плавниковому берегу бухты Амбарчик грузно расхаживал дальстровец Шифрин в собачьей куртке и шапке-ушанке. На зыбунах и кочках, колеблющихся под ногами, валяются, словно наторошенный лед, бревна плавника. За Шифриным тенью ходит рябоватый Ткачук, высокий, плотный и коренастый. У него в руках записная книжка. Люди подсчитывают залежи леса-плавника, принесенного сюда ледоходом с Колымы.

Первый пароход был приведен в Колыму в 1931 году капитаном Бочеком из Лены. С той же реки «Сибиряков» привел в Колыму два парохода-колесника. В тот же второй международный полярный год, вместе с судами Северо-восточной экспедиции,

Евгенов и Бочек привели к Колыме паровой и не-паровой флот, катера, баржи и кунгусы. На реку, протяжением в три тысячи километров, пришли навсегда жить и работать суда первого колымского пароходства.

Морские пароходы выгрузили грузы для Колымы в бухте Амбарчик. Грузы пролежат здесь год, а может быть два, пока попадут в глубинные пункты Колымы, для освоения этого далекого края. Надо спасти грузы от порчи, от гибели.

Шифрин никогда не был моряком, не управлял на реке пароходами и баржами. Но он как большевик понимал всю ответственность создавшегося положения.

Пароход «Урицкий» вез в своих глубоких трюмах лес для постройки в Амбарчике жилищ и амбаров. Но «Урицкий» зазимовал в открытом море, среди торосов, которые не раз зимой угрожали гибелью кораблю и людям. Вместе с «Урицким» зазимовал в Ледовитом море и весь лес, шедший в Амбарчик для строительства. Бухта осталась без зимовочных помещений для людей, без амбаров для прибывших на Север грузов.

Кончилась быстрая осень, наступила долгая темная зима с морозами и пургами. Надо спешить с подвозкой плавника к месту строительства на берегу Полярного моря.

Туда, где Шифрин и Ткачук подсчитывали лесные залежи, идет трактор. Часовщик, химик, механик, монтер, шофер, человек миллиона профессий, старичок Бергер, маленький, щупленький, сам управляет трактором. Из-под шапки-ушанки выбилась прядь седых волос. Трактор впрягается в сани, груженные плавником, отобранным для



Капитан „Литке“ Н. М. Николаев на мысе Перев

стройки, и, пыхтя словно с натуги, тянет поклажу к месту стройки полярного порта Амбарчик.

Надо было строить причал для речных судов и новые баржи для того, чтобы поднимать груз по Колыме, рубить дома и амбары.

Зимой подкрадывается хищная когтистая цынга. Молодой врач Кулешова разбивает в Амбарчике лазарет в первом, отстроенном доме, она ухаживает за больными и бодрит их своим спокойствием и неутомимостью. И когда она, бледная городская девушка, появляется под сводами этого плавникового дома, где лежат на койках рабочие, подкошенные цынгой, всем становится легче. Ее зовут к себе и просят не лекарств, а живых слов...

Из Чаунской губы на собаках едет один в Амбарчик полярной ночью старик доктор Старокадомский, много трудовых лет отдавший крайнему Северу. И старый и молодой доктора изгоняют цынгу из Амбарчика.

В пристройке к жилому помещению хрюкают свиньи. Шифрин взял их крошечными поросятами в совхозе Петропавловска на Камчатке. Они шли на пароходе «Сучан» к Колыме. Они подросли в долгой дороге по морю среди льдов. Они квартировали на верхней палубе в носовой части парохода. Каждое утро Шифрин спускался по скользкому от морских захлестов железному трапу к этим четвероногим полярным путешественникам, которые за своим шалашом не видели ни моря, ни льдов, ни унылых приземистых, голых берегов, возле которых пробиралась героическая эскадра.

И вот поросята — в бухте Амбарчик. Впервые после долгого морского пути они почувствовали твердую почву под ногами. Они стояли на вечной

мерзлоте самого западного края Восточно-сибирской тундры. Их мыли каждый день по утрам мылом со щеткой и даже здесь, в условиях полярного Севера, они были так же опрятны, как в совхозе на Камчатке.

За зиму они увеличились в числе. Они разрослись в шумящее стадо. Своим свежим и вкусным мясом они кормили первых людей нового порта Амбарчик.

Весной поднялись в Амбарчике остовы барж, высокие ребра которых обшивались баржовым тесом, выпиленным из колымского плавника. Шифрин с Ткачуком разделили плавник на четыре сорта. Первая категория леса шла на баржестроение, вторая — на постройку мола, третья — на жилищное строительство и только четвертый сорт, негодный ни для какой стройки, горел в железных печурках выросшего в одну зиму городка у самого входа в Колыму с моря. К приходу морских судов в Амбарчике были готовы причалы, к ним швартовались речные пароходы и баржи. Это был уже полярный порт Амбарчик.

И в Нижне-и в Средне-Колымске построили дальстроевцы новые дома, амбары и баржи.

Сказания о первых людях, пришедших с моря в тяжелый год с караваном кораблей, морских и речных, долго будут жить и после смерти зачинателей и участников героического похода.

На двадцать с лишним месяцев они ушли от шумного мира, от солнечного тепла и света к унылому Северу, чтобы переделывать его.

Никакая пороша не заметет след моряков — пионеров нового водного пути разбуженной гудками первых пароходов величаво-дикой Колымы.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Введение	5
Открылась Камчатка.	9
Преображенная земля	10
Город плывет в Колыму	16
Видна Ключевская сопка	19
Две каюты	21
Слышен остров Врангеля	25
Домик под снегом	29
Артель-кляуль	37
Впереди студеное море	48
Первая ледовая разведка	52
«Сучан» во льдах	57
Ледовый язык моря	62
Третий дрейф	66
Заседание во льдах	70
На выручку «Лейтенанта Шмидта» и «Колымы»	78
Колючинская застава	86
Встреча у Оммана	93
На лёдном посту	99
Остров Врангеля	103
История корабля	108
Ледовый марш	114
Взятие мыса Биллингса.	117
Полным ходом	123
Запад протягивает руку Востоку	128
Разгром речной эскадры	136
Капитан-большевик	142
Оглушенный мыс	147
Сроки на пределе	151

Первые колымские пароходы	157
Уши Колымы	159
Исход из Амбарчика	164
Ледяной океан держит корабли	167
Бои за Раутан	170
Чаунское решение	175
Одни в открытом океане	184
Зимовка всей эскадры	192
Отступление для разбега	196
Колыма гудит	199

Am

M2779

59/105cx-6

34-2

2264a



МОСКОВСКОЕ
Т-ВО ПИСАТЕЛЕЙ
ИЗД-ВО: Москва, 9, Б. Гнезди-
ковский пер., 10.
КНИЖН. МАГАЗИН: ул. Горького
д. 20/2 и 12.

цена 2 р. 50 коп.
переплет 50 коп.