



1986

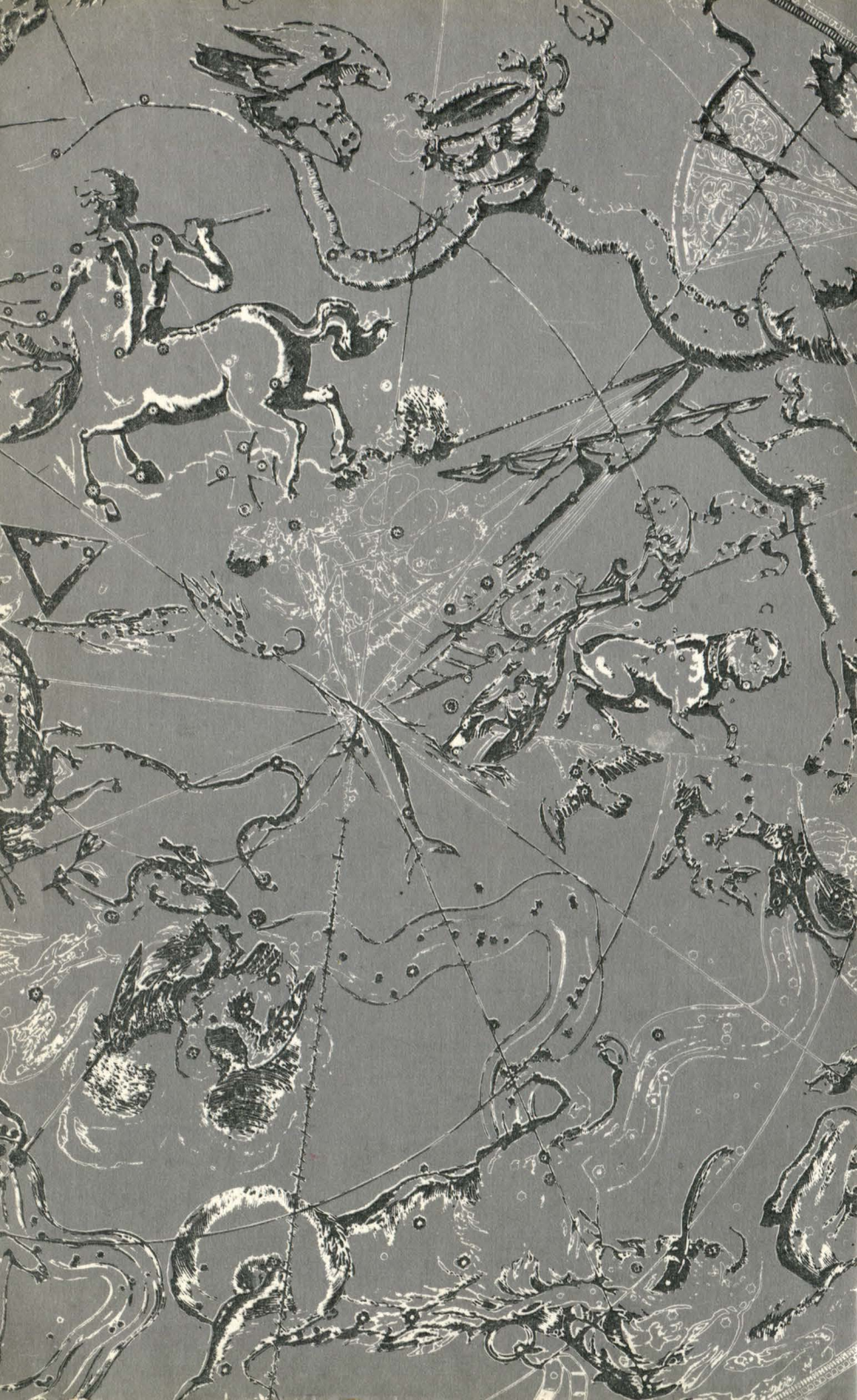
полярный круг



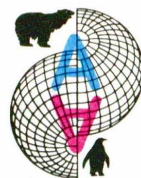
# полярный круг



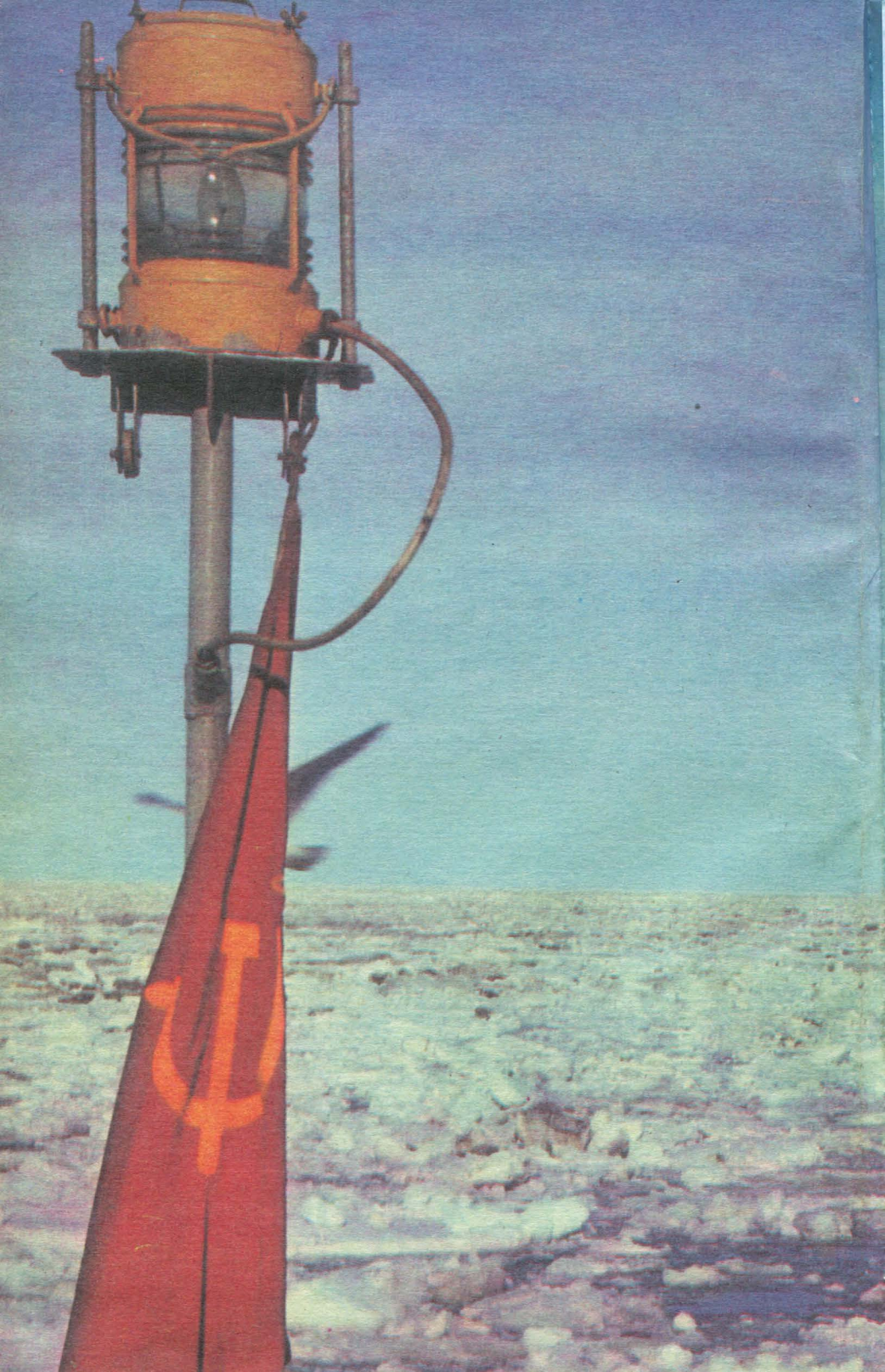
















# полярный круг



МОСКВА «МЫСЛЬ» 1986



ББК 26.89(88)  
П 54

**РЕДАКЦИИ  
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ  
ЛИТЕРАТУРЫ**

Редакционная коллегия:

**В. И. БАРДИН  
И. П. МАЗУРУК  
В. М. САНИН  
Ю. Б. СИМЧЕНКО  
Е. М. СУЗЮМОВ  
С. М. УСПЕНСКИЙ  
Л. П. ШВЕЦОВА  
А. В. ШУМИЛОВ  
(составитель)**

Художники:

**Е. В. РАТМИРОВА  
Е. Е. ДАНИЛЬЦЕВ  
О. Г. ЧЕРНЫХ**



## СОДЕРЖАНИЕ

### I. В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ

Реданский В.	8	АРКТИКА РОДНАЯ... Фотоочерк
Мезенцев В.	14	ЛЮДИ И ЛЬДЫ
Чернов А.	31	ТАЙНА КРЕЙСЕРА «ЭДИНБУРГ»
Деев М.	43	АДМИРАЛ АРКТИКИ
Вельмина Н.	60	ВРЕМЯ ЖИТЬ
Григорьева Н.	75	ОН ПЕРВЫМ УСЛЫШАЛ «SOS»
Чикер Н. Чернов А.	86	«САДКО» ВЫХОДИТ ИЗ МОРЯ

### II. В КРАЮ ПОЛУНОЧНОГО СОЛНЦА

Орлов В.	96	В УЩЕЛЬЯХ ПЛАТО ПУТОРАНА. Фотоочерк
Гаген-Торн Н.	110	ПУТЬ К СЕВЕРУ
Попов Г.	126	БЕЛОМОРСКИЕ ЮНГИ
Ярославцев В.	134	САЛЮТ ПОЛЯРНЫМ СОБАКАМ!
Кравец В.	141	АТТААХЫН КЕПСЕЛЬ С ТАЙМЫРА
Попов С.	146	ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
Сележинский Г.	156	У ЧУКОТСКИХ ГОВОРУХ
Шебеко А.	165	СЪЕДОБНЫЕ РАСТЕНИЯ ТУНДРЫ

### **III. ПОД ЮЖНЫМ КРЕСТОМ**

Рудой А.	180	ПРОШЛОГОДНИЙ СНЕГ
Стругацкий В.	194	АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЛЕГЕНДА
Дурынин Ю.	212	ДЖИМ
Дюргеров М.	225	ПРОГУЛКА К«ИМПЕРАТОРАМ»

### **IV. ВЕСТИ ВЫСОКИХ ШИРОТ**

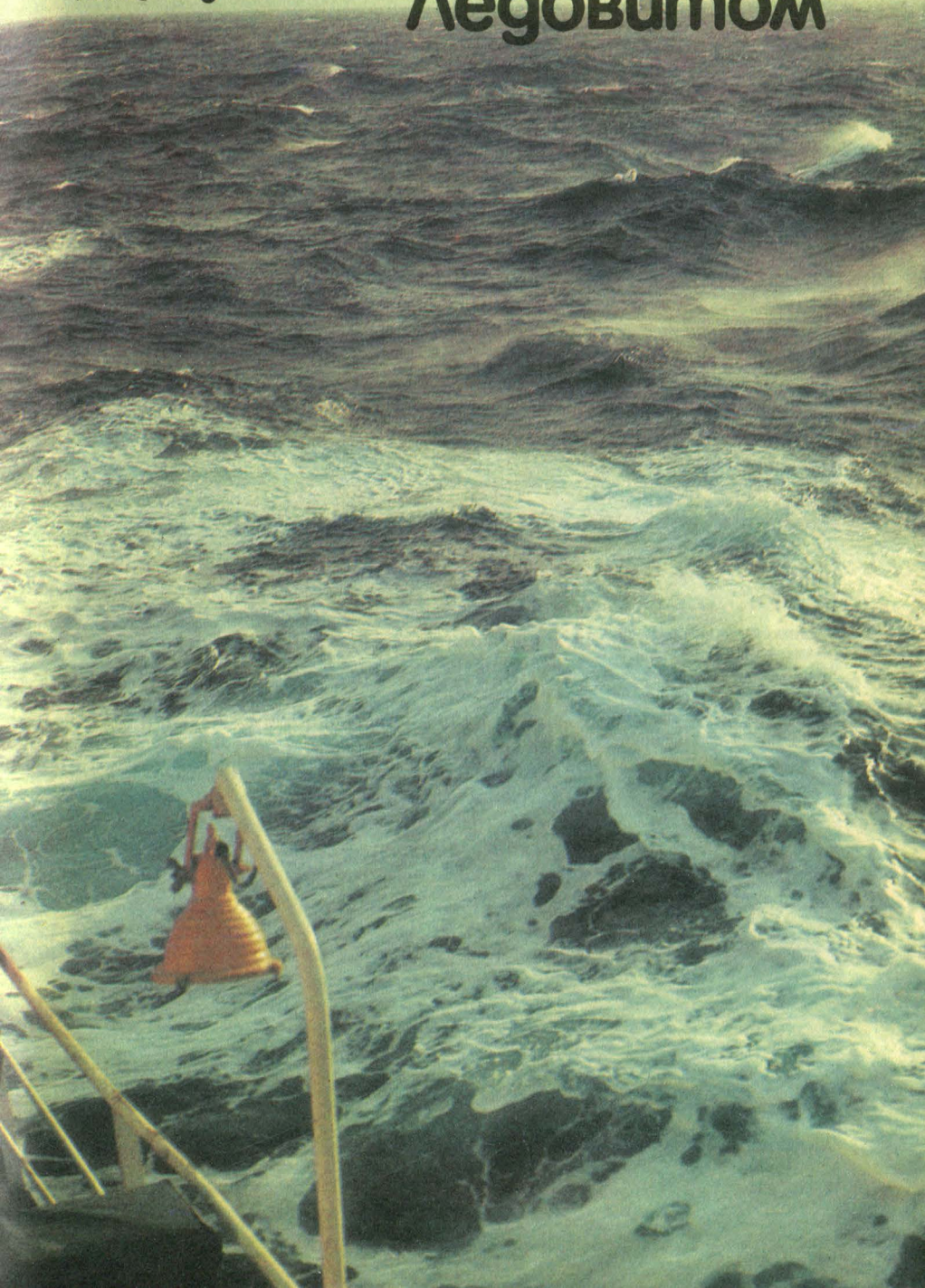
Королев В.	236	ПО СЛЕДАМ ДМИТРИЯ ЗЫРЯНА
Алексеева Л.	242	СПОЛОХИ НАД ХОЛМОГОРАМИ

ТОПОНИМИКА АРКТИКИ  
Факты подобраны Сергеем Поповым



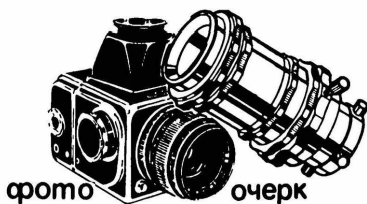


# В Северном Ледовитом



**Владимир РЕДАНСКИЙ**

## **АРКТИКА РОДНАЯ...**



**Реданский Владимир Георгиевич.** Родился в 1924 г. в Ленинграде. Окончил Государственный университет им. А. А. Жданова. Участник ряда полярных экспедиций. Действительный член Географического общества СССР. Почетный полярник. Автор трех книг и многочисленных статей по истории освоения высоких широт и боевых действий в Заполярье в годы Великой Отечественной войны. Член Союза журналистов СССР. Живет в Москве.

Родина наша северными своими пределами обращена к Арктике, краю вечных льдов, пурги, морозов, краю, где умножилась русская слава. Каких только эпитетов не удостоилась Арктика! Гостеприимная и необыкновенная, далекая и близкая, таинственная и загадочная... Сейчас к этим и многим другим определениям можно, без сомнения, добавить «трудовая», ибо здесь, в полярных широтах, живут и работают тысячи и тысячи советских людей: полярников, геологов, летчиков и моряков, промысловиков. Для всех них она стала поистине родной. Тех, кто породнился с Арктикой, она щедро одаривает радостью встречи с неповторимой природой, удивительными открытиями, гордостью за свой нелегкий, порой опасный, но неизменно счастливый труд, крепкой, как лед, дружбой...

Сколько мест на побережье и островах Северного Ледовитого океана овеяно романтикой пер-





Енисейский порт  
Дудинка

Памятник В. И. Ленину  
на Октябрьской площади  
в Норильске

Норильск трудовой







Остров Белуха.  
Памятник-маяк

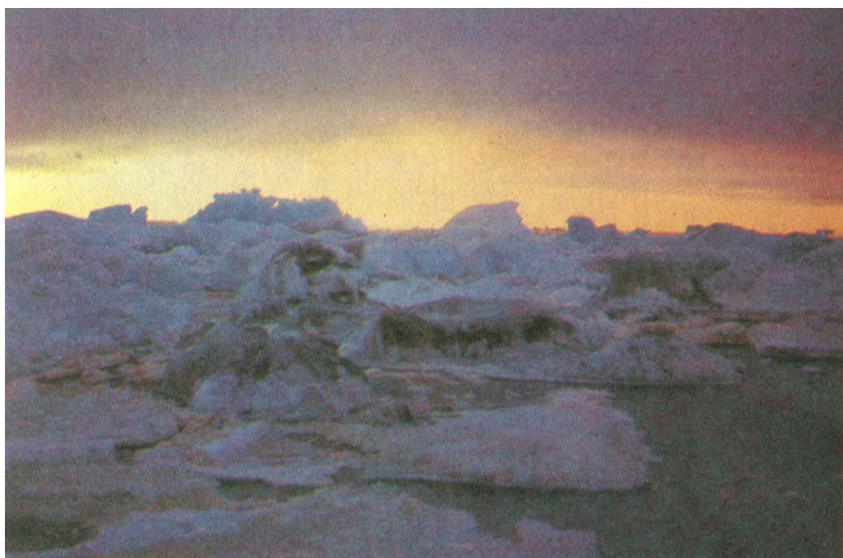
Визитная карточка  
Тикси



вопроходческих поисков и героических свершений!

Мыс Челюскин. Открыт без малого четверть тысячелетия назад С. Челюскиным, участником Великой Северной экспедиции. Самая северная оконечность Евразийского материка. Ничем не приметный выступ стилой суши, украшенный разве только вздыбленными и потрескавшимися от арктических морозов темно-серыми плитами сланцев. Но это ему в память о замечательных наших соотечественниках — первопроходцах салютуют суда, идущие Северным морским путем.

Говорить сейчас о нашей национальной транс-арктической магистрали нельзя, не упомянув о выдающейся победе советских моряков и полярников — обеспечении на ее западном участке круглогодичной навигации. Подумать только, сюда, к берегам Таймыра, в енисейский порт Дудинку, строго по расписанию, как в пас-



Современный Певек

Чарующие краски Севера  
(у мыса Шмидта)

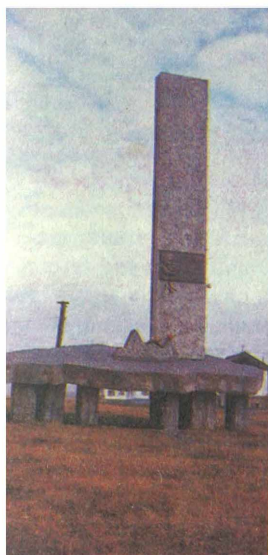
сажирском сообщении, и в полярную стужу, и неласковым коротким летом приходят могучие транспортные суда, чтобы доставить необходимые жителям Севера грузы и вывезти норильскую руду!..

«Жемчужина» полуострова сокровищ — Таймыра — Норильский горно-металлургический комбинат имени А. П. Завенягина. Гордость советской цветной индустрии обеспечивает страну никелем, медью, кобальтом. Растет, ширится, хорошеет рожденный комбинатом город. Пятидесятилетие Норильского комбината, отмечавшееся летом 1985 г., почти совпало с сорокалетием разгрома фашизма. Символично совпадение этих двух юбилеев. Добытый здесь, за Полярным кругом, никель, так необходимый для военной промышленности, стал важным вкладом северян в дело Победы.

Работал на нужды фронта и Северный морской путь. В 1942 г. раскаты военной грозы







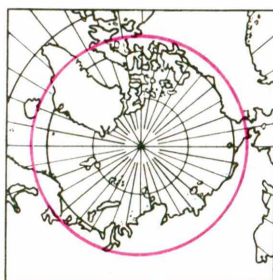
В восточном районе  
Арктики

У входа в бухту  
Провидения

Обелиск в честь  
Г. А. Ушакова  
на острове Врангеля

достигли Карского моря. 25 августа неподалеку от острова Белуха орденосный ледокольный пароход «А. Сибиряков» принял неравный бой с германским тяжелым крейсером, тайно проникшим в арктические воды. Ценой своей гибели он оповестил моряков-полярников о том, что фашисты стремятся помешать арктическим перевозкам. Но и здесь планы гитлеровского командования провалились... Теперь путь кораблям, идущим мимо острова, указывает памятник-маяк, поставленный гидрографами Диксона. По краю арктического побережья Советского Союза разбросаны многочисленные поселки — форпосты наступления человека на суровые силы заполярной стихии: Амдерма, Диксон, Хатанга, Черский, Певек (в 1967 г. он получил статус города), Мыс Шмидта, Провидения. С каждым годом меняется их облик. Поднимаются благоустроенные многоэтажные дома. Воздушные мосты соединили самые отдаленные пункты с центральными районами страны. К полярникам пришло телевидение.

Многие поколения русских и советских людей посвятили себя освоению бескрайних ледяных просторов Арктики. Немало прекрасных жизней отдано во имя благородных целей. Память о первопроходцах хранят древние летописи и исторические труды, географические названия, обелиски. Дело их самоотверженно продолжают те, кто живут и трудятся сегодня за Полярным кругом.



## топонимика Арктики

### Тропики в Арктике

Мысом Гаваи назвал юго-восточную оконечность острова Врангеля в 1867 г. американский китобой Томас Лонг потому, что на Гавайских островах перед этим базировался его барк «Нил».

А вот остров, пролив и залив Куба в дельте реки Лена — просто случайное созвучие местных названий с островом у Американского континента. Куба по-якутски — лебедь-кликун. Этих птиц здесь летом предостаточно.

Правда, находящийся неподалеку остров Америка-Куба-Арыта (в переводе «Американский Лебединый остров») имеет-таки отношение к Новому Свету. Здесь в 1882 г. высадились группа американских моряков во главе с Д. Де-Лонгом, совершавшая шлюпочный переход от Новосибирских островов, где погибло их судно.

А солнечная Куба все-таки переехала в Арктику. Проливом Свободной Кубы назвали в 1961 г. полярные гидрографы акваторию между островом Самуила и восточным побережьем полуострова Таймыр.

## ЛЮДИ И ЛЬДЫ



Мезенцев Владимир Георгиевич. Родился в 1953 г., окончил филологический факультет Одесского государственного университета. Работал в Черноморском пароходстве пассажирским помощником капитана на теплоходах «Казахстан» и «Леонид Собинов»; затем — в журналах «Морской флот», «Молодой коммунист», в Гостелерадио. Во время трудной навигации 1983 г. был командирован в Арктику спецкором газеты «Труд». Автор многих публикаций в газетах «Известия», «Комсомольская правда», «Труд», в журналах «Морской флот», «Молодой коммунист» и т. д. Автор документальной повести «Знойный курс» (издательство «Молодая гвардия», 1978 г.). В настоящее время — журналист газеты «Труд». Живет в Москве.

### «Коля Мяготин»

Эта навигация запомнится надолго. Никогда еще ледовая обстановка на востоке Арктики не бывала такой тяжелой.

Почти постоянные северо-западные и северные ветры прижали к берегу огромный айонский массив льда. От берега и, кажется, до самого полюса не было в этом массиве ни трещин, ни разводьев. В прибрежной зоне толщина наслоенного, смерзшегося в монолит льда достигала десяти метров.

Наступила осень, надвигалась полярная ночь. Теплоход «Коля Мяготин» и еще семь судов стояли в Певеке, ожидая вывода во Владивосток. 3 октября подул наконец отжимный ветер — ледовая обстановка улучшилась. Караван под проводкой ледоколов двинулся на восток.

«Коля Мяготин» шел, как говорят моряки, «на усах» — толстыми стальными тросами был почти вплотную притянут к корме ледокола. В тяжелых льдах так безопаснее. Но уже у мыса Якан судно получило первые повреждения корпуса. 5 октября — внезапно, вопреки прогнозу — ветер перешел на северо-западный. Началось сжатие.

6 октября. Караван застрял. Атомоход «Леонид Брежнев» — флагман советского ледокольного флота — радирует в штаб морских операций: «Во время околки каравана сломали лопасть левого гребного винта». На «Коле Мяготине» повреждена рулевая машина.

7 октября. Сжатие продолжается, «Коля Мяготин» получил пробоины в четырех междудонных танках. Ледокол «Адмирал Макаров» пробивается на помощь. Отступает и вновь бьет, бьет, бьет лед. Несколько сот метров — несколько часов работы. Летит со столов посуда, лопаются трубопроводы.



8 октября. Положение «Мяготина» становится критическим. Очередным сжатием разорвало обшивку. Судовые насосы не справляются, трюм затоплен по ватерлинию. Судно с креном 13° на левый борт выдавило на лед. Принято решение эвакуировать людей. Ледоколы «Ермак», «Капитан Хлебников» вертолетами сняли 20 человек. На «Коле Мяготине» остается 12, потом 10 моряков...

На аварийное судно перешел опытный капитан-наставник Дальневосточного пароходства Владимир Иосифович Глушак, который вместе с капитаном Валентином Алексеевичем Цикуновым возглавил спасательные работы. Водолазы пошли под лед, потом, когда выгрузили часть грузов на лед, опустились в затопленный трюм. Их сообщения поначалу казались невероятными: семиметровая глубокая вмятина, разорваны, деформированы все шпангоуты, в борту — зияющая пробоина длиной 2,5 и шириной 0,5 м. Ежечасно через нее поступало 2 тыс. т воды.

Можно ли восстановить судно на мореходность? Запасов цемента и песка явно не хватало. На помощь морякам пришли береговые организации. Ледокольными вертолетами доставили на судно 7 т песка, 7 т цемента — сама по себе отнюдь неординарная операция.

Экипаж приступил к заделке пробоин. Наварили арматуру, сделали опалубку... Работать приходилось в неимоверно трудных условиях. Ширина коридора между стоящими в трюме контейнерами и искалеченным бортом составляла всего 1,5 м. В этой щели при температуре, опускавшейся ниже минус 20°, круглосуточно — шесть суток — шла борьба за жизнь судна. Люди валились с ног, но никто не сдавался, не просил отправить его на ледокол или на материк.

И вот наступил час, когда атомоход «Леонид Брежнев» и ледокол «Капитан Хлебников» начали выводить аварийное судно из тяжелых льдов. Этому предшествовали кропотливые расчеты, проведенные в штабе, горячие дискуссии о том, куда вести раненый теплоход. Одни советовали, врубив его в припай, оставить на зимовку у мыса Биллингса. Другие рекомендовали попытаться провести его обратно в Певек. Однако путь туда тоже был уже перекрыт ледяным массивом. Арктика оставила морякам одну дорогу — узкую полосу воды, уходящую на восток. Риск велик — избежать ударов о лед невозможно, наспех заделанные пробоины почти наверняка откроются. Решение принято — вести аварийное судно к кромке, оттуда — по чистой воде — в Провидения...

Казалось, Арктика сделала все, чтобы погубить теплоход. Лед, лед, узкая трещина, уходящая на восток... Размывало цемент, сорвало пластырь, вновь лились потоки воды в трюм. Временами, когда ситуация становилась критической, экипаж покидал судно, оставляя на нем только аварийную партию, потом снова поднимался на борт... Так шли...

Сейчас теплоход уже выведен на кромку. До Провидения — несколько суток хода. Какими они будут для моряков, мы все скоро узнаем.



Теплоход «Коля Мяготин» в плавании. 1983 г.  
*Фото В. Г. Реданского*

## **Обычная работа**

...Когда я впервые увидел «Колю Мяготина», он полулежал на борту и издали напоминал... кита: над его палубой непрерывно вздымался фонтан. Это могучие насосы выбрасывали из трюма поступающую воду.

По спущенному штурм-трапу поднимаюсь на борт корабля. По сведениям, полученным в штабе, я знал, что экипаж вновь покинул теплоход по приказу командования. На борту — только аварийная партия.

Я ожидал встретить угрюмых людей, изможденных схваткой со стихией. А сам «Мяготин» виделся мне беспомощным, безжизненным судном, еще каким-то чудом державшимся на плаву. Но встретивший меня капитан и все его помощники были гладко выбриты, одеты в свежие рубашки и обедали на накрахмаленных скатертях. В горшочках стояли цветы, а из кранов бесперебойно поступала горячая вода.



Восточно-Сибирское море за ледоколом.  
*Фото В. Г. Реданского*

Капитан — небольшого роста, плотный, как говорится, сбитый. Во всем его облике — решительность. Очевидно, он понял меня без слов, мне не терпелось увидеть все своими глазами. Валентин Алексеевич принес высокие сапоги, телогрейку. Когда я облачился, кивнул:

— Пошли...

Хватаясь за заиндевшие скобы, мы спустились на твиндек, потом еще ниже, в трюм.

Мы стояли с капитаном на семиметровой глубине этого гигантского колодца, а из борта прямо нам под ноги с шумом врывалась «горная река» метров семь шириной. Вода бурлила, клокотала, шипела. По трюму плавали льдины, прорвавшиеся через разорванный металл. Гибель теплохода казалась неизбежной. Корма задралась, нос опустился... Кроме трюма оказались затопленными еще четыре танка...

Экипаж на «Коле Мяготине» молодой. Средний возраст — 20—22 года. Никто еще не попадал в такие ситуации. А значит, опыта борь-



бы за живучесть судна, конечно, не было. Маленький штрих: для заделки пробоины потребовалось приготовить бетон, а никто не знал, как это делается. Лишь капитан Цикунов (как-никак, 41 год — это уже возраст солидный для командования таким кораблем) один раз имел дело со стройматериалами: ладил гараж для своих «Жигулей». Этот опыт и позволил ему быстро обучить команду ставить цементные ящики.

— Я слышал, вы тоже работаете в трюме?

— Это моя обязанность, — ответил капитан, — быть вместе со всеми... Сначала мы боролись за жизнь судна, а уж потом за свою собственную...

...Капитан покидал судно последним. Собрал все документы, бумаги, внимательно осмотрел каюту — нельзя ничего забыть. Взгляд задержался на портрете дочки. Такая далекая и близкая одновременно, Аленка улыбалась отцу, как в тот час на причале, когда вместе с мамой и старшим братом провожала его в этот рейс. Валентин Алексеевич снял портрет со стены и бережно завернул его в меркаторскую карту. Теперь, кажется, все!

Его ни на минуту не отпускала саднящая душу мысль: неужели он все-таки не выживет, этот «Коля Мяготин»?

Впервые в своей морской биографии Цикунов поднялся по трапу этого судна полновластным хозяином мостика. Разбудил его среди ночи, и он без запинки назовет дату приемки — 15 октября 1979 г.

Сложным и тяжелым было это восхождение на капитанский мостик. Валентин Алексеевич закончил Сахалинское мореходное, а затем Высшее инженерное морское училище, что во Владивостоке. Работал штурманом на разных судах Сахалинского управления рыбной промышленности и Дальневосточного пароходства. И назначение на должность капитана воспринял как честь, которую надо оправдать делами.

Под стать капитану подобралась вся команда, влюбленная в свой теплоход. В эти трудные дни каждый моряк рвался с ледоколов, куда были временно эвакуированы мяготинцы, на погибающее судно. Но Цикунов мог пустить лишь самых нужных, а значит, и самых лучших... И кажется, не было более счастливых людей, чем те, кому выпало работать в этих экстремальных условиях. Мороз минус 25°. Ветер. Железо прилипало к рукам. Пальцы почти не гнулись. А моряки работали по пояс в холодной воде, отпихивая от себя плавающие глыбы льда.

Судно раскачивало на волнах, и вся эта ледяная каша бесновалась, грохотала прибоем, сшибала с ног. Что заставляло людей стремиться на почти обреченный теплоход, рисковать жизнью, которая, как известно, дается один раз? Я видел лица юных матросов. Как горды они были капитанским доверием, как безоглядно рисковали собой! И не было в том риске ни любования собственным бесстрашием, ни желания выделиться. Просто каждый понимал, что и от него зависит жизнь судна. И каждый хотел ее сохранить.

Любой моряк, если он, конечно, настоящий, относится к своему кораблю, как к живому существу.

— Ведь ему только человек может помочь, — скажет мне позднее Цикунов, словно речь шла не о грудe металла, а о погибающем друге.

Нет, не за деньгами, не за славой бросались на пробоину моряки. Здесь, в Арктике, проявились лучшие качества человеческой души — храбрость, отвага, мужество.

Никто из мяготицев не просил отправить его на материк, не прикидывался больным, не сачковал. Сам капитан подавал пример молодым морякам. Он последним покинул борт судна и первым вернулся на него, как только появился проблеск надежды.

Позже, в Providении, Цикунов встретил старинного приятеля, главного механика ледокола «Магадан» Виктора Ивановича Бойцова. Вернее, встретились-то они еще раньше — в Северном Ледовитом (ведь «Магадан» буксировал «Колю Мяготина»), а вот поговорить по душам в долгожданной тишине выпало только здесь, в бухте. Рейс закончился, волнения остались поозади, и разомлевшие от радости моряки уже не казались строгими командирами, а стали вновь Валеи и Витеи, которые давным-давно гоняли вместе в футбол в родном порту, безусыми моряками на одном судне начинали свои морские биографии, ходили через океан в Америку.

Подтрунивая над товарищем, Бойцов заговорил, подражая высокопарному слогу о друге-герое, о великом почете быть с ним знакомым и о шансе погреться в лучах его славы.

— Брось трепаться, — хлопнул друга по плечу капитан, — уж кто-кто, а ты-то прекрасно понимаешь, что никакого подвига не было — была обычная наша работа в Арктике. И ничего больше.

Такой вот капитан, такой вот «Коля Мяготин»...



Капитан В. А. Цикунов

## Радиограммы

*Дорогие наши шефы. Следим за вашим дрейфом. Будьте мужественны. Родина не оставит вас в беде. Пионеры 7-го класса Ярополецкой средней школы.*

Из Свердловска.

*Пионеры отряда имени Коли Мяготина узнали, что ваш теплоход, как и другие корабли, попал в ледяные тиски Чукотского моря, и рейс проходит в тяжелых условиях. Мы, пионеры, гордимся вашим мужеством. Вместе с вами переживаем за судьбу тех, кто попал в объятия ледового плена, восхищены мужеством экипажа. Надеемся, судно будет в новом рейсе.*

Из Юргамыша.

*С волнением прослушали известие о случившемся. Восхищаемся мужеством экипажа в неравной борьбе со стихией. Поздравляем благополучным возвращением. Дружина имени Коли Мяготина Юргамышской школы.*

Из Красногорского.

*Гордимся вашим мужеством. Всегда с вами пионеры 5-го «А» класса!!!*

Из интервью с капитаном теплохода «Коля Мяготин» В. А. Цикуновым.

— Я уже пятый год на «Мяготине». У нас комсомольско-молодежный экипаж. В этом году по итогам работы ему присвоено звание «Экипаж высокой культуры производства». Вместе со мной пришел и Юрий Иванович Дымшаков, ставший сегодня нашим «дедом». Вообще экипаж у нас стабильный. Давно работают второй механик Владимир Михайлович Мышкин, электромеханик Владимир Иванович Власов, третий механик Николай Филиппович Заворуев, начальник радиции Николай Петрович Малиновский — наш бессменный председатель судового комитета.

Всего экипаж у нас состоит из тридцати одного человека. Сейчас он полностью укомплектован. Хороший, боевой народ. С этими людьми мне, капитану, было очень легко работать. Может быть, есть и лучше суда, где и порядка больше, и традиции иные, но вот на этом маленьком теплоходике «Коля Мяготин» так всё сработалось, притерлось, сдружилось, что лучше, кажется, и корабля не сыскать. Этот экипаж не спасет ни перед какими трудностями. Порукой в том — очень тяжелые дни, проведенные недавно в Арктике.

Вспоминаю, как из-под снега на берегу нужно было выдалбливать песок, носить его на вертолет, потом привозить на ледокол и уже с него доставлять на наше аварийное судно. Делалось это по трапу-сходне, по стальной скользкой палубе в ночное время... А ведь это было еще не все. Нам предстояло спускаться в трюм и в ледяной воде замешивать цемент под мощными струями. Они обдавали с головы до ног. Люди были мокрые, замерзшие, холодные. Но никто не уходил, все работали до конца. То же самое было и при постановке пластыря.

Требовалось завести под киль стальные концы, протащить их под дни-





Аварийные работы  
начались

щем судна, примерить пластырь... А потом поднимали и вытаскивали водолазов, работали на лебедках. Казалось, всё живое заледенело, а люди ничего, держались...

Кого я могу назвать в первую очередь? Конечно, моего старшего помощника Юрия Федоровича Ходуса, боцмана Владимира Александровича Смирнова, плотника Александра Дмитриевича Стрига, матроса Сергея Николаевича Волкова, третьего помощника Николая Семеновича Третьякова, газосварщика Бориса Зиновьевича Иванова... Только один раз по моему приказу они покинули судно, а потом всё время оставались на теплоходе, вместе со мной.

Эти люди — наша гвардия. Но за весь рейс у меня ни к кому не было претензий. Ни разу я не услышал отказа или возражения, что нельзя что-то сделать. Просто не мог оставить всех на борту, помня о безопасности.

Испытание на живучесть продолжалось постоянно. Насосы то справлялись, то не справлялись. Трюм затопляло. Люди, находившиеся на борту, круглосуточно занимались заделкой пробоины.

Из телогреек и простыней мы делали затычки. Но их выбивало водой. Ветры были северо-западные, двенадцать — семнадцать метров в секунду — это до шести-семи баллов, и зыбь была три-четыре метра, суд-

но постоянно качало, и вода в трюме металась от борта к борту, как береговой прибой. И в этих условиях тоже работали. Если не успел отскочить, то попал под этот вал. Я такого никогда не видел. Накрывало с головой. Но мы старались все-таки отскакивать. Куда? Там у нас стояли высокие платформы для насосов. Ну и на борта — там за скобы можно зацепиться...



Помпы работают на полную мощность

В трюме постоянно работало человек пять. А когда резко увеличилось поступление воды, мы спускались туда все. На мостике оставался один капитан-наставник.

Насосы задыхались. Их надо было передвигать, а вес почти каждого из них достигал полутонны. Не успели мы их установить, как оборвало стальные тросы крепления, и нужно было снова их устанавливать.

До этого в трюме был лед. После первого же затопления палуба трюма покрылась на семьдесят сантиметров слоем льда. Потом, разрушенный водой, он всплыл. Теперь вместе с водой летали глыбы льда, вес которых тоже достигал полутонны. Не успели мы поставить семиметровый цементный ящик, как его вмиг раскрошило этими льдинами.

Что я ощущал, о чем думал? Конечно, как спасти теплоход... Сон? Ну, бог с ним, потом выспимся... У моряков, особенно у капитана, часто бывает по несколько бессонных ночей и даже по несколько суток. В это втягиваешься, приучаешь себя не спать. Это не представляет для меня большой тяжести. Ну, под ледяной душой попал... Так потом обсушиться можно... Главное, чтобы теплоход был жив.

Думалось ли самому, что накроет? Нет, эти мысли никогда не приходят в голову. Каждый, кто работает давно на море, привыкает и к опас-

ности. Здесь все взаимосвязано: сохранишь жизнь судна — сохранишь и свою жизнь. А за судно мы боролись не щадя живота.

Конечно, бывает, что чего-то боишься. Но об этом никогда нельзя думать, иначе погибнешь. У тебя опустятся руки, и ты перестанешь себя спасать. Будешь думать о спасении, но не спасешься. А вот когда не думаешь, не закиливаешься, как сейчас говорят, то все как-то само собой получается. А уж потом только вспоминаешь: «Черт возьми, в какую же я передрыгу попал. А ведь мог костей не собрать...» Но в момент опасности за тебя должны работать твой опыт, знания, интуиция, сила, работать автоматически...

Все мы были на «Мяготине», как пальцы на одной руке. Все знали, что делать, и делали быстро, сноровисто, четко. Ни один из нас не хотел покидать судно. Я считаю это нормальным.

Работая на других судах, я сталкивался с людьми, которые в минуты значительно меньшей опасности опускали руки и погибали. Среди нас таких людей не было.

Однажды, когда положение было очень критическое, я на минуту потерялся. Капитан — тоже человек, хотя старый английский устав и определяет его вторым сразу после господ бога. В этот момент радист принес радиограмму. Члены экипажа, находящиеся в данный момент на берегу, просили отозвать их из отпуска. Вы понимаете, они хотели быть вместе с нами. В аду! Поверьте, это было, как рука друга, протянутая через льды Чукотского моря. В тот же день я послал запрос в кадры.

## Морская практика

Есть на флоте такое понятие — «морская практика». Словари и учебники коротко определяют его как «комплекс знаний, необходимых для практического управления судном и его механизмами при самых различных обстоятельствах и условиях плавания, и выполнение многообразных судовых работ по содержанию судна на должном уровне технического и санитарного состояния, а также заданий по транспортировке грузов и пассажиров, по буксировке и т. п.».

Преподают морскую практику, как известно, в мореходках, а после окончания каждого учебного года будущих штурманов, механиков, радистов посылают на корабли за тем самым «комплексом знаний», без которых не то что капитаном, но и опытным матросом не станешь. Здесь уже одной теории мало — море должно само проверить тебя на прочность. Здесь не преподавателю, а океану сдаешь экзамен на аттестат зрелости.

На «Коле Мяготине» таких практикантов было четверо — четверо безусых мальчишек, до той поры ни разу не нюхавших Арктики. Вот они стоят на полубаке — курсанты Владивостокского мореходного училища, вернувшиеся с первой практики, — Виталик Глухенький и Костя Чижов, Олег Аркадьев и Володя Малютюк. С них еще не слетела мальчишеская бравада, дескать, все нипочем и любое море — по колено. Им еще хочется доказывать право на место под солнцем Арктики. И не ведают они, что главный экзамен по морской практике уже выдержан. На «отлично»!

Разговор снова возвращает нас к драматическим событиям, происшед-



шим в Чукотском море. С самого начала рейс выдался тяжелым. Но ребята не унывали. Они несли вахты на мостике, стояли на руле, выполняли различные судовые работы: «что боцман скажет». И всякий труд был им в радость. Что ни поручат — скатывать палубу или дежурить на камбузе, драить медяшку или наводить порядок в форпике, все делали быстро, легко, с шуткой, будто играючи. Каждому хотелось доказать — ему по плечу тяготы матросской службы, не случайный он человек на флоте... И никто не знал, что будет с ними через сутки.

В ту ночь судно уже прочно вмерзло в лед. Началось сжатие. Белые ледяные валы зловеще надвигались на беспомощный теплоход.

Поеживаясь от колючего норд-веста, вахтенный Олег Аркадьев обходил судно. Моряк он потомственный: два его дяди работают стармехами — один на БМРТ, другой на «Богатыре» — есть такой спасатель у рыбаков. А отец командует теплоходом «Рязань».

— Мы с ним виделись в заливе Лаврентия, — бесстрашно, как и подобает сыну капитана, сообщил Олег. И казалось, встреча двух моряков произошла не на краю земли, а по пути в школу или кинотеатр. — Маме я еще из океана написал. Из Северного Ледовитого... Она не волнуется. (Можно себе представить!) А с папой скоро опять встретимся в Провиденции.

Нет, это не бравада, а гордость. Гордость за то, что и он, Олег, шагнул наконец в мир отца, в котором география не уместается в школьный учебник, а животный и растительный мир не ограничивается кабинетом биологии.

В ту ночь, обходя судно, Олег замер от неожиданности. Всего в нескольких метрах от него на заторошенном льду стоял белый медведь трехметрового роста, внимательно следил за ним. Парня охватил ужас. Достаточно секунды — и властелин Арктики в два прыжка окажется на борту. Судно было накрено, и с одной стороны фальшборт находился почти вровень с припаем.

Томительно тянулись минуты, а вахтенный не в силах был сдвинуться с места. Ноги, обутые в тяжелые сапоги, словно приклеились к палубе. Но вот Олег справился со страхом, закричал, замахал руками. Медведь рыкнул, замотал головой и затрусил прочь от судна.

Так началась эта необычная вахта.

— Под утро, — продолжает рассказ Костя Чижов, — будит меня Олег. Кричит: «У нас пять метров воды в трюме!» Я не поверил, повернулся на другой бок и заснул. Думал, разыгрывает.

Но это был не розыгрыш. Как обычно, замеряя воду в льялах, Аркадьев опустил футшток. В темноте ничего не было видно. Но за шумом ветра Олег сразу расслышал едва различимый всплеск. «Что это, — не понял курсант, — неужели течь?»

Вызванному на палубу старшему помощнику капитана Юрию Федоровичу Ходусу стало не по себе от доклада вахтенного матроса. Трюм был заполнен водой.

Правым бортом судно вдавило в припай, а в левый уперлась льдина общей площадью 100 на 500 м. Ее толщина достигала нескольких метров. Прочность голубого льда не знает предела. Его можно сравнить с грани-

том или алмазом, этот многолетний лед Восточной Арктики. Сотни тысяч тонн давили на корпус корабля, и он не выдержал.

Капитан отдал приказ готовиться к эвакуации. В этот же день экипаж покинул борт судна.

— Нет, страха не было, — говорит Виталий Глухенький. И ребята согласно кивают. — Впрочем, один раз мы все здорово сдрейфили. Не за себя — за «Мяготин»!



Курсанты-практиканты

На судне уже никого не осталось. Ледоколы приступили к околке. Мяготинцы стояли на палубах «Ермака», «Капитана Хлебникова» и ждали.

— Было очень холодно, но я никак не мог убежать с палубы. Как завоженный, смотрел на «Мяготин»...

Но вот он освободился от ледового сжатия, вздрогнул и... стремительно повалился на левый борт. Потом — на правый, чуть не задев мачтами воды. Это было ужасно. Казалось, наблюдаешь за последними конвульсиями умирающего... У многих на глазах стояли слезы. Уже никто не надеялся, что теплоход останется на плаву. И вдруг он стал выпрямляться и встал на ровный киль. Какой вздох облегчения пронесся над ледоколами! Ведь действительно прав был капитан: корабль для моряка всегда как живой...

Вместе со всеми практиканты вернулись на теплоход, чтобы сохранить ему жизнь. Работали в трюме наравне с кадровыми матросами по 12—14 часов — носили мешки с песком, замешивали цемент, сколачивали ящики для заделки пробоин.

Когда я спросил у ребят, были ли для них сделаны какие-нибудь скидки, они обиделись.

— Ведь мы же матросы! — сказал Володя Малютюк. И вместе с обидой в его голосе зазвучала гордость.

По-разному складывались их пути к морю. Для Малютюка — это мечта детства, навеянная романами Жюль Верна и Джозефа Конрада, книгами Лухманова, Бадигина и других знаменитых капитанов.

Виталий Глухенький пошел в мореходку по примеру товарища из соседнего двора. С Олегом Аркадьевым все ясно: морская династия! Костя Чижов...

— Как же иначе, — улыбается он, — жить у моря и не быть моряком, по-моему, это непростительная ошибка!

В Провидении их практика подошла к концу. Курсантам предстояло возвращаться в училище, вновь садиться за учебники. Ведь без прочных знаний к флоту теперь тоже не подступиться. Но в Арктике будущие мореходы получили бесценный урок морской практики, который нельзя постигнуть в учебной аудитории и тиши читального зала. Там, среди бескрайних ледовых полей, в бешеном водовороте многотонных глыб, в царстве торосов, ребята поняли простые истины, без которых в Заполярье человеку не жить. В жизни можно быть блестящим эрудитом и не любить моря. Можно ходить в отличниках и бросить в беде товарища. И в то же время — не выучить иногда уроков, но никогда не забывать законов морского братства. Вот это и есть морская практика...

Я не знаю, как сложатся судьбы этих ребят. В жизни, как и в море, трудно что-то предсказывать. Знаю одно — такие не подведут.

### **Женщина на корабле**

Говоря о работе в Арктике, мы утверждаем: «Здесь нужны мужество, смелость, сила». И это все верно. Север остается Севером, и от него можно



Кок Оля Дюрдя



ожидать любых сюрпризов. Выдержать, даже только психологически, бывает нелегко и очень сильному человеку. У нас сложился определенный стереотип покорителя высоких широт — поседевший во льдах многоопытный капитан пылливо вглядывается в белую торосистую пустыню. Фритьоф Нансен, Иван Папанин, капитан Качарова... А теперь разрешите представить: Оля Дюрдя из Иваново, 20 лет.

Мы беседовали с ней в кают-компании, куда она вышла на минутку из камбуза. «Ой, давайте скорее, у меня борщ варится...»

Однажды вместе с сестренкой они прочитали в газете объявление: «ПТУ № 18 в городе Находке готовит поваров для работы на морских судах». Загорелись — море, корабли, дальние страны... Разве можно упустить такую возможность?

— Но ведь такие же училища есть в Туапсе, Ленинграде, Одессе... Почему же ты выбрала Дальний Восток?

— Так ведь он дальше, а значит, интереснее!..

Эти ивановские девчонки оказались для флота людьми не случайными. Уходить с моря пока никто не собирается. После окончания училища Ольга работала на теплоходах «Пионер Киргизии» и «Комсомолец Владивостока». А вот теперь она — кок на «Коле Мяготине».

На вопрос о плавании, не задумываясь, отвечает:

— Интересно было! Еще бы! Впервые попали в такую обстановку! Народ знаете у нас какой? Никогда не унывает! Психологическая несовместимость? Нет, у нас про нее что-то не слышно. Вот я уже третий месяц на «Мяготине» и, чтобы кто-то ссорился, не припомню. Всегда стараемся вместе держаться! Молодежь!

— Расскажи о рейсе, — прошу я.

— А что рассказывать? Все было как обычно. Проводили собрания, выпускали стенгазету, фильм показали... Интересный! Только вот ребята очень много работали и на палубе, и в трюме. Голодные, холодные приходили. Если они и спали по четыре часа, то и то слава богу... Больше всего, конечно, досталось матросам. Вместе с ними и все штурманы работали.

Конечно, Ольге не довелось ни разу спуститься в трюм. Но вот то, что осталась она на погибающем судне, что всегда у нее на камбузе варился вкусный обед и для каждого моряка находилось доброе слово, — это, поверьте, поддерживало экипаж не меньше, чем самый надежный ледокол, присланный на помощь мяготинцам.

— Почему ты осталась с аварийной партией? Ведь капитан не отдавал такого приказа.

— А куда они без меня одни? — смеется Оля. И, вздохнув, добавляет: — А я без них.

Работала она за троих с утра до ночи. Надо было накормить и напоить семнадцать осатаневших от работы моряков. Ведь теперь Оля осталась одна. За буфетчицу, уборщицу, повара. А однажды не выдержала — разморило — и уснула прямо на стуле в камбузе. Открывает глаза и видит: сам капитан стоит у раковины и моет тарелки. Жалко ему девчонку стало.

## Наставник

Владимир Иосифович Глушак считает себя дальневосточником третьего поколения. Его деды, украинские переселенцы с Черниговщины, переехали сюда еще в начале века. Вся жизнь Глушака связана с морем. В 1960 г. он окончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище и с тех пор плавал во всех судоводительских должностях. Моряк он тертый, бывалый. Чего только не испытал на капитанском веку! Обошел весь мир, штормовал во всех океанах, разгружался под американскими бомбами во Вьетнаме...

Больше всего пришлось ему работать здесь, в Арктике. Как известно, основной объем перевозок Дальневосточного морского пароходства ложится на плавания в Заполярье. Сейчас, став капитаном-наставником ДВМП, Владимир Иосифович курирует суда, выполняющие рейсы в необорудованные порты Чукотки.

За лето наставник успел поработать на теплоходе «Журма», потом на «Шадринске»... Из Певека Глушак возвращался уже на «Кондопоге». Она считалась наиболее слабым судном, и штаб морских операций полагал, что Владимир Иосифович на месте окажет помощь командованию теплохода. Но оказалось, что как раз «Кондопога» благополучнее всех прошла через льды, а застрял «Коля Мяготин». Поэтому на следующее утро капитан-наставник уже высаживался с вертолета на аварийный теплоход, где ему предстояло вместе с Цикуновым возглавить спасательную операцию. К этому времени экипаж уже успел принять первые меры безопасности. Судно удалось герметизировать — задраили иллюминаторы, водонепроницаемые двери, ход между трюмами.

Опытным глазом наставник сразу оценил слаженные действия команды. Теперь предстояло определить, на что способно это судно и каковы его повреждения, останется оно на плаву или опрокинется?

Выяснением этих вопросов капитаны занимались целые сутки. Переодевшись в рабочий комбинезон, Глушак облазил все судно. Однако попасть сразу в трюм, забитый контейнерами и металлоломом, тогда еще было невозможно. И Глушак вместе с капитаном решили избавиться от части груза.

Затем они распределили обязанности. Капитану Цикунову быть на палубе, твиндеке, в трюме. Капитан-наставник оставлял за собой мостик и радиорубку, вел переговоры с берегом. «Колю Мяготина» постоянно вызывали на связь Певек, Владивосток, Москва. Морские начальники всех рангов требовали от Глушака гарантировать безопасность судна и экипажа. Что он мог ответить на это? Ведь всем хорошо известны законы моря. Ни один капитан еще ни разу не сообщил «буду в порту такого-то числа». А только «полагаю быть». Даже несколько часов перехода из безмятежной Ялты в курортный порт Сочи не может быть полностью гарантирован от неожиданностей — шторма, пожара, аварии. А тут Арктика, ледовая аномалия, не знающая себе равных, и почти раздавленный теплоход.

Повреждения, которые получил «Коля Мяготин», залатать было нелегко, требовалось длительное время. Для этого нужно было вывести теплоход из льдов и устранить водотечность.

Куда вести теплоход дальше — это уже решал штаб. Задача капитанов оставалась неизменной — бороться за жизнь корабля.

Они хорошо дополняли друг друга: стремительный, энергичный капитан Цикунов и вдумчивый, хладнокровный наставник Глушак. Даже в самые критические ситуации он невозмутимо «прокручивал» различные идеи по спасению теплохода и принимал решения.

Правда, сначала горячий и напористый Цикунов даже немного обиделся на штаб. Что означает появление на борту наставника — недоверие ему, капитану? Валентин Алексеевич сам обладал немалым опытом, командовал судном не первый год и немного ревниво относился к человеку с такими же нашивками, впервые попавшему на его, пусть даже погибающий, теплоход.

Для Глушака Цикунов — уже пятый капитан за одну только летнюю навигацию, так что опыт работы с молодыми судоводителями у него большой. Пришлось разъяснить, что не придирай инспектором прибыв на корабль Владимир Иосифович, а советчиком, другом, наставником.

— Мы с тобой одно дело делаем, — сказал он тогда. — Подсказывать тебе буду — уж тут на меня не обижайся, а вот приказы ты сам отдавай.

Позднее, когда рейс закончился, Глушак, оценивая действия Цикунова, признался: «Капитан мне сразу понравился. Грош цена командиру, если он равнодушно соглашается передать судно другому. А Цикунов тот просто горел своим теплоходом, верил в него, и эта вера передавалась другим, вселяя надежду, что «Коля Мяготин» будет жить».

Мне не хочется, чтобы у читателей сложился эдакий идиллический образ наставника, ласкового да заботливого. Когда нужно, не сомневайтесь, Владимир Иосифович может и власть употребить — сделать прокол в рабочем талоне и штурмана отчитать за грубую ошибку. Но вот на «Коле Мяготине» к этим мерам наставнику прибегать не пришлось. Все работали безукоризненно, начиная от палубного матроса и кончая капитаном.

В этих экстремальных обстоятельствах наставник сумел организовать их работу, нацелить на главное. А им был вопрос жизни и смерти...

Работа наставника не поддается конкретному измерению. Ее не переложить на проценты и баллы. Порой результаты складываются из множества невидимых мелочей — замечаний, высказанных вполголоса, интонации или даже взгляда, не оставшегося не замеченным молодым помощником.

В Провидении Цикунов скажет мне, что без наставника ему было бы значительно труднее. Ведь только одни переговоры с берегом занимали уйму времени. На связь то и дело выходили руководитель штаба, начальник пароходства, члены коллегии министерства... И все просили у Глушака тех самых гарантий, которых не мог дать морякам и сам Нептун. Позднее мне конфиденциально объяснили, что это требовалось для того, чтобы приказать покинуть судно. Основанием для этого должно было послужить одно-единственное слово капитана-наставника.

— Ну а что же вы отвечали? — с волнением спросил я Глушака.

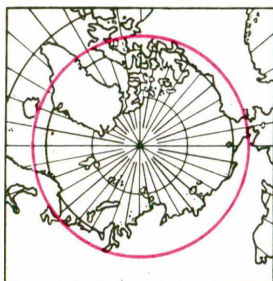
Владимир Иосифович улынулся своей мягкой улыбкой, пожал плечами.



— Я отвечал: «Гарантирую...»

Медленно, шаг за шагом, израненный теплоход приближался к Провидению. Когда он вошел в бухту, погода прояснилась. Сияющие вершины сопок заискрились снегами. Волнение утихло. Так заканчивался этот небывалый по трудности рейс, потребовавший от моряков нечеловеческого напряжения всех сил.

*Москва — Певек — Провидения — борт теплохода  
«Коля Мяготин» — Берингово море — ледокол  
«Магадан» — Анадырский залив — Москва*



## топонимика Арктики

### Мыс кубанских партизан

Традиция именовать физико-географические объекты самого молодого на земле архипелага Северная Земля в честь героев нашей Родины идет от первых его исследователей.

Фиорд Партизанский поместил на карту острова Большевик в 1932 г. Г. А. Ушаков, участвовавший в партизанском движении на Дальнем Востоке еще в гражданскую войну. Выполнявший в 1949 г. подробную съемку этих мест топограф А. А. Пязинок, коротая время в пургу, прочитал потрясающую его книгу командира кубанского партизанского отряда П. К. Игнатова, в которой он рассказывал о воевавших вместе с ним сыновьях — инженере Евгении и школьнике Гении. В ночном бою 10 октября 1942 г. они ценой собственных жизней взорвали вражеский эшелон, за что посмертно были удостоены звания Героев Советского Союза.

В первые же после пурги погожие дни на планшете топографа появилось название мыс Братьев Игнатовых. Хотя они и не бывали в этих местах, но название мыса воспринимается как вполне уместное.

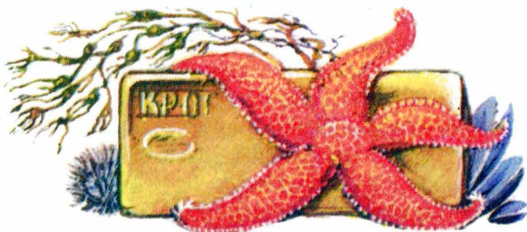
### Море с капризным названием

Современное его название Баренцево море, предложенное немецким географом Августом Петерманом в 1853 г., точно так же как и употреблявшееся иногда в древности — Квенское море (в честь квенов — древних обитателей севера Скандинавии), случайно и неправомерно. Квены практически никогда не плавали здесь, а голландец Виллем Баренц во время своих походов в 1594—1597 гг. постоянно встречался здесь с русскими поморами, которые называли море Студеным.

На иностранных картах до и некоторое время после плаваний Баренца его чаще всего показывали как Московское, или Русское, море. Название Мурманское море было окончательно отменено только в 1935 г. официальным постановлением, а вот рекомендованное к употреблению для восточной части моря его древнее название — Печорское море — почему-то так и не прижилось. Долго выбирало море себе название, но выбрало, прямо скажем, неудачно.

**Александр ЧЕРНОВ**

## **ТАЙНА КРЕЙСЕРА «ЭДИНБУРГ»**



Чернов Александр Алексеевич. Родился в 1933 г. Журналист, переводчик, поэт. В 1968 г. в издательстве «Молодая гвардия» была опубликована первая его книга — «Гомо акватикус». Собственные «подводные» впечатления (на его счету тысячи, наверное, погружений) Александр Алексеевич прекрасно сочетает с изложением малоизвестных (или вовсе не известных) архивных свидетельств по истории акванавтики, по истории водолазных работ. Не удивительно, что и «Гомо акватикус», и последующие его книги («Подводные трассы», «Человек и океан») неоднократно переиздавались в Латвии, Эстонии, Англии, Швейцарии, США, во Франции. А. А. Чернов — член Союза журналистов СССР, действительный член Географического общества Союза ССР. Живет в Москве.

2 мая 1942 г. в Баренцевом море, следуя из Мурманска к Британским островам, погиб английский крейсер «Эдинбург». Вместе с боевым кораблем на морское дно канул и его груз — около 5,5 т золота, предназначавшегося для оплаты военных поставок наших союзников по антигитлеровской коалиции. Впрочем, в ту пору мало кто знал об этой потере. Потопление крейсера, груженного золотом, держалось в секрете в течение последующих десяти лет.

Корабль, сраженный серией торпедных ударов, упал на четвертькилометровую глубину. Поэтому и долгие годы спустя после рассекречивания факта гибели «Эдинбурга» с золотым грузом мысль о возможности розыска и подъема затонувших слитков казалась еретической даже самым искушенным специалистам водолазного и аварийно-спасательного дела.

Первые проблески надежды ступить на борт «Эдинбурга» появились в начале 60-х годов, когда наметилась подлинная революция в способах водолазных погружений, подводной физиологии и океанотехнике. Во Франции, США, Англии, в СССР и других странах как грибы после дождя возникали поселения на морском дне. В 1962 г. Жак-Ив Кусто основал подводный дом на глубине 10 м, а уже спустя три года шестеро акванавтов Кусто прожили три недели на глубине 110 м. В 1970 г. на 160-метровой глубине обосновались американские акванавты. На дне морей и океанов разыгрывались события, еще вчера казавшиеся сценами из фантастических фильмов.

Овладев секретами поведения организма в экстремальных гипербарических условиях и создав надежные рецепты искусственных дыхательных смесей, человек смело шагнул в мир больших глубин.

Но еще во времена первых экспериментов Кусто и его последователей стало очевидным, что в ряде случаев основным местом жительства акванавтов может стать не подводный дом, а палубная барокамера. Действительно, чтобы увеличить время работы под водой на большой глубине, вовсе не обязательно обречать человека на отшельничество на морском дне. Главное — сохранить постоянным высокое давление среды обитания людей. А где проводят свой досуг, где отдыхают и ночуют люди — в подводном жилище или в корабельной барокамере, в принципе неважно.

Разница лишь в том, что люди, живущие в подводном доме, попадают в реальный мир глубин сразу, как переступят порог своего убежища. Акванавты же, нашедшие приют в палубном гипербарическом комплексе, спускаются на дно, а по окончании рабочей смены поднимаются на поверхность в водолазном колоколе — своеобразном подводном лифте, в котором сохраняется необходимое давление газовой смеси, и после стыковки с барокомплексом переходят в один из его отсеков.

Кроме того, в отличие от акванавтов, обитателей подводных станций и лабораторий, привязанных к постоянному месту жительства, водолазы-глубоководники, абонировав «номера» гипербарического комплекса и перемещаясь вместе со всем экипажем специализированного судна «по морям, по волнам» из одного интересующего района океана в другой, при необходимости выходят на задание «нынче здесь, завтра там». Такая мобильность — завидное преимущество палубных гипербарических комплексов перед различными подводными стационарами, не говоря уж о возможности достаточно легко и просто варьировать диапазон рабочих глубин...

Прошло еще немало лет, прежде чем мечта о подъеме сокровищ «Эдинбурга» воплотилась в инженерный проект, реализовать который подрядилась английская фирма «Джессоп марин рикавериз лимитед». В случае удачи фирму ждала награда — тем больше, чем больше будет поднято золота.

1 мая 1981 г. (по некоему совпадению спустя 39 лет со дня гибели крейсера «Эдинбург») к берегам Северной Норвегии направилось поисковое судно «Даммтор». Хотя район гибели крейсера был хорошо известен, задача «Даммтора» была непростой — обнаружить потопленный корабль и осуществить его первичное обследование. Для этого использовалась самая совершенная электронная поисковая техника, включая дистанционно управляемые подводные телевизионные роботы, передающие цветное изображение на монитор с одновременной видеоманитофонной записью. Поиски крейсера увенчались успехом. В середине мая в судовом журнале «Даммтора» появилась запись: ««Эдинбург» обнаружен».

Корабль лежал с креном 90°. В левом — возвышавшемся — его борту, в районе пороховых погребов, зияла огромная пробоина, нанесенная ударом торпеды. Через эту пробоину удобнее всего было проникнуть внутрь корабля в поисках груза — ящиков с золотыми слитками. Но это было уже делом водолазов-глубоководников. «Даммтор» возвратился в Англию, где была продолжена подготовка к уникальной операции в глубинах Ледовитого океана.

На Темзе, в центре Лондона, находился на вечной стоянке «родной



брат» погибшего «Эдинбурга» — один из четырех английских крейсеров, построенных по однотипному проекту. Уцелев в морских сражениях, он был превращен в музейный экспонат. И то, что сохранился крейсер-двойник, было для фирмы-спасателя большой удачей. Водолазы в идеальных условиях досконально изучили те корабельные помещения, в которых им предстояло трудиться.

Насколько было известно, золотой груз «Эдинбурга» находился в поховых погребках рядом с боезапасами. Кто знает, в каком состоянии были теперь эти помещения! Излишне говорить, что работы на искалеченном корабле, в потемках глубин, были очень трудными и опасными.

Между тем слух о порученной «Джессоп марин рикавериз лимитед» операции разнесся по белу свету, и в стенах фирмы начали один за другим появляться люди, жаждавшие удачи в поисках и подъеме затонувших сокровищ. Однако на участие в этой операции могли рассчитывать лишь глубоководники экстра-класса. К тому времени во всем мире можно было чуть ли не по пальцам пересчитать тех водолазов, которые не в береговых тренажерах, а в естественных условиях погружались на столь солидную глубину. Не говоря уж о продолжительности, сложности и опасности предстоявших работ.

В команду, которую возглавил Майкл О'Мейра, включили 25 смельчаков, волонтеров из Англии, Австралии, Новой Зеландии, Африки, отобранных после придирчивой и кропотливой проверки. Ставка в игре была слишком велика, чтобы фирма могла поручить дело случайным людям.

В конце августа участники необычной экспедиции — в их числе Л. И. Мелодинский и И. Н. Ильин, сотрудники Совсудподъема, именуемые в официальных документах «представители грузовладельца», — ступив на борт спасательного судна «Стефанитурм», вышли в море, взяв курс на север...

Второго сентября «Стефанитурм» прибыл в квадрат, где на дне моря покоится «Эдинбург». Водолазы заняли места в стальных отсеках палубного гипербарического комплекса, созданного западногерманской фирмой «Дрегерверк», известным поставщиком первоклассного водолазного и глубоководного оборудования. В четырех смежно-изолированных «номерах» комплекса созданы все условия, чтобы их обитатели были довольны уровнем сервиса. Все заботы о параметрах дыхательной смеси, ее составе, температуре, влажности и о многом другом взяла на себя автоматика, от которой теперь всецело зависела жизнь водолазов.

Начинается компрессия. Атмосфера в жилых помещениях барокомплекса с каждой секундой становится все плотнее. Голоса людей во все более сгущающемся гелиоксе превращаются в птичье щебетание. Люди замолкают в ожидании предстоящей волнующей встречи. Их мысли волею неволей обращаются к погибшему кораблю, к драме, разыгравшейся на этом месте четыре десятилетия назад...

\* \* \*

Что же произошло тогда, весной 42-го, на караванных тропах Баренцева моря? Как случилось, что такой корабль, как «Эдинбург», стал добычей врага?

Ранним утром 26 апреля 1942 г. из Мурманска, а днем раньше из Архангельска вышли в открытое море суда конвоя QP-11. 13 транспортов под прикрытием сил непосредственного охранения — двух эсминцев, четырех сторожевых кораблей, корабля ПВО и нескольких траулеров, переоборудованных в тральщики, но сохранивших свои прежние названия. В ночь с 27 на 28 апреля вдогонку им из Мурманска направились крейсер «Эдинбург» и еще два английских эскадренных миноносца. Утром 28 апреля крейсер и сопровождавшие его эсминцы догнали конвой. «Эдинбург» занял место среди кораблей, входящих в состав сил непосредственного охранения. Присоединение к конвою двух эсминцев и крейсера, имевшего на вооружении четыре орудийных башни главного калибра 152 миллиметра, двенадцать орудий 100-миллиметрового калибра, восемь торпедных аппаратов, скорострельные зенитустановки, а кроме того, четыре гидросамолета на борту, заметно подняло настроение моряков.

Прошло еще двое суток похода. Конвой QP-11 без особых происшествий следовал сквозь пургу своим курсом. А затем неожиданно для всех крейсер, оставив конвой, без охранения ушел вперед, оторвавшись от остальных кораблей и судов на 60—70 миль.

Чем руководствовался командующий силами непосредственного охранения конвоя контр-адмирал Бонхэм-Картер, подставляя под удар конвой, лишившийся мощной поддержки, и сам крейсер, следовавший теперь без какого-либо прикрытия? Маневр этот представлялся непостижимым для здравого ума. И расплата за него не замедлила себя ждать.

Около 16 часов 30 минут на корабле произошел сильный взрыв. Торпеды, пущенная с немецкой подводной лодки, угодила в левый борт в районе мидель-шпангоута, точно посередине корабля. Люди еще не успели как следует осознать, что произошло, как корпус крейсера потряс новый взрыв. На этот раз торпеда ударила в корму.

Корабль словно споткнулся, потерял ход. В результате торпедной атаки вышли из строя гребной валопровод левого борта, два средних валопровода с гребными винтами, были основательно повреждены первое машинное отделение, второе котельное и многие другие жизненно важные системы боевого корабля. На «Эдинбурге» заполыхали пожары, крейсер начал угрожающе крениться на левый борт.

Большой урон был нанесен личному составу корабля. Погибло немало матросов и офицеров, стоявших на боевых постах, многие получили тяжелые ранения и ожоги. Погибли офицеры, находившиеся в момент торпедной атаки в каютах на главной палубе. Взрывом деформировало, заклинило двери кают, и люди, не найдя выхода, оказались в огне.

Пожар, возникший от удара торпеды в корму, грозил добраться до артиллерийских погребов, где находился боезапас двух орудийных башен главного калибра и другие боеприпасы. К счастью, отчаянными усилиями команды пожар удалось потушить. Удалось уменьшить и крен корабля (с 25 до 18°). Однако положение «Эдинбурга» оставалось по-прежнему очень тяжелым. Люди со страхом ожидали повторения торпедной атаки. Было очевидно, что немцы во что бы то ни стало постараются добить крейсер. (Уже по окончании второй мировой войны стало

известно, что крейсер торпедировала немецкая подводная лодка U-456, потопленная в свою очередь корветом канадских ВМС год спустя.)

Обстановка улучшилась, когда рано утром 1 мая в район бедствия прибыли два эсминца из состава сил непосредственного охранения. По приказу Бонхэм-Картера эсминцы предприняли попытку взять «Эдинбург» на буксир. Увы, несмотря на все старания — израненный корабль для облегчения буксировки пытался подрабатывать правым гребным винтом, — из этого ничего не вышло. Тросы не выдерживали нагрузки и лопались, как гнилые нитки.

Часов в 10 утра подошли два советских эсминца — «Гремящий» и «Сокрушительный». Они встали в круговое охранение аварийного крейсера. А вскоре подошли буксиры и посыльное судно П-18, направленные на помощь «Эдинбургу» по приказу командующего Северным флотом вице-адмирала А. Г. Головки. Отчаяние, охватившее команду «Эдинбурга», с приходом подмоги сменилось надеждой на спасение. Однако все получилось иначе, чем можно было ожидать...

Рассказывает капитан 1-го ранга в отставке Сергей Георгиевич Зиновьев. В те дни и часы, когда происходили описываемые события, он находился на ходовом мостике крейсера «Эдинбург» как член военной миссии Советского Союза в Великобритании и представитель командования Военно-Морского Флота СССР в боевых походах кораблей ВМФ Великобритании.

— Создались благоприятные возможности усилиями советских кораблей и судов отбуксировать поврежденный крейсер в Кольский залив. Но Бонхэм-Картер, не раздумывая, отклонил нашу помощь. Тогда я предложил ему позаботиться хотя бы о золоте и перегрузить его, пока не поздно, с «Эдинбурга» на эсминцы, траулеры, посыльное судно. Хотя часть пороховых погребов в результате торпедного удара и крена корабля была затоплена, это не являлось непреодолимым препятствием для спасения золота: на крейсере в достатке имелось первоклассное по тем временам легководолазное оборудование, многие английские моряки умели им пользоваться, а сам груз был в общем-то невелик и к тому же удобно упакован. Так что при необходимости нашлось бы немало смельчаков, отважившихся выполнить, несомненно, трудное, но вполне посильное задание — извлечь золото из затопленных и полузатопленных погребов. Однако, верный себе, адмирал отказался внять разуму, в ответ на мое предложение лишь презрительно усмехнулся и, не сказав ни слова, повернулся ко мне спиной. На что он надеялся?..

Вечером оба наших эсминца вынуждены были лечь на обратный курс, так как запасы топлива на них иссякали и не позволяли более находиться в этом районе. Уход советских эсминцев — а что оставалось делать? — произвел удручающее впечатление на экипаж «Эдинбурга». Настроение у всех было подавленное. С полнейшим безразличием встретил это известие один только Бонхэм-Картер...

В тревоге прошла бессонная ночь, — продолжает свой рассказ капитан 1-го ранга С. Г. Зиновьев. — Настало утро. Что оно нам принесет? Самолетов противника мы пока не опасались: все последние дни шел густой снег, погода была нелетная. Но мы по-прежнему находились в районе



активного действия немецких подводных лодок. Им на помощь могли появиться и другие корабли. Лишенный хода крейсер представлял собой заманчивую мишень. Нападение врага было неизбежным...

Так и случилось. Около полудня 2 мая на горизонте показались три немецких эсминца: вот кто явился добить крейсер!.. По их силуэтам нетрудно было распознать эскадренные миноносцы типа «Z». Это был серьезный противник. Немецкие корабли имели более мощное вооружение и более высокую скорость по сравнению с английскими эсминцами, с которых к тому же половина орудий была снята, чтобы таким образом увеличить запасы топлива, столь необходимые для дальнего похода.

Здесь можно отметить, что пути следования арктических конвоев отнюдь не были кратчайшими расстояниями между двумя точками — пунктами отправления и пунктами назначения, но, напротив, обычно оказывались примерно вдвое длиннее обычных. Путь конвоев был разделен на две оперативные зоны. Одна простиралась от побережья Англии через Исландию до острова Медвежий, точнее, до меридиана 20° в. д. Охранение конвоев здесь обеспечивалось исключительно эскортом из английских кораблей. Вторая зона занимала пространство от острова Медвежий до Архангельска, включая Мурманск и Полярный, расположенные в Кольском заливе. Кроме того, из соображений предосторожности корабли и суда конвоев периодически совершали противолодочные и иные маневры, чтобы уменьшить вероятность нежелательных встреч с врагом. Но, как видим, подобных встреч удавалось избежать далеко не всегда. Появление трех фашистских эсминцев лишний раз подтверждало это.

Начался бой.

Крейсер стоял с высоко выступающим правым бортом. На нем и сосредоточили огонь вражеские корабли...

— Английские эсминцы буквально, как львы, бросались на немцев, стараясь отогнать их от крейсера, мешая прицельному огню, возможности пустить в ход торпеды. Борта их были изрешечены осколками. Оба получили подводные пробоины. Но умелые действия и отвага британцев сделали свое дело. Один из фашистских эсминцев задымил, накренился и спустя некоторое время ушел под воду. Тяжелые повреждения получил и другой эсmineц, с поля боя он был уведен на буксире оставшимся в строю вражеским кораблем...

В отражении атаки противника участвовал и «Эдинбург». Несмотря на большой крен, носовые башни главного калибра вели интенсивный огонь по врагу.

И все же немцы своего добились. Шел третий час боя, когда крейсер получил еще один торпедный удар, в левый борт. Судьба «Эдинбурга» была предreshена. На корабле поднялась паника. Люди начали прыгать за борт. Паника усилилась, когда на горизонте показались силуэты неопознанных кораблей, принятых за немецкие, идущие на помощь трем эсминцам.

На борту «Эдинбурга» находилось около 300 пассажиров — моряки с погибших кораблей союзников, польские солдаты и офицеры, чехословацкие летчики. И вот теперь матросы и солдаты начали десятками прыгать в воду, в которой еще плавали куски льда.

В море оказался и С. Г. Зиновьев. Получив ранение, он скатился по обледеневшей и накренившейся палубе за борт.

Неожиданно, однако, пришла помощь. Оказалось, к крейсеру приближались четыре английских траулера из состава сил непосредственного охранения конвоя. Отчаяние сменилось ликованием. Матросы от радости подбрасывали бескозырки, размазывая слезы по почерневшим от копоти лицам.

Однако радостная атмосфера царила недолго. Когда один из траулеров зачем-то подошел к правому, высоко поднятому борту, люди, которым вновь изменило самообладание, без всякой команды стали прыгать на приблизившийся корабль...

— Второй траулер подошел к низкосидящему левому борту, — вспоминает Зиновьев. — Траулер не успел еще ошвартоваться, как матросы выловили меня из воды, отвели в каюту командира, сменили мокрую одежду. Тем временем продолжалась спешная эвакуация личного состава крейсера и его пассажиров. В иллюминаторы командирской каюты я наблюдал спектакль, разыгранный напоследок контр-адмиралом Бонхэм-Картером. На траулер его переносили на руках, словно тяжелораненого или больного, а он картинно порывался обратно, на крейсер, дабы, дескать, разделить его судьбу и отправиться вместе с ним на дно...

После того как все оставшиеся в живых моряки, солдаты и летчики перешли на траулеры, эсминцы выпустили по «Эдинбургу» одну за другой три торпеды. Из них лишь одна угодила в цель. Но и этого было достаточно. Крейсер окутался клубами густого дыма, вновь запылали пожары, но ненадолго. Корабль носом быстро ушел под воду, обнажив изуродованную корму.

Отважно сражавшиеся с немцами английские эсминцы и траулеры, на которых нашли спасение экипаж погибшего корабля и его пассажиры, получили приказ следовать в Полярный.

— Это был невообразимо тяжелый поход. Траулеры оказались до отказа набиты людьми. На многих не было сухой нитки, но заменить всем мокрую одежду было нечем. Десятки людей были тяжело ранены, нуждались в неотложной медицинской помощи и уходе. Но сбившиеся с ног моряки траулеров не могли обеспечить их даже кипятком. Хуже всех пришлось тем, кто находился на верхней палубе. Их то и дело захлестывало водой, пронизывало холодным влажным ветром, а ведь многие из них уже побывали за бортом. От пережитых опасностей и невыразимых страданий, от холода и ран кое-кто находился на грани помешательства. Особенно острая ситуация возникла, когда у одного из английских моряков начались галлюцинации и он закричал: «Подводная лодка! Подводная лодка!» Но к счастью, возникшую было панику удалось быстро подавить, а иначе измученные и отчаявшиеся люди могли снова начать прыгать за борт.

На четвертые сутки пути, 5 мая, около 22 часов английские эсминцы и траулеры ошвартовались в Полярном. Прибывших — советских моряков и союзников — встречал командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин. К этому времени здесь уже было подготовлено все, чтобы оказать людям немедленную помощь. Больных и раненых отвезли в госпиталь. Так закончился для них последний поход крейсера «Эдинбург».

...Осенью 81-го в Москве гостил канадец Джеймс Дойл. В начале войны, пятнадцати лет от роду, Дойл вступил в британский королевский флот, и здесь судьба свела его с «Эдинбургом».

— Когда нас потопили, всех спасенных с крейсера доставили на советский берег. Там у многих из нас были друзья: ведь это был уже не первый конвой, который мы сопровождали в Мурманск. На этот раз я даже надел форму советского моряка, так как моя, сами понимаете, пришла в полную негодность. Мы ели ту же пищу, что и русские моряки, только, по-моему, нам доставалось побольше. Это было одно из свидетельств великой щедрости ваших людей, которой не забудет никто из нас, сражавшихся плечом к плечу с вами против общего врага в те далекие, но столь памятные годы...

И вот по прошествии четырех десятилетий Джеймс Дойл вновь на нашей земле, теперь уже как один из зарубежных гостей Конференции советских ветеранов войны.

Не забыл Дойл упомянуть и о золотом грузе потопленного крейсера.

— Я сам помогал укладывать золото и до сего дня хорошо помню, где оно находилось, — вспоминает бывший юнга с «Эдинбурга».

А вот еще одно свидетельство тех давних лет, пожелтевший документ — интервью агентства Рейтер с членами экипажа погибшего крейсера. Они с восхищением отзываются о помощи, оказанной им в Мурманске.

Но спустя две недели после уничтожения «Эдинбурга» многие из тех, кто находился на борту крейсера, при сходных обстоятельствах подверглись тяжким испытаниям заново. При этом судьба вновь столкнула Сергея Георгиевича Зиновьева и Стюарта Бонхэм-Картера.

— Рана моя поджила, и я получил вызов явиться к командующему Северным флотом. Вице-адмирал А. Г. Головкин сообщил, что глава советской военной миссии в Великобритании Н. М. Харламов просил меня не задерживаться и поскорее возвращаться в Лондон. В это время в Полярном готовилась к выходу английская эскадра — крейсер «Тринидад» и пять эсминцев. По пути следования к советским берегам в составе одного из конвоев крейсер получил торпедный удар, но сумел своим ходом добраться до Мурманска. В Мурманске, подвергавшемся постоянным налетам вражеской авиации, его подлатали, насколько позволяли условия, и вот сейчас он под охраной дивизиона эсминцев направлялся в Англию на капитальный ремонт.

Каково же было мое удивление, когда, едва ступив на борт крейсера, я тут же встретил своего старого знакомого — контр-адмирала Бонхэм-Картера! Под его флагом и готовилась выйти в море английская эскадра. Во мне сразу же шевельнулось недоброе предчувствие...

Впрочем, присутствию здесь незадачливого адмирала удивляться особенно не приходилось. На «Тринидад» перешли все прежние пассажиры «Эдинбурга», кроме тяжелораненых, а также спасшиеся моряки из экипажа самого потопленного крейсера.

Четырнадцатого мая «Тринидад» в сопровождении эсминцев вышел в море. А на следующий день на тихоходный крейсер — после торпедного удара скорость его составила 18 узлов вместо прежних 32 — и его эскорт напали крупные силы вражеской авиации. Сражение продолжалось более

шести часов. «Тринидад» и эсминцы яростно отбивались от фашистских бомбардировщиков и торпедоносцев, которые эшелонами из 12—15 самолетов непрерывно атаковывали английские корабли, сосредоточив основной удар на аварийном крейсере.

Несмотря на небольшую скорость, «Тринидад» искусно маневрировал, избегая прямых попаданий. Но в конце концов один из торпедоносцев достиг своей цели — нанес удар, пришедшийся в корму правого борта. На крейсере занялся пожар, корабль потерял управление, ход, вскоре получил несколько прямых бомбовых попаданий.

В этом аду, когда вокруг рвались бомбы, бушевал пожар, С. Г. Зиновьев, как и другие моряки и пассажиры «Тринидада», получил сильные ожоги, был ранен и вновь оказался за бортом. Но и в этот раз выплыл и был подобран матросами с английского эсминца «Геркулес».

После гибели «Тринидада», добитого торпедами своих же эсминцев, дивизион продолжил путь к Британским островам. И снова — массированный налет фашистской авиации!

К исходу второго часа сражения «Геркулес» получил прямое попадание тяжелой фугасной бомбы. Вышли из строя первое котельное отделение правого борта, носовые орудия и ходовой мостик. Все же эсминец остался на плаву и был управляем, хотя скорость его хода упала до 8—10 узлов. Поэтому ему было приказано изменить направление и следовать в Исландию.

Так вместо Лондона член советской военной миссии в Великобритании С. Г. Зиновьев попал в военгоспиталь в Рейкьявике. В Англию Сергей Георгиевич возвратился лишь месяц спустя после потопления «Тринидада», когда в миссии уже решили, что он погиб, поскольку в списках подбитых с крейсера он не значился.

— Жив! — взволнованно воскликнул глава советской военной миссии Николай Михайлович Харламов, когда Зиновьев неожиданно появился на пороге его кабинета, и радостно обнял Сергея Георгиевича...

\* \* \*

Я прошу Сергея Георгиевича Зиновьева поделиться своими соображениями по поводу странных решений контр-адмирала Бонхэм-Картера, повлекших за собой гибель одного из лучших британских крейсеров, части его экипажа и пассажиров, а также золотого груза.

— События тех дней так ярко сохранились в моей памяти, что временами кажется — это было не сорок с лишним лет, а сорок дней назад. Такое не забывается...

Во время похода на «Эдинбурге» мне пришлось воочию наблюдать отношение британского адмирала к советским людям. На борту кроме меня находилось еще два наших офицера. Адмирал ненавидел нас, ненавидел все советское. Презрительно считал нас бездарными тупицами, досадным балластом на борту крейсера. За пять суток совместного пребывания на ходовом мостике «Эдинбурга» он ни разу не обратился ко мне непосредственно, а только через командира крейсера капитана Фолкера. Впрочем, он и командира не очень-то жаловал своим расположением, держался заносчиво.

Характерно, что очень схожий портрет Бонхэм-Картера рисует и быв-



ший глава советской военной миссии в Великобритании адмирал Н. М. Харламов: «Бонхэм-Картер с высокомерием относился к советскому флоту, к профессиональной подготовке его матросов и офицеров. Я останавливаюсь на этой черте в характере адмирала не случайно, ибо она-то, на мой взгляд, и сыграла немаловажную роль в последующей трагедии флагманского крейсера.

Перед выходом крейсера в море в штабе Северного флота английского адмирала познакомили с обстановкой на пути следования, указали на карте районы вероятного появления немецких подводных лодок. Но Бонхэм-Картер выслушал эти предупреждения со скучающим видом. Его, адмирала «лучшего в мире флота», учат какие-то дилетанты!

— После торпедирования крейсера, — продолжает рассказ С. Г. Зиновьев, — было по крайней мере четыре реальных возможности спасти если не крейсер, то хотя бы его драгоценный груз.

Первого мая обстановка в районе нахождения «Эдинбурга» вполне позволяла перегрузить золото на английские и советские эсминцы. Такая возможность представлялась и тогда, когда на смену нашим эсминцам подошли советские траулеры, буксиры и посыльное судно. Вполне можно было спасти золото и второго мая — до нападения трех немецких эсминцев. Наконец еще не поздно было попытаться спешно перегрузить слитки сразу по окончании сражения с вражескими эсминцами.

Перегрузку золота во всех этих случаях можно было осуществить без особых хлопот. Волнение моря в это время было весьма умеренным, шел снег, гарантировавший безопасность с воздуха. Два уцелевших в бою немецких эсминца были отогнаны. К тому же один из них был тяжело поврежден. Вполне можно было до нападения вражеских эсминцев спасти и крейсер. В случае буксировки его в Кольский залив с помощью подошедших советских кораблей командующий Северным флотом обещал предельно усилить охранение крейсера, а при налете вражеской авиации немедленно направить самолеты.

Но все это Бонхэм-Картер высокомерно отверг, по своему усмотрению распорядившись не только судьбой крейсера и его золотого груза, но и жизнью людей, находящихся на его борту и на других кораблях, входящих в состав конвоя QR-11. Создавалось впечатление, что Бонхэм-Картер, ненавидя Советский Союз, намеренно подставлял корабли под удар, а крейсер в особенности, чтобы доказать нецелесообразность конвоев, дискредитировать их, в чем он не был одинок...

Признаться, выводы моего собеседника поначалу повергли меня в изумление. Хотя удивляться-то, собственно, было нечему. Общеизвестно, что у сторонников антигитлеровской коалиции было не только много друзей, но и множество врагов по обе стороны Атлантики. Да и многие сторонники ее были, мягко выражаясь, далеко не всегда последовательными, что, в частности, наглядно проявилось в подходе к военным поставкам, проводке конвоев северными маршрутами.

Тринадцатого августа 1941 г. президент США Рузвельт и британский премьер-министр Черчилль направили И. В. Сталину послание, в котором сообщали: «Мы в настоящее время работаем совместно над тем, чтобы снабдить Вас максимальным количеством тех материалов, в которых Вы

больше всего нуждается. Многие суда с грузом уже покинули наши берега, другие отплывают в ближайшее время».

Действительность, к сожалению, показала, что это скорее было декларацией о намерениях союзников, словесным упражнением, нежели реальной помощью стране, изнемогавшей в смертельной борьбе с превосходящими силами врага.

О военных поставках союзников в годы минувшей войны немало сказано в нашей печати. И здесь нет смысла более подробно останавливаться на этой теме. Скажем только, что советский народ и Советское правительство никогда не скрывали своей признательности народам и правительствам Великобритании и США за оказанную поддержку, сколь бы малой и не соразмерной с нуждами фронта она ни была.

В этом смысле глубоко прав был сменивший Черчилля премьер-министр Э. Бевин, который в первые дни после окончания войны сказал: «Вся помощь, которую мы могли оказать (Советскому Союзу. — А. Ч.), невелика, если сравнить ее с титаническими усилиями советского народа. Наши внуки, сидя за своими учебниками истории, будут думать о прошлом, полные восхищения и благодарности перед героизмом великого русского народа...»

\* \* \*

Но вернемся вновь к золоту «Эдинбурга».

Контракт с «Джессоп марин рикавериз лимитед» был подписан на традиционных жестких условиях: «без спасения нет вознаграждения», и потому фирма не оставляла для себя и малейшего права на ошибки, грозившие ей крупными финансовыми потрясениями. И все же как ни строг и придирчив был отбор кандидатов, тех, чьими руками предполагалось найти и поднять золотые слитки, лишь 12 из них смогли выстоять в решающем поединке с четвертькилометровой глубиной, провести 35 дней в условиях «гипербарического космоса», пока шли работы по расчистке золотохранилища и подъему золотых слитков.

Трудились по двое. Подводный лифт опускал водолазов на морское дно. Здесь люк водолазного колокола распахивался. Газовая смесь в колоколе, сжатая под давлением, эквивалентным давлению окружающей среды, как верный страж, не пускала воду внутрь. Один из водолазов оставался в убежище, другой выходил наружу, по несколько часов работая на дне моря. Затем они менялись местами. По окончании рабочей смены на вахту заступала новая пара водолазов-глубоководников, ожидавших своей очереди в отсеках палубного барокомплекса. Так продолжалось изо дня в день — пять недель кряду.

Полмесяца люди в кромешной тьме глубин, освещаемых лишь тусклым светом подводных фонарей, пробивались к ящикам с золотом, расчищая путь от многолетних наслоений ила, рассыпанных в беспорядке снарядов, патронов и тому подобного, от острых кусков стали и обломков дерева. И наконец случилось то, чего все ждали с большим нетерпением. 16 сентября, в одиннадцатом часу ночи, водолаз-зимбабвиец Джон Росси нащупывает увесистую чушку, еще не веря, что это и есть один из золотых

слитков. Но когда находку оттерли от мазута и грязи, то исчезли последние сомнения: золотой блеск металла говорил сам за себя.

С этого дня три недели подряд не иссякал золотой поток со дна моря. Водолазы извлекли из чрева крейсера еще 430 слитков весом от 11 до 13 кг. Каждый из слитков золота высшей пробы «999» был оценен примерно в 100 тыс. фунтов стерлингов по современному курсу. Один из водолазов подсчитал, что только через его руки прошло на 3,5 млн. фунтов золота.

Слитки по одному выносились на руках и укладывались в сверхпрочную сетку-авоську, которая после наполнения ее золотом поднималась на борт «Стефанитурма». Здесь слитки, согласно условиям процедуры, неоднократно пересчитывались. Последний раз их взвесили и пересчитали уже в Мурманске. И вес и количество слитков сошлись. И все же 34 золотых чушек участники экспедиции не досчитались — они остались на морском дне. Из-за начавшихся осенних штормов, делавших крайне опасной транспортировку людей в глубь моря и обратно, и усталости водолазов 7 октября 1981 г. все работы на погибшем крейсере были прекращены.

С борта «Стефанитурма» в торжественном и скорбном молчании опустили венок, и судно поспешило в Мурманск. Здесь оно выгрузило часть драгоценного груза, предназначавшегося СССР. Спасенные сокровища были поделены в пропорции, оговоренной советско-английским соглашением: две трети — одна треть в соответствии с долями страховки, выплаченными Советским Союзом и Великобританией. Золотые бруски, пролежавшие четыре десятилетия под водой, по цепочке были переданы на берег и аккуратно уложены в специальный вагон для особо ценных грузов, незамедлительно отправленный в столицу СССР.

А «Стефанитурм», получив заслуженную награду, возвратился домой, где был встречен многочисленной толпой газетных и телевизионных корреспондентов.

Так закончилась одна из самых крупных и удачных в истории водолазного и аварийно-спасательного дела операция по розыскам и спасению драгоценного груза с борта погибшего корабля. Все участники этой операции остались живы-здоровы, никто не пострадал, не получил ни одной сколько-нибудь серьезной травмы. И это тоже было крупным достижением в поединке людей с морскими глубинами.

Но, как уже отмечалось, по имеющимся сведениям, 34 золотых слитка на сумму около 3,5 млн. фунтов стерлингов так и остались под водой. Как сложится их судьба? Можно не сомневаться, что рано или поздно они вернутся к их законным владельцам. А пока их надежно сторожит в своих подводных кладовых бог гидрокосмоса Нептун.

**Михаил ДЕЕВ**

## **АДМИРАЛ АРКТИКИ**



**Деев Михаил Гаврилович.** Родился в 1937 г. Окончил географический факультет МГУ в 1964 г. Географ-океанолог, кандидат географических наук, участник морских и арктических экспедиций.

Опубликовал несколько историко-географических статей в сборнике «Летопись Севера», журнале «Морской флот» и т. д. Живет в Москве.

У древней стены на старой территории Новодевичьего кладбища стоит строгая плита из полированного лабрадорита — маленький бронзовый кораблик, распустив паруса, неизменно стремится вперед. Вечный покой и вечное движение. Размашистый автограф: «Н. Зубов», годы жизни: «1885—1960» и скупые строчки: «Профессор, доктор географических наук, инженер-контр-адмирал, заслуженный деятель науки и техники РСФСР»... И каждый год весенним майским днем вот уже более 20 лет у этого скромного надгробия собирается большая группа людей, в которой можно встретить капитана дальнего плавания и известного полярного летчика, пожилого профессора и совсем еще юных студентов. Но здесь все они только его ученики, и все они приходят сюда в его день рождения, чтобы снова и снова вспомнить Николая Николаевича Зубова — полярного исследователя, океанолога, географа.

Он родился 11 (23) мая 1885 г. в семье кадрового армейского офицера. Местом его рождения называют г. Измаил, но в Центральном архиве ВМФ сохранилось «Свидетельство», в котором есть и такие строки: «...по хранящейся в Консistorском архиве метрической книге Екатеринбургской церкви местечка Липкан Хотинского уезда за 1885 год состоит в записи под № 30-м следующий акт: «1885 года, мая одиннадцатого дня, у штабс-ротмистра Астраханского драгунского полка Николая Тимофеева Зубова и законной жены его Людмилы Ерастовой, первобрачных и православного исповедания, родился сын Николай...»»



Боевой офицер, участник русско-турецкой войны 1877—1878 гг., Николай Тимофеевич Zubov родился 22 ноября 1854 г. в Херсонской губернии, воспитывался в Харьковской гражданской гимназии, окончил курс наук в Елисаветградском кавалерийском юнкерском училище и офицерскую кавалерийскую школу, в гражданской службе не служил, наказаниям и взысканиям не подвергался, недвижимого имущества родового или благоприобретенного не имел.

Николай Тимофеевич был женат на дочери майора Скулянской бригады пограничной стражи Ераста Алексеевича Берга — Людмиле.

Происхождение из семьи провинциального кадрового офицера, содержавшего семью только на свое жалованье, уже предопределило в известной степени характер жизненного пути его первенца. Когда мальчику исполнилось 10 лет, он был отдан в один из многочисленных кадетских корпусов, которые готовили будущих юнкеров для офицерских училищ. И скорее всего юноше предстояло повторить карьеру отца — пройти трудный путь российского армейского офицера. Однако судьба распорядилась иначе.

Ротмистр Николай Тимофеевич Zubov, из почетных граждан Херсонской губернии, как свидетельствуют его послужные списки, к 1901 г. получил звание подполковника и стал дворянином. Сын к этому времени закончил курс обучения в кадетском корпусе, и нужно было определить его дальнейшую судьбу. Николай Тимофеевич подал прошение о допуске сына к конкурсным экзаменам в специальные классы Морского кадетского корпуса.

Морской корпус был в своем роде уникальным военным училищем. Основанный еще Петром Первым, он накопил за 200-летнюю историю богатые традиции, и его воспитанники не без оснований гордились своей *Alma mater*. Из его стен вышли практически все знаменитые русские, а впоследствии и многие советские флотоводцы. В отличие от многих других офицерских училищ здесь обучались только дети потомственных дворян. Вот как писал в своих воспоминаниях об этой колыбели строевых офицеров Российского императорского флота А. А. Игнатьев — большой знаток всей системы военного образования России: «Это было действительно отмежеванное от мира закрытое учебное заведение, в которое принимались по преимуществу сыновья моряков. Курс обучения здесь был серьезный, особенно в отношении математики и трех иностранных языков, которые кадеты изучали в совершенстве. Морская подготовка была поставлена более строго, чем военная подготовка в сухопутных военных корпусах и училищах».

Конкурсные экзамены в Морской корпус приходилось держать не только детям, но и их родителям. Первые подтверждали свой образовательный ценз, вторые — сословный и имущественный. Как вспоминал впоследствии сам Николай Николаевич, родительский экзамен оказался едва ли не сложнее (в семье было уже шесть детей, а жалованье подполковника Zubova вместе со столовыми и квартирными составляло 1640 руб. в год). Но все это осталось позади, и Николай Zubov стал воспитанником Морского кадетского корпуса.

Три года учебы пролетели незаметно. Наступил 1904 год. Гардемари-

ны старшей роты готовились к выпускным экзаменам и только еще примеряли новенькие черные мундиры с мичманскими звездочками на золотых погонах, когда далеко на востоке началась война, которая быстро и властно вмешалась в судьбы совсем еще юных командиров флота. 28 января 1904 г. состоялся досрочный выпуск 128 старших гардемарин Морского корпуса и производство их в мичманы. В списке старшинства выпуска 1904 г. (старшинство определялось суммой баллов по всем дисциплинам, включенным в аттестат) гардемарин Николай Зубов стоял двадцать восьмым. Так он стал морским офицером. Ему шел девятнадцатый год.

Мичман — первый офицерский чин царского флота — согласно таблице о рангах, приравнивался к чину поручика в сухопутной армии.

Николай Зубов был зачислен в 14-й Балтийский флотский экипаж, прослушал еще краткий курс артиллерийского и минного дела, после чего начал офицерскую службу вахтенным начальником на недавно спущенном на воду и находившемся в достройке эскадренном броненосце «Орел».

Это назначение на корабль, включенный в боевое ядро 2-й Тихоокеанской эскадры, которой предстоял далекий поход на Дальневосточный театр военных действий и которую ожидала в будущем печальная участь быть разгромленной японским флотом, означало новый поворот в судьбе молодого офицера. Впрочем, служба на «Орле» оказалась совсем короткой. 2-я эскадра комплектовалась в большой спешке, перемещения личного состава следовали одно за другим, и уже в августе мичман Зубов переводится на миноносец «Блестящий», который почти на десять месяцев становится для него родным домом.

К концу лета 1904 г. русские сухопутные войска отступали, 1-я Тихоокеанская эскадра была блокирована в осажденном Порт-Артуре, и все надежды на перелом в ходе войны царское правительство возлагало на 2-ю Тихоокеанскую эскадру, собранную наспех и составленную из разнотипных кораблей, часто неуккомплектованных. Среди ее личного состава преобладали пессимистические настроения. И матросы, и значительная часть офицеров покидали Балтику с тяжелым чувством людей, обреченных на гибель.

Поход на Дальний Восток, тяжелый для военных кораблей сам по себе, был необыкновенно трудным для миноносцев. Никакими проектами не предусматривалось участие этих крошечных 350-тонных корабликов в почти кругосветном плавании. И сам факт их вхождения в роковые воды Цусимского пролива в полном составе говорит о немалом судоводительском искусстве командиров и команды миноносцев. Одним из этих командиров был мичман Николай Зубов, «непоседливый и стремительный юноша» — именно таким он запомнился перед боем своим товарищам по оружию.

На рассвете 14 (27) мая 1904 г. японский вспомогательный крейсер обнаружил русскую эскадру и вызвал по радио основные силы. После полудня обе эскадры сблизились, и сражение началось. А наутро следующего дня русская эскадра перестала существовать как боевая сила. «Блестящий» получил несколько прямых попаданий снарядов крупного калибра, причинивших большие повреждения, и понес потери в личном составе.

Осколками разорвавшегося снаряда был убит командир миноносца капитан 2-го ранга Шамов и получил серьезные ранения вахтенный начальник мичман Zubov.

«Блестящий» вышел из боя с развороченным бортом, вода начала поступать в кочегарку, угрожая взрывом котлов. Когда дальнейшая борьба за жизнь корабля стала бесполезной, экипаж перешел на оказавшийся поблизости однотипный с ним корабль «Бодрый», а покинутый миноносец медленно погрузился на дно. После долгих мытарств «Бодрый» добрался до Шанхая, где был интернирован до конца войны, а раненый мичман Zubov был помещен в больницу. Только спустя полгода он вернулся на Родину.

Трагические события Цусимского боя оставили неизгладимый след в памяти молодого офицера. До глубокой старости он сохранил о них живые, яркие воспоминания.

По возвращении в Россию Н. Н. Zubov удостоивается своих первых боевых наград: светло-бронзовой медали в память русско-японской войны с бантом, орденов св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом и св. Анны 4-й степени с надписью: «За храбрость». За отличную службу он получает в 1907 г. звание лейтенанта.

В 1908 г. Zubov успешно выдерживает конкурсные экзамены в Николаевскую Морскую академию и спустя два года, после окончания ее по гидрографическому отделу, зачисляется в штурманские офицеры 1-го разряда.

Здесь необходимо отметить первые противоречия, начинающие появляться в прямой прежде линии его военной службы. Н. Н. Zubov много размышляет о причинах недавних поражений русского флота, поражений, небывалых по масштабам за всю его 200-летнюю историю, внимательно изучает литературу по морской тактике. В итоге этих размышлений появилась серия статей, началом которой стала работа «Мысли о сигнализации в бою». В то же время в академии он специализируется в области гидрографии — пожалуй, самой «гражданской» из военно-морских дисциплин. В академические годы он впервые начал серьезно интересоваться океаном, и немалую роль в этом новом увлечении сыграл преподававший в Морской академии Юлий Михайлович Шокальский. С этих пор устремления молодого офицера потекли по двум руслам: с одной стороны, продолжалось увлечение морской тактикой, с другой — появилась тяга к новой, по сути только еще зарождающейся науке — океанографии.

А служба оставалась службой. Шли годы восстановления и реорганизации флота, вступала в силу новая судостроительная программа, была утверждена новая классификация военных кораблей. Одно за другим следуют многочисленные перемещения по службе. Судя по записям в послужном списке, лейтенант Zubov ревностно относился к службе. «В службе сего офицера не было обстоятельств, лишающих права на получение знака отличия беспорочной или отдаляющих срок выслуги к этому знаку». В декабре 1912 г. Н. Н. Zubov присваивают очередное звание — старшего лейтенанта.

С большим удовлетворением он воспринимает новое назначение — на гидрографическое судно «Бакан», где получает наконец возможность за-

няться исследованием океана. Далее следуют гидрографические работы на Балтике и рейс на Север, в Баренцево море. Николай Николаевич впервые в Арктике, и, кто знает, может быть, именно эта встреча повлияла впоследствии на окончательный выбор пути... Здесь им был сделан первый скромный вклад в гидрографию — произведена опись и мензюльная съемка губы Митюшихи на западном берегу Северного острова Новой Земли.

Тяготаясь строевой службой, ссылаясь на участвовавшие головные боли, быструю утомляемость и раздражительность, старший лейтенант Зубов подает рапорт и в 1913 г. выходит в отставку. Он переходит на гражданскую службу, в отдел торговых портов Министерства торговли и промышленности, с которым уже был связан, будучи военным гидрографом. Здесь Н. Н. Зубов разрабатывает основы гидрометеорологической службы для морских портов. Отсюда его командировывают на стажировку в Берген, в Институт геофизики. В Бергене в то время существовала едва ли не первая школа океанографии, в которой сотрудничали Бьеркнес, Гелланд-Ганзен, всемирно известный Нансен.

По возвращении в Россию Н. Н. Зубов читает лекции по гидрологии слушателям Гидрологических курсов при Министерстве торговли и лекции по тактической навигации для штурманских офицеров. Летом 1914 г. он возглавляет учебную экспедицию по Балтийскому морю на шхуне «Ут-ро». Во время одного из выходов в море неожиданно погасли маяки — началась первая мировая война.

Вскоре Н. Н. Зубов возвращается в военный флот и назначается командиром миноносца «Послушный». За отличную службу он повышается в чине до капитана 2-го ранга, а за боевые заслуги получает орден св. Анны 3-й степени с мечами и бантом. В 1915 г. Н. Н. Зубов переводится на штабную работу и вступает в должность флагманского штурманского офице-



Н. Н. Зубов в год окончания Морского кадетского корпуса. 1904 г.



ра штаба начальника дивизии подводных лодок Балтийского моря, а годом позже он на такой же должности, но уже в штабе командующего флотом Балтийского моря. Этот второй этап его службы в качестве строевого офицера военно-морского флота обрывается грозными событиями Великой Октябрьской социалистической революции.

После революции начался новый этап жизни, формирование ученого — исследователя океана. Н. Н. Зубов становится сотрудником Плавморни-на (Плавучего морского научного института), организованного декретом СНК в марте 1921 г., — первого океанологического научного учреждения в молодом Советском государстве. Вскоре Плавморнин получил в свое распоряжение недостроенное зверобойное судно «Персей», которому суждено было стать первенцем советского научно-исследовательского флота. В августе 1923 г. «Персей» вышел в рейс. Гидрологические работы на судне возглавлял Н. Н. Зубов. Здесь он возобновил свою педагогическую деятельность, прерванную первой мировой войной, прививая любовь к морю молодым, начинающим исследователям. Его ученики были сразу же покорены талантом своего наставника. «...Мне очень повезло в жизни! Моим первым морским воспитателем... был строгий и требовательный Николай Николаевич Зубов. Ему я обязан тем, что стал гидрологом» — так полвека спустя писал В. А. Васнецов.

Строгий и требовательный! Эти черты характера Н. Н. Зубова отмечали все, кто с ним когда-либо работал. И никто никогда не обижался на это, может быть, потому, что учитель был строг и требователен прежде всего к себе самому.

В 20-х годах существовали как бы два Зубовых. Один — морской гидролог — занимался исследованием процессов, происходящих в водах Баренцева моря и совместно с В. В. Шулейкиным, Л. А. Зенкевичем, В. Ю. Визе, М. В. Кленовой и многими другими закладывал основы советской океанологии. Второй — профессиональный военный моряк — читал лекции и продолжал развивать курс морской тактики перед слушателями Военно-Морской академии. Так на протяжении почти 15 лет, начиная с работы в Бергенском институте геофизики, Н. Н. Зубов создает учение о морских водах и льдах, параллельно развивая и обогащая тактику морского боя.

В эти годы перед ним начинает вырисовываться в полном объеме сложнейшая проблема морских прогнозов для северных морей СССР, без решения которой было немислимо интенсивное освоение Северного морского пути. В печати одна за другой появляются его научные статьи по океанологии, ширится круг развиваемых в них проблем. В то же время цикл работ по теории военно-морского искусства постепенно сокращается и в 1927 г. завершается статьей «Торпедная диаграмма».

В начале 30-х годов Н. Н. Зубов разрабатывает научные программы, по которым организует и проводит две арктические экспедиции в высоких широтах Баренцева моря, занявшие видное место в истории арктического мореплавания. Вызывают восхищение те чрезвычайно скромные средства, с которыми удалось получить важные научные результаты. И прежде всего сам корабль. Это был 100-тонный,

деревянный, моторно-парусный бот «Н. Книпович», развивавший ход в 7,5 узла и обладавший автономностью плавания в течение трех недель.

Начальник экспедиции так описывал свое судно: «До чего же мал этот «Книпович»!.. В каютах койки поднимаются одна над другой, как в вагоне, но все помещение и койки уже и ниже, чем двухместное купе. Я небольшого роста, но когда я вытягиваюсь, то почти достаю головой и ногами до концов моей койки». И далее: «Теснота на «Книповиче», по-видимому, чрезмерна... нельзя нигде сдвинуться с места, чтобы кого-нибудь да не побеспокоить. Такая же теснота и в лабораториях. Уголок, где будут производиться определения растворенного в воде кислорода, не больше будки телефона-автомата».

И вот на этой скорлупке 4 сентября 1930 г. экспедиция выходит в Арктику — «тогда, когда оттуда уже возвращаются даже птицы»! Что это — только стремление выполнить программу любой ценой? Едва ли. Еще в декабре 1929 г. Н. Н. Зубов составил ледовый прогноз: «...ледовитость в Баренцевом море в августе 1930 года будет меньше 12% (меньше 12% всей площади Баренцева моря будет занято льдами) при средней многолетней августовской ледовитости 32%».

Прогноз оправдался. «Книпович» поднялся в свободном плавании выше 81° с. ш. В этом рейсе была выполнена обширная программа гидрологических работ, направленная на исследование путей миграций промысловых рыб, условий их кормежки и других вопросов, важных для развивавшейся рыбной промышленности Севера. Экспедиция была описана Н. Н. Зубовым в тоненькой книжке «20 дней на ледовом море», ставшей теперь библиографической редкостью. В ней рядом со строго научными положениями и выводами нашлось место совершенно великолепным лирическим описаниям арктической природы: «...проплывает небольшой белоснежный айсберг. Его причудливая форма говорит о том, что он почти разрушен и лучами солнца и всплесками волны. Умирующий лебедь». Так отразилась еще одна сторона многогранной натуры Николая Николаевича — несомненный поэтический дар.

Особенно знаменитым стало высокоширотное плавание «Книповича» в августе — сентябре 1932 г., выполненное согласно программе океанографических работ Второго Международного полярного года (МПГ), во время которого впервые в истории арктического мореплавания был обойден с севера с попутными гидрологическими работами архипелаг Земли Франца-Иосифа. И снова большой риск для «Книповича» — оказаться затертым тяжелыми льдами — обоснован ледовым прогнозом, сулившим редкие для этих широт благоприятные условия плавания. «Ровно в полночь на 2 сентября мы обогнули мыс Флигели — самый северный мыс Земли Франца-Иосифа. Чудная погода; на севере горит полуночное солнце...» — написал Н. Н. Зубов в своих путевых заметках.

Тридцатые годы стали очень важным этапом в жизни Зубова как ученого-мороведа. Им были опубликованы основы динамического метода расчета морских течений и практический метод расчета эле-

ментов зимней вертикальной циркуляции. В эти годы Николай Николаевич много работает на посту ученого секретаря Комитета по проведению Второго МПГ в Советском Союзе. Успешно развивается педагогическая деятельность Н. Н. Зубова. С 1930 г. он читает лекции студентам Московского гидрометеорологического института. В это время Н. Н. Зубов предлагает новое название науки о физических процессах в море — «океанология» вместо прежнего чисто описательного термина «океанография».

В 1932 г. было организовано Главное управление Северного морского пути, началось развернутое, планомерное дальнейшее освоение важной полярной магистрали, расширение сети гидрометеорологических станций, строительство воздушных и морских портов, рудников и угольных шахт. Регулярные ледовые прогнозы в этой обстановке становились насущной необходимостью. Ведущие советские ученые — исследователи полярных морей объединили свои усилия в Межведомственном бюро ледовых прогнозов. Вместе с Н. Н. Зубовым здесь начали работать В. Ю. Визе, С. Д. Лаппо, Л. Ф. Рудовиц, В. В. Шулейкин.

Плодотворную теоретическую работу Н. Н. Зубов непрерывно сочетает в эти годы с практической деятельностью в море. Он руководит юбилейным, 50-м рейсом «Персея» в Гренландском и Норвежском морях, в котором, по его словам, «лично пришлось, участвуя в экспедиции на э/с «Персей» в качестве ее начальника, в 1934 г. провести работы, охватившие обширный район между островами Медвежьим, Ян-Майеном, кромкой гренландских льдов и Шпицбергом с предварительными и последующими работами в западной части Баренцева моря».

Годом позже Н. Н. Зубов — научный руководитель экспедиции на ледокольном пароходе «Садко», которая вошла в историю под названием Первой высокоширотной. Это судно считалось лучшим из серии ледокольных пароходов, сочетавших неплохие по тем временам качества ледокола (ломало метровый лед) с довольно высокой грузоподъемностью. Руководил походом «Садко» Г. А. Ушаков, возглавлявший в 1930—1932 гг. уникальную экспедицию на Северную Землю, результатом которой стало составление первой карты прежде неизвестного архипелага. А капитаном судна был назначен Н. М. Николаев, который годом раньше провел ледорез «Литке» из Владивостока в Мурманск Северным морским путем в одну навигацию.

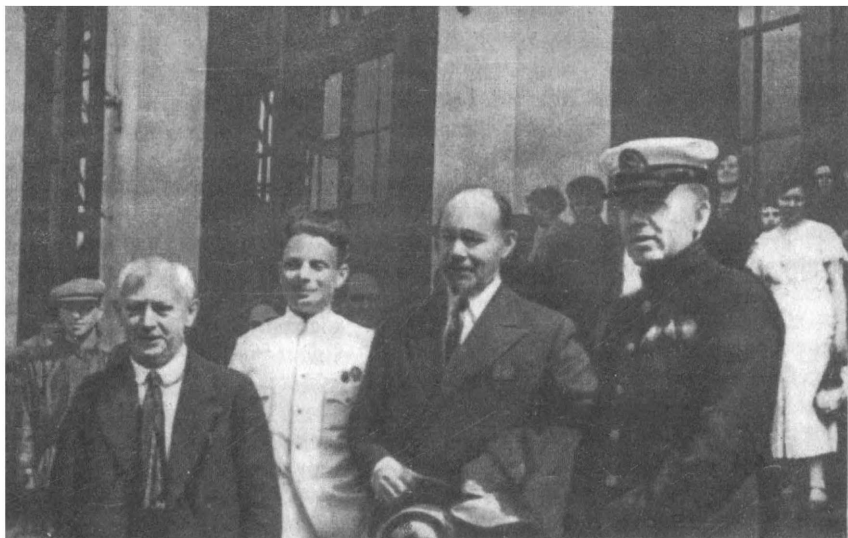
О задачах экспедиции Н. Н. Зубов писал: «Сбор данных для прогнозов являлся первой задачей экспедиции. Второй задачей экспедиции было изучение морских льдов во всех отношениях — физическом, химическом, биологическом, механическом и в навигационном. И наконец, третьей задачей явилось изучение поведения корабля среди льдов и в море, в особенности исследование ледовых свойств корабля».

На картах арктических морей в те годы было много белых пятен, и оставались пространства, по которым еще никто никогда не плавал. Существовали и мифические «земли», нанесенные по сообщениям, догадкам и предположениям капитанов, землепроходцев, охот-



Н. Н. Zubov —  
инженер-контр-адмирал

Исследователи Арктики  
30-х годов  
(слева направо):  
Н. Н. Zubov,  
М. И. Шевелев,  
Х. Уилкинс и  
Э. Т. Кренкель.  
1938 г.





ников, ученых. Одну из таких загадок представляла так называемая Земля Джиллиса. Это сегодня можно со снисходительной улыбкой человека эпохи космических полетов читать о бытовавших пятьдесят лет назад географических заблуждениях, а тогда...

Большой романтик моря, Николай Николаевич искренне и очень долго верил в существование «Земли Джиллиса». «Земля» помещалась к северо-востоку от Шпицбергена между 20-м и 42-м меридианами в. д. Там, по словам Николая Николаевича, «лежит язык, который спускается с северо-востока почти до Семи Островов, куда ни один корабль не мог проникнуть. Это действительно белое пятно. Всегда, даже в самые лучшие годы, здесь стена льдов. Или это мелководье... или это земля... По многим признакам, перечислять которые нужно в отдельной статье, я думаю, что «Земля Джиллиса», вероятно, все же существует...».

Э. Виленский и М. Черненко в своей книге «Высокие широты» так описывали происходившие события: «В 1934 году «Персей» поднялся выше Семи Островов. Стояли дни исключительной видимости. Тогда снова на горизонте возник призрак «земли». Был ли это мираж или далекое изображение, поднятое рефракцией? Льды задержали судно. Пришлось повернуть к югу. Зубов ушел в каюту, заперся там и запретил при нем говорить о «земле»».

И вот на борту «Садко»: «Разговоры о «Земле Джиллиса» не прекращаются ни на минуту. Книги, содержащие сведения об истории этой «земли», путешествуют из каюты в каюту. Завязываются яростные споры. Все почему-то верят, что «земля» есть, что мы ее увидим, нанесем на карту и прекратим затянувшийся двухсотлетний спор». Это яркая иллюстрация еще одного свойства характера Николая Николаевича. Он обладал редким даром живо увлекать своими идеями ближайших сотрудников, и его догадки, гипотезы, предположения быстро становились достоянием его окружения.

Какое чудесное было время! Они все ощущали себя почти что Колумбами. И они открыли землю! Правда, совсем в другом районе. Это был остров, относящийся к типу островов — ледяных шапок, целиком состоящий из льда. Они назвали его в честь начальника экспедиции — островом Ушакова.

А «Земля Джиллиса»? «Мы уходим, унося с собой загадку «Земли Джиллиса»... — пйшут Э. Виленский и М. Черненко. — Кто скажет, призрак какой земли привиделся Джиллису, Макарову, Уорслею на далеком горизонте? Что за темное, неподвижное облачко мерещилось нам?...»

«Садко» установил рекорд широты, достигнув в свободном плавании северной параллели 82° 42' на 87-м восточном меридиане. Здесь на глубине 2365 м была выполнена глубоководная станция, взяты пробы грунта и донных организмов, проделан гидрохимический анализ. По результатам экспедиции 1935 г. на картах появилось обширное мелководье Садко, остров Ушакова, обнаружены в промежуточных слоях теплые воды атлантического происхождения. Н. Н. Зубов получил много интересных данных в результате наблюдений над льда-

ми, их формой, структурой, процессом разрушения, были открыты закономерности сжатий и разряжений льдов в зависимости от фазы прилива.

Значение экспедиции на «Садко» для того времени трудно переоценить. Был сделан важный шаг в реализации программы морских исследований, намеченной в общем плане работ Главсевморпути.

Освоение Северного морского пути давалось стране огромным напряжением сил. Порядки в учреждениях Главсевморпути установились строгие, но иначе и не могло быть. Специалист, подписывавший метеорологический, морской или ледовый прогноз, брал на себя тяжелую ношу ответственности за судьбы людей, самолетов и судов. Порой надо было обладать немалым мужеством, чтобы все-таки подписать прогноз. И в этой трудной обстановке Н. Н. Зубов не однажды проявлял твердость характера. Любопытен случай, который описан Евгением Рябчиковым в очерке «Пламя над Арктикой». Строился знаменитый Норильский металлургический комбинат. В Дудинке под разгрузкой стояли суда. Порт был оборудован пока еще плохо, разгрузочных средств не хватало, выгрузка задерживалась, а навигация немудовольно подходила к концу: «...небо уже темнело, по реке плыло ледяное сало, сулившее скорый ледостав, и это не могло не беспокоить даже бывалых судоводителей. Поблизости ни затона, ни бухточки; замешкаешься — беда...» Капитаны торопились покинуть неприятный дудинский порт. Капитан порта пустил в ход всю свою дипломатию, лишь бы уговорить их задержаться на несколько дней, ведь груз так необходим строящемуся Норильску. Но уговоры не помогли — Енисей угрожает вот-вот замерзнуть, и тогда... Начальник порта по радио обращается в Москву, в Бюро прогнозов Главсевморпути. Спустя несколько часов оттуда приходит телеграмма: «Немедленно вручить тчк Проверки прогноза подтверждаю возможность задержки флота три дня зпт повторяю три дня беру полную ответственность тчк Зубов». А как раз в эту навигацию условия на трассе Северного морского пути складывались очень трудные. Арктика властно нарушала планы людей и еще раз показала, что с ней можно обращаться только на «Вы». По словам самого Н. Н. Зубова, «навигация в Арктике... прошла очень тяжело. По разным причинам... много кораблей и ледоколов осталось на зимовку не только у берегов, но и в дрейфующих льдах в открытом море».

Это был 1937 год...

Накопленный им богатый опыт океанолога и ледоисследователя Николай Николаевич обобщил в обширной монографии «Морские воды и льды», вышедшей в 1938 г. в издательстве Главсевморпути и ставшей одним из лучших учебников для студентов-океанологов.

Ледовые прогнозы, в составлении которых Н. Н. Зубов принимал постоянное участие, в значительной степени обеспечивались данными авиационных ледовых разведок, постепенно ставших регулярными. Эти разведки осуществлялись специальными авиаотрядами, расположенными на разных участках Северного морского пути. Результаты таких разведок помимо всего прочего зависели от квалификации гидролога —

ледового разведчика и носили в известной степени субъективный характер (одни и те же условия могли быть оценены по-разному разными людьми). Избежать этой субъективности можно было, имея оценку ледовой обстановки по всему Северному морскому пути, полученную одним наблюдателем — «одними глазами» или «единым взглядом», по выражению Н. Н. Зубова. Планы таких разведок, получивших впоследствии название «стратегические», Н. Н. Зубов начал вынашивать к концу 30-х годов. Но для столь продолжительных полетов необходимы были и специальные самолеты, способные покрывать без посадки огромные просторы арктических морей. В одном из первых полетов в мае 1939 г. участвовал сам Николай Николаевич. Полет осуществлялся на самолете «СССР Н-170» — флагмане полюсной экспедиции 1937 г. Пилотировал машину известный полярный летчик Герой Советского Союза М. В. Водопьянов. Через два дня после возвращения из полета Н. Н. Зубов выступил в «Известиях» с большой статьей «Ледовая авиаразведка», в которой подводил итоги воздушной экспедиции, объяснял ее значение, обосновывал необходимость таких полетов в будущем. «Во время полета определялись количество льдов, характер их, возраст, направление и расположение полыней и торосов, что важно для определения динамики льдов в зимнее время... для оценки условий погоды в открытом море наблюдений одних только береговых станций недостаточно. Необходимо использовать наблюдения с судов и самолетов... Вполне понятно значение обоснованного и точного ледового прогноза. Базируясь на таком прогнозе, мы можем правильно намечать сроки операций на отдельных участках Северного морского пути, правильно размещать ледоколы и ледокольные пароходы, руководить ими... Наблюдений, плаваний и полетов у нас было очень много, но им не доставало систематичности, они были оторваны друг от друга и потому трудно сопоставимы... Полет воздушного корабля «СССР Н-170» кладет начало систематическому исследованию арктических морей с воздуха... Это дает возможность сравнивать состояние полярных льдов в разные годы, проверять предположения на будущее и накапливать данные для уточнения прогнозов».

Появление этой статьи в центральной печати свидетельствовало об огромном внимании, которое уделялось в те годы развитию арктической навигации.

Весь охваченный идеей научного обеспечения ледовых прогнозов, Николай Николаевич готовил планы новых высокоширотных экспедиций, начал грандиозную работу по созданию отечественной монографии о льдах Арктики. Одновременно он продолжал свою педагогическую деятельность в Московском гидрометеорологическом институте. Но всю эту большую работу неожиданно прервала война...

Гидрометеорологический институт был эвакуирован в Среднюю Азию, многие его студенты и преподаватели ушли на фронт. Н. Н. Зубов не подлежал мобилизации (ему шел уже пятьдесят седьмой год), но он решительно отказался от эвакуации, остался в Москве и продолжал упорно работать. Когда начались налеты гитлеровской авиации на Москву, он, несмотря на возраст, дежурил по ночам на крыше и тушил зажи-

гательные бомбы. В нем словно проснулся боевой юношеский задор. Он снова почувствовал себя военным человеком.

Именно в эту пору, в сентябре 1941 г., произошла его встреча с ледовым капитаном, Героем Советского Союза Константином Сергеевичем Бадигиным, который в 1938—1940 гг. возглавлял беспрецедентный дрейф ледокольного парохода «Седов». Они были хорошо знакомы по совместной работе над научными материалами, собранными в дрейфе «Седова», и встреча получилась радостной для обоих. К. С. Бадигин приехал в Москву по вопросу организации ледокольных проводок транспортных кораблей через Белое море в условиях военного времени и консультировался по этому поводу с Н. Н. Zubовым. В беседе с ним Николай Николаевич признался, что в наступившее тяжелое для страны время хотел бы снова служить в Военно-Морском Флоте (все-таки он помнил себя капитаном 2-го ранга), но ему отказывают. Двумя днями позже, докладывая о создании ледокольного отряда наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову, Бадигин рассказал о своем разговоре с Н. Н. Zubовым:

— Есть просьба, Николай Герасимович, мобилизовать и назначить начальником штаба в ледокольный отряд профессора Zubова.

— Zubов? Знаю, согласен. — И тут же отдал распоряжение адъютанту.

Так Н. Н. Zubов снова возвратился на флот.

«Среднего роста, коренастый, с военной выправкой. Волосы седые, высокий лоб. Темные пронизательные глаза, небольшие усики» — таким запомнился Николай Николаевич капитану К. С. Бадигину осенью 1941 г.

Если и раньше при составлении ледовых прогнозов Н. Н. Zubов принимал на себя большую ответственность, то теперь, в Архангельске, степень этой ответственности неизмеримо возросла. Нужно было дать обоснованный расчет прочности льда для устройства ледовой переправы. Не хватало нужных данных. Приходилось идти на риск. Рассказывают, что, подобно строителям мостов, становившимся под ними в момент прохода первого состава, капитан 2-го ранга Н. Н. Zubов стоял на льду рядом с рельсами, продолженными с одного берега реки на другой. Паровоз медленно тянул груженую платформу, лед угрожающе потрескивал, прогибался, и, словно на себе ощущая непомерную тяжесть груза, невольно приседал Николай Николаевич. Он выпрямился, только увидев паровоз на другом берегу.

Удостоенный многих правительственных наград, среди которых был орден Отечественной войны 1-й степени, полученный за ледовые операции в Архангельске, он особенно дорожил скромной медалью «За оборону Советского Заполярья».

Шестидесятилетие Николая Николаевича совпало с большим праздником всего советского народа — победой над фашистской Германией. В это же время исполнилось 40 лет с момента боевого крещения мичмана Zubова в памятном сражении при острове Цусима. Заслуги юбиляра были высоко оценены. Ему было присвоено воинское звание инженер-контр-адмирала. В его адрес пришло много приветствий и поздравлений от организаций, соратников, многочисленных учеников. Вот только один примечательный документ, хотя и напечатанный на официальном бланке заместителя

наркома ВМФ СССР, но в то же время свидетельствующий о большой личной признательности и глубоком уважении:

31 мая 1945 г.

Дорогой Николай Николаевич!

Вы, наверное, не помните мичмана Исакова с эскадренного миноносца «Изяслав», который имел честь быть представленным Вам в Ревеле, на борту Вашего корабля 29 лет тому назад. Я же Вас запомнил и наблюдал за тем, что делали и писали Вы и что писали о Вас.

С тех пор уткло много воды. Произошли величайшие события, такие, как Октябрьская социалистическая революция, возрождение нашего Военно-Морского Флота и, наконец, победное завершение Великой Отечественной войны.

За это время Вы, Николай Николаевич, выросли в большого советского ученого, руководителя научного института, решающего общегосударственные задачи, но Вы продолжаете поддерживать тесную связь с флотом и помогаете флоту.

Примите от моряков НК ВМФ и от меня лично поздравления со славной датой 40-летнего юбилея плодотворной научной деятельности и самые лучшие пожелания в дальнейшей работе.

Надеюсь и дальше будем сотрудничать с Вами на общем поприще укрепления морской мощи нашей Родины, и в частности по созданию Морского атласа.

Уважающий Вас адмирал флота Исаков.

Выдающийся советский флотоводец Иван Степанович Исаков начинал свою службу на Балтийском флоте в 1916 г. в чине мичмана, когда капитан 2-го ранга Зубов командовал эскадренным миноносцем. Тогда и произошла встреча, о которой упоминается в приведенном выше письме.

В 1945 г. в издательстве Главсевморпути вышла из печати одна из лучших книг, написанных Н. Н. Зубовым, — «Льды Арктики». В ней сконцентрирован многолетний опыт автора — океанолога, географа, ледоисследователя, в ней наиболее ярко проявился талант пытливого, широко эрудированного ученого. В предисловии Николай Николаевич писал: «Книгу эту нельзя... считать учебником, научным пособием или монографией. Она излагает мои личные взгляды...» Удивительная скромность!

После 1945 г. не было, наверное, ни одного советского океанолога (а их сегодня несколько тысяч!), на рабочем столе которого не лежала бы эта книга. С тех пор прошло 40 лет, срок немалый сам по себе, а для сравнительно молодой науки о море — огромный. Конечно, книга во многом уже устарела. За прошедшие годы написаны и вышли в свет сотни монографий и десятки учебников по разным вопросам океанологии, но каждое новое поколение мореведов с неизменным почтением перелистывает пожелтевшие страницы уже немногих сохранившихся экземпляров этого «изложения личных взглядов» профессора Н. Н. Зубова. И всякий раз книга дарит что-нибудь новое, интересное, содержательное.

И вот много лет спустя, перефразируя крылатое выражение, полярники,



отечественные исследователи океана могут с полной уверенностью сказать:

— Все мы вышли из «Льдов Арктики» Н. Зубова.

С 1944 г. Н. Н. Зубов — директор Государственного океанографического института. Очень скоро директор стал душой всего института. Он непрерывно «генерировал» новые идеи и щедро делился ими со своими сотрудниками.

По его инициативе в институте возникли и быстро приобрели популярность знаменитые «Гоиновские пятницы» (еще их называли «Зубовскими пятницами») — еженедельные открытые научные семинары, на которых заслушивались и обсуждались доклады по разным вопросам гидрометеорологии, представляемые всеми желающими не только из сотрудников ГОИНа, но и других институтов Москвы и даже иногородних. Н. Н. Зубов неизменно присутствовал на каждом семинаре, внимательно выслушивал доклад, обязательно выступал в прениях. Тексты многих наиболее интересных докладов печатались небольшим тиражом «на правах рукописи», и это еще больше поднимало престиж научных семинаров.

Оставаясь на посту директора ГОИНа, Н. Н. Зубов продолжал свое продуктивное сотрудничество в службе ледовых прогнозов Главсевморпути, где его по-прежнему считали «своим» сотрудником. Дело доходило до курьезов. Однажды за удачную ледовую операцию большую группу сотрудников Главсевморпути представили к премированию. В приказе оказалась и фамилия Н. Н. Зубова. И тут только выяснилось, что Н. Н. Зубов не является сотрудником Главсевморпути.

Не оставлял Николай Николаевич и экспедиционной деятельности. Одна из самых коротких экспедиций продолжалась 126... часов! Это была воздушная экспедиция, имевшая целью стратегическую ледовую разведку одновременно по всей трассе Северного морского пути. Она состоялась 21—26 августа 1946 г., а уже 30 августа на очередной «Гоиновской пятнице» слушали доклад Н. Н. Зубова о ее результатах. Завидная оперативность!

Полет был совершен на двухмоторной летающей лодке «Каталина», машине по тем временам достаточно комфортабельной и, главное, обладавшей большим радиусом действия. Основной причиной организации экспедиции были исключительно тяжелые навигационные условия, сложившиеся летом 1946 г. В научную группу кроме самого Н. Н. Зубова входили П. А. Гордиенко, Д. Б. Карелин и С. Д. Лаппо. Николай Николаевич так объяснял их присутствие на борту: «...я считал полезным, чтобы те лица, на которых возложена ответственная задача давать прогнозы состояния льдов, и в частности сроков окончания арктической навигации, посмотрели своими собственными глазами на то, что происходит в Арктике».

Полет был очень напряженным. Из 126 часов общей продолжительности экспедиции 84 — чистого летного времени! Экспедиция покрыла 18 тыс. км на высотах 1200—1500 м, иногда снижаясь до бреющего полета из-за очень низкой облачности. Наибольшая продолжительность полета без посадки составила 22 часа. И вот при такой тяжелой нагрузке помимо ответственной, требующей постоянной концентрации внимания работы по составлению карты состояния льдов Н. Н. Зубов продолжает вести широкие географические наблюдения.

Он успевает подметить начало нового льдообразования в Восточно-Сибирском море и характерные скалистые формы островов Де-Лонга; он отмечает неудачное размещение полярной станции на острове Генриетты, аэропорт же в Крестах Колымских (теперь Черский), напротив, признает «наиболее правильно расположенным». От его взгляда не ускользают интенсивность процесса размыва берегов острова Большого Ляховского и особенности структуры течений в проливе Дмитрия Лаптева, где «удалось... наблюдать вихри Лангмюра».

Пытливый естествоиспытатель чувствует себя счастливым: «...лично я от этого полета просто в восторге, потому что мне впервые удалось увидеть льды всех арктических морей».

Последние годы своей жизни Н. Н. Зубов, не прерывая научной деятельности, отдает делу воспитания нового поколения советских океанологов. Профессор кафедры гидрологии суши географического факультета Московского университета, он организует океанологический кружок, собирает вокруг себя зачарованных морем студентов, добывается их специализации по океанологии и, наконец, с переездом в новое здание на Ленинских горах, основывает в МГУ кафедру океанологии. Первый выпуск океанологов Московского университета произошел в 1953 г., и с тех пор, вот уже больше 30 лет, живет, продолжая и развивая традиции зубовской школы, кафедра его учеников.

Н. Н. Зубов — педагог, воспитатель, учитель — это еще одна яркая грань в его творческой жизни. Начав с преподавания на курсах Министерства торговли и промышленности, он остался педагогом на всю жизнь. В плаваниях на «Персее» и в Морской академии, в Московском гидрометеорологическом институте и в кабинетах Главсевморпути, в ГОИНе и МГУ он был ученым и педагогом, воспитывал в своих последователях лучшие человеческие качества. И многие-многие сотни людей сегодня с гордостью говорят: «Я учился у Зубова!»

Н. Н. Зубова, учителя, воспитателя, очень ярко характеризует такой маленький штрих. Одним из первых его учеников был Михаил Сомов — впоследствии известный ученый, полярник, доктор географических наук, Герой Советского Союза, начальник дрейфующей станции СП-2 и Первой Советской антарктической экспедиции. Гидрометеорологическое издательство выпустило в 1979 г. сборник воспоминаний о М. М. Сомове, составленный из 27 очерков разных лиц — друзей и соратников знаменитого полярного исследователя. И вот, рассказывая о Михаиле Михайловиче, о его многогранной научной, организаторской и общественной деятельности, каждый третий автор с непременной теплотой вспоминал о том, что М. Сомов учился у Николая Николаевича Зубова. Думается, что это не случайное совпадение.

Он ушел из жизни в один из пасмурных ноябрьских дней 1960 года...

Его именем названы два корабля: гидрографическое судно «Николай Зубов» и научно-исследовательское «Профессор Зубов». На них советские ученые продолжают дело, которому он посвятил всю жизнь.

И с неизменной благодарностью, теплотой, неподдельным искренним уважением вспоминают его люди, которые жили и работали рядом с ним.

Недавно на кафедру океанологии МГУ пришло письмо из Болгарии

от Елены Крыстевой — океанолога первого выпуска 1953 г. Она написала замечательные слова о своем Учителе:

«Н. Н. Зубов был и остается в моей памяти человеческой вершиной, компасом, ориентиром, светочем. Такие люди не умирают. Они остаются в нас».



## топонимика Арктики

### По-чувашски — «пестрый»

Вряд ли кому пришло бы в голову искать в чувашском языке происхождение названия реки Олай, что впадает в Карское море на западном побережье Таймыра. Помогла встреча с гидрографом К. П. Петровым. В 1936 г. он снимал эти места и назвал реку в честь своего дяди Степана Олаева — матроса с броненосца «Александр III», погибшего в Цусимском бою.

В родной чувашской деревне его звали просто Олаем, что в переводе на русский означает «пестрый». Дело в том, что на шее у Степана было большое родимое пятно.

### Место маяка определило название

Первый большой маяк в море Лаптевых поставил в 1739 г. Харитон Лаптев. Как свидетельствует его «Шханечный журнал», он был установлен в устье самой западной в дельте Лены Крестьяцкой протоки. Маяк представлял собой деревянный сруб высотой 14 м, на вершине которого, по преданию, жгли костер.

Однако последний раз ленский маяк видела экспедиция П. Анжу в 1822 г. в устье самой северной Туматской протоки. Потом он разрушился, дав повод историкам гадать, где же он на самом деле находился. Крестьяцкой протоки сейчас не существует. Давно высказывалось предположение, что за нее Х. Лаптев принимал Туматскую. Выручило старинное название острова Маячный на этой протоке (теперь здесь показываются остров Аллара-Маяк-Белкее и протока Маяк-Белкеюн-Тебюлеге). Именно здесь Норденшельд собирался строить маяк для захода в реку следовавшего за его «Вегой» парохода «Лена».

### Конец земли

За ним далеко ходить не надо. Это полуостров Ямал. Именно так переводится с ненецкого это название. Сейчас здесь геологи трудятся нередко вахтовым методом, ежемесячно направляясь на «край земли» самолетом из Центральной России. Для них это столь же привычное дело, как для горожан ежедневные поездки на службу в метро или автобусе.

Правда, сто лет назад чаще употреблялось название Ялмал, происходившее от ненецкого *яумал* — «конец реки». Ведь именно здесь кончается река Обь и ее продолжение Обская губа. Но тогда эти места действительно были краем земли. Наверное, поэтому вскоре и утвердилось нынешнее название.

## ВРЕМЯ ЖИТЬ



Вельмина Нина Александровна. Окончила Московский институт инженеров транспорта, защищала диссертацию в Московском геологоразведочном институте. Гидрогеолог-мерзлотовед. Проектировала водоснабжение основных морских портов Арктики — Тикси, Диксона, Провиденция. Более 20 лет проводила научные исследования в Арктике, на Дальнем Востоке, в Забайкалье и Якутии. Опубликовала три научные монографии, около 40 статей по гидрогеологии и географии области вечной мерзлоты. Действительный член Географического общества Союза ССР.

В периодической печати публиковались очерки, рассказы, стихи Н. А. Вельминой. В издательстве «Мысль» вышли научно-художественные книги «Ледяной сфинкс» и «Пленница вечного холода». Живет в Москве.

Под ногами хрустит галька. Уже не меньше восьми километров отошла я от Чертовой бухты. Иду вдоль берега по самой кромке ледяного припая. Припай заметен снегом и угадывается только по бурой растушевке темного песка. Крутой, обрывистый берег с глыбами черных траппов местами снижается, и тогда далеко бывает видно рваное одеяло тундры, покрытое обледелой травой с торчащими обломками скал.

Полярный день тускнеет на глазах, как будто кто-то непрерывно отсасывает свет. За мысом, где траппы над бухтой высятся блоками, как остатки гигантских фундаментов, у самой воды неожиданно возникает заброшенная избушка рыбаков. Дверь давно сорвана ураганами. На плоской земляной крыше ветер зачесывает жесткие желтые волосы высушенной травы. Тяжелые осенние шторы намыли у входа и у стены гряды галечника, смешанного с серым морским песком и добела отмытой щепой. Отсюда четыре километра.

Вокруг уже все серо и смутно. Берег ошетинился плавником — деревья, белые и гладкие, как кости, громоздятся навалими. По тундре путь короче, но труднее — едва подмерзшая сверху земля не держит, и ноги проваливаются в жидкую земляную кашу, под которой на сотни метров в глубину уходит мерзлота. Я спотыкаюсь, но все же как хорошо в сухих сапогах! Три месяца мучиться в непросыхающих горных ботинках и только теперь решиться взять со склада эти большие резиновые сапоги. На семь номеров больше, но сухо.

Мое место здесь. Человек должен быть там, где ему хорошо. Каждый день и час почти круглосуточного бодрствования давали ощущение устойчивой, навсегда данной радости. Я — как кладоискатель у цели.

Все они, мои однокурсники, остались там, в

городе, бедные, обкрадывающие себя люди. Не видят этих замороженных островов и замирающей в снегах, сжатой черными скалами тундры. Сидят в комнатах, ходят по асфальту, боятся дождей и мокрого снега. Я беспокоилась: а вдруг они обойдут меня, и поэтому оформлялась потихоньку. А они и не стремились сюда, а узнав, посмеялись надо мной всласть. Я поддерживала их с восторгом, будто действительно попала впросак.

Здесь удивительный мир — известное и неизвестное рядом. Человеку нужна тайна. Здесь всегда — многостороннее узнавание и напряженное увлечение. И это очень важно: я не гость, я хозяйка здесь. Вот я шагаю сейчас где-то на краю земли, почти ночью. Ничего не может быть лучше.

Я исходила километры этой тундры, облазила эти обрывистые, изъеденные морем берега и знаю здесь все — и плоские лежа мелких речушек, уже опустошенных начинающейся зимой, и мерзлую землю, такую необычную, когда ее откалываешь, всю пронизанную льдом, которому тысячи лет. И даже морское дно я знаю: еще на днях мы доставали со дна моря образцы и пеленали жидким парафином этих нежных земляных младенцев.

Уже с неделю как в воде появилась шуга, и прогребать ее веслами становилось все труднее. Начались штормы. Океан круто, с усилием проворачивал неподатливые буро-зеленые холмы снежной каши. Два дня назад пришлось отбуксировать к берегу плот с буровой вышкой.

Пролив стал за одну ночь. Рождение прекрасного застигло нас утром внезапно. Мы присутствовали при святой святых, при откровении природы. Океан поднял из своих недр несметные сокровища. Нестерпимо сверкающая гладь, как живая, лежала в гигантских пригоршнях базальтовых скал. Снега поверх льда не было, только сонмища кристаллов — алмазное море, над которым как подвешенные горели и переливались дикие огни невиданной силы — желтые, черные, зеленые, лиловые, красные... Кристаллы — ядра вспышек — меркли и зажигались в точках пустоты, испуская мгновенные разящие иглы разноцветного света. Длинные, короткие, то острые, то мохнатые от спектра. Мгновенно вычерчивались таинственные летучие письмена. Высшая грамота природы. Может быть, этим, никем не изученным кодом Земля излагала свою историю? Многоцветная бездна полыхала до горизонта, который растворял ее, сливая с высоким и бледным небом.

Я бормотала что-то вслух о нашей избранности видеть все это, и Никевич засмеялся и сказал, что я фанатик. Но даже он, Никевич — Николай Лаврентьевич, мой товарищ по изысканиям, или, как он говорит, по великому ковырянию полярной земли, равнодушный к окружающему, только когда оно ему мешает, был потрясен.

— Черт возьми, — сказал он неопределенно и не ушел, а долго стоял рядом...

К полудню все затянулось прозрачной пеленой. Притупилось горячее мерцание огней, тихо погружавшихся в глубину.

Если Никевича взять таким, каким его создала природа, он почти прекрасен. И мне жаль, что приходится принимать его с теми изменениями, которые он сам внес в действия великого творца. Никевич художав и высок

ростом, но ходит ссутулившись, наклонив голову на одно плечо, и почти никогда не глядит в глаза. Землю он меряет мелкими шажками. Огромный размах бедер и длинные стройные ноги совсем поэтому не используются — они будто перевязаны в коленях. А мужчина должен ходить широко и смело, в полный шаг, и руки раскрывать в полный размах. На мир смотреть открыто, не пряча глаз. А глаза у него неплохие — серые, длинные и с густыми ресницами.

— Зовите меня Колей, — сказал он мне при первой встрече в Москве, в полутемном подвальном складе, отвернувшись и разглядывая приготовленные к отправке ящики.

Я засмеялась.

— Коля — это вроде Маня, Оля, Катя. Это — она.

— Ну тогда — Николай.

— А Николай очень сухо. Николай Лаврентьевич — очень торжественно. Можно сокращенно — Ник...евич. Никевич. Хорошо?

Он облизал губы, мельком взглянул на меня, но спорить не стал, что я оценила. Никевич отличный товарищ. Нам легко работать вместе, а здесь это особенно важно. Мы не скрывали друг от друга своего незнания, когда оно было. Все же я только что с институтской скамьи, а он лишь немного опытнее. Мы советовались, иногда мучительно долго искали нужное решение. В Никевиче было ценное качество доискиваться до предельно возможной ясности в любом творимом им деле. Мы много сделали здесь за несколько месяцев. Правда, почти без сна, благо солнце летом не заходило.

Программа летних работ была близка к концу, когда на флагманском корабле прибыл главшеф Кулагин. Низенький, в меховых летних штанах, он как шарик катался по нашим тундровым владениям, и за ним, побросав все дела, задыхаясь, тащились начальники — порта, базы, складов, полярной станции — и весь синклит с ледокола. Ему все хотелось видеть и знать, и это очень мешало работе. Мы, когда могли, прятались. Каждый вечер нас с Никевичем ждал у берега катер — совещание на ледоколе. К одиннадцати часам ночи мы возвращались на берег к своим подсчетам или в лабораторию, где нас требовательно ждали взятые днем образцы. Или уходили ночью, конечно порознь — дела всегда было слишком много, к дальним участкам наблюдений, ориентируясь в темноте по выступам скал и пятнам снега на сиверах. Ночи уже были густыми и плотными.

Кулагин дал дополнительное задание — обследовать дно бухты под причал в виде буквы «П» вместо намеченного «Г-образного». И самое главное — отодвинул зимовку, распорядился, чтобы мы сами везли результаты изысканий в Москву и участвовали в проекте.

— Дорогушка, — ласково хлопал он по моему стеганому ватному плечу. — Ты мне все исследуй обстоятельно, большое это дело. Я за вами обоими специальный пароход пришлю. Что головой качаешь, говорю пришлю, значит, пришлю. Сойдет с маршрута и заберет, не сомневайся, дело очень важное. Зима настанет — ледокол пришлю. Денег дополнительно отпущу, только делай, и поскорее, зима — она вон уже где.

И он хлопал ладонью по своей пыжиковой шапке.



Относительно специального парохода мы с Никевичем посмеялись, не верили, пока не получили официальное уведомление по радио: нас заберут в самую последнюю очередь — чтобы успели. Теперь дополнительная работа тоже почти закончена. Дней на семь доделок, еще составить программы зимних работ, сметы. Заключить договор со строителями, передать им лабораторию. Пароход ждали недели через две.

И вдруг начались морозы, а вчера стала бухта. Заберут ли нас? Самолеты здесь пока случайные. Летом они садятся на воду, а зимой нужно расчищать аэродром. Длинная история.

С рабочими бывало нелегко, особенно вначале. Двадцать человек — буровики, шурфовщики. Их временно перевели со стройки. Люди испорчены сдельщиной. Плати за каждый шаг. И просто за то, что они существуют в этих потусветных, как они говорят, условиях. Деньги — нитка, стягивающая звенья с трудом переносимых ими обязательств: средней неторопливой исполнительности, гарантированной на ближайший час скупой отмеренной вежливости под контролем возможных взысканий. Ущемить их в деньгах — значит развязать нитку — все рассыплется. Но наша работа не для норм. Час здесь, два там. Участки разбросаны, денег на оплату переходов нет, смета жесткая. Нужны энтузиасты, а не сдельщики. Я знала: бывает хуже. Есть трагичная категория людей — духовных сдельщиков, и нередко встречаешь их среди интеллигенции. А тут «вербованные». Меня еще в Москве пугали: искать среди них крепких душой людей — играть в лото. Самый молодой — Михайлов — при оформлении нарядов наиболее покладист, а в работе самый вздорный. Евстигнеев сделает что и когда хочешь — только плати. Вначале все перемигивались: девчонка, пострадать, что не будем работать, глядишь, выпишет чего лишнего. Потом сами смеялись — пустой номер.

И все же они ребята неплохие. Мне с ними удалось сработать. На перекурах перебрасываются каждый о своем, и я знаю, кто у кого дома. Их еще не пробрал настоящий трудовой азарт, наверное, нужно что-нибудь необычное. Повседневность их глушит. И еще: друг при друге они стыдятся проявить пренебрежение к деньгам — за ними ведь ехали! Они мужественны и не трусливы. Я помню, как-то случилось — тонули мы в лодках в большую волну. Держались молодцами и работали как бешеные, а выбравшись на берег, шумно радовались и забыли о нарядах.

В полной темноте, не заходя в свою хижину, я подошла к бревенчатой столовой полярной станции. Устала все же. Горячие щи со свиной, пышный белый хлеб — такой комфорт после ветра и двадцати пяти километров тундры.

И вдруг — напрочь откинута дверь. С ветром и снегом, из темноты, в распахнутом полушубке — Сёма, помощник радиста. Что там? Задыхаясь, он молча протягивает мне бланк: на рейде, в пяти милях, стоит ледокол, пришел за нами, будет ждать три часа, до восьми вечера. Больше ждать не может, если не будем готовы — уйдет.

Всего три часа! Еще бы! Его стоянка обходится что-то около пяти тысяч в сутки. Стало тихо. Люди замерли за едой, все как в заколдованном царстве, в раздаточном окне по брови — застывшее лицо поварахи. Теплая комната, запах хлеба. И единственный живой — Сёма в

своем полушубке, отороченном серым барашком, еще не отдышавшийся.

В черных окнах, судя по отсветам и отражениям, с тихим позвякиванием бьется начинающаяся метель. Через три часа — на борту ледокола? Нереально. Перед нами — невозможное, и его не одолеть. Только в сказках за одну ночь воздвигаются дворцы, да и то если помогает добрый волшебник. Слишком много дела — договор, сметы, передача всех работ строителям, свертывание лаборатории. О личных сборах и говорить не придется — смять весь наш обжитой уют, втиснуть в мешки документы, записи, книги... Я не двигалась.

Можно отказаться сразу. Сообщить капитану — не готовы, не ожидали, не можем. Потом выбираться собаками тысячи километров. Романтично, но неприемлемо. Или собрать только личные вещи — и на ледокол? Но кто простит нам, да и мы себе не простим, срыва проектных работ в Москве, а значит, и строительства будущего года. Для этого нас и ждут там. Мы — в ответе. Оправдываться смешно. Арктика не Подмосковье, где по расписанию ходят дачные поезда.

Три часа. Собственно, почему вокруг так тихо? Я сижу и думаю, а что делает Никевич? Слава богу! Я же не одна. Я повернулась к Никевичу.

Никевич на меня не смотрел, он разглядывал угол стола и вдруг протянул странным голосом:

— С че-е-е-го мы на-чне-ем?..

Оказывается, он сидит рядом. Сидит неподвижно, часто облизывает губы, шевелит ими, прячет глаза и все время вертит в руках какую-то веревочку. На мое удивление невразумительно забормotal:

— Да-а, я по-они-маю-у... Это очень сложно-о все-о... На-аверно-о, ни-и-че-его не полу-учится-а...

Я дала ему выговориться. Этого только не хватало! Обычно это женщины в старых романах в самые неподходящие моменты — когда бандиты отнимают их фамильные драгоценности или убивают возлюбленных — падали в обморок или впадали в транс вместо того, чтобы действовать.

Ну, хорошо. Надо принять все, как есть. Значит, я одна. И решаю и отвечаю за все. Надо действовать, сделать максимум возможного и непременно ехать! Только все делать очень быстро. Может быть, удастся задержать ледокол. Да разве капитан сможет нас понять! Какой-нибудь старый, обросший, дубовый черт. Да он, наверное, и не в силах, не имеет права. Слишком дорого, есть предел возможного.

...До ледокола пять миль, нет — девять: напрямик через бухту и пролив по полуторадневному льду не пройти. Надо в обход, через острова, там глубины меньше, лед надежнее, нет течения из пролива. Я не могу рисковать жизнями людей. Достать собак у местного охотника Варламова, порт собак не имеет. Шесть нарт, не меньше. Платить самим, бухгалтерия такие расходы не оплатит, обычно говорят: обходитесь имеющимися средствами. Две нарты к нашей хижине за вещами, две — к лаборатории, три — на переброску остающегося на зиму оборудования к брандвахте. Там — строители, бухгалтерия, капитан порта. Никевича посадить за смету, работа конкретная, справится, проще ничего нет.

— С че-его мы на-а-чнем?..

...Свернуть «дом», все затолкать в мешки. Мешки на нарты. Дать указание лаборантке, ее сейчас же вызвать из дома. Обязательно последний раз проверить, как она обращается с потенциометрами и термомпарами, иначе все будет бессмысленно. Запаковать образцы. Потом все шесть нарт отправить к ледоколу с рабочими. Пусть как можно медленнее грузятся. Не выбросит же их капитал на лед? Скажут — мы на подходе, вот-вот придем. Так можно выиграть час, может, два. Я буду составлять программу работ и договор.

Собак и груз поручить Ефремову — бригадиру буровиков, он самый смысленный и находчивый, хотя тоже любит ныть и торговаться с нарядами. Но в нужде и спешке он быстрее всех перестраивается на дело и загорается. У брандвахты выставить дозорного, следить за огнями ледокола на рейде, чтобы мы знали, когда капитан соберется уходить. По радио запросить отсрочку у капитана. Рабочих разделить на три группы. Ну, все. Как говорили студентами — «рванем!».

Ушло двадцать золотых минут. Никевич продолжает крутить веревочку. Настежь открыты двери. Холодный воздух затопил пол столовой. В дверях молча, кучкой, стоят наши рабочие. Узнали, прибежали. Перед ними десять шагов пустоты — расступились, как при несчастном случае.

Я пошла к выходу. Посмотрела на рабочих... и горячо и радостно вздрогнула. Поняли! В лицах напряжение и готовность. Все — как на старте. Взгляды — секунды. Поняли всё — и мое молчание и Никевича. Не знают только размера тяжести, которую надо поднять. И Ефремов молодец, я так и думала. Глаза, как у гончей на цепи — только спусти. Но молчит, ждет. Спасибо.

Я подошла к ним.

— Товарищи... Товарищи... Нужно все делать очень быстро, очень быстро и четко. Все, что скажу, по команде, без разговоров, без споров, почти без слов. Со взгляда. Понимаете? Времени нет совсем. Сделать надо много. Я на вас надеюсь...

Я быстро перечислила им все. И — спустила цепочку. Их и свою. Ответ от капитана пришел тут же — ждать больше трех часов не может. Никто другой нас не заберет — все ледоколы ушли на проводку судов, застрявших во льдах. Этот — последний.

Если посмотреть откуда-нибудь сверху на этот маленький кусочек суши, где мы сейчас мечаемся в такой-то год, в такой-то час, можно увидеть старенькую брандвахту со светящимися искорками окон, прикорнувшую у самого берега бухты, замеченную снегом землю, домики, мачты радиостанции, обрывистый берег. Где-то промелькнул человек, пробежали двое, промчались собачьи нарты, другие, третьи. В одну сторону, в другую.

Время, время... Вот уже свернута лаборатория. Ушли к ледоколу собаки с имуществом. По радио я тут же сообщила на ледокол: «Вышли!» Я составляю программу. Никевич довольно спокойно гонит смету.

Напряжение — не то слово. Сжимает пресс предельной, последней необходимости. Время давно истекло. Сигнальщик молчит, значит, ледокол еще стоит.

Сейчас, здесь, на этой неприметной брандвахте, идет необычное, молчаливое состязание. Только без зрителей и репортеров. И без чемпионов.

Неожиданно ворвался Ефремов: он вернулся с нартами от ледокола со всем нашим имуществом, капитан сгрузил все обратно, не принял без нас. Ему надо уходить, сказал он. И рабочим оставаться на льду не разрешил. Вещи уже перевезены обратно в хижину. Собак забрал хозяин, кричал, что их загнали.

Вид у Ефремова встрепанный, лицо лиловое. Собакам, правда, досталось, но их не гнали. Местами людям пришлось садиться на нарты, пешком не пройти, выступает вода, подламывается лед. Несколько раз разгружались и перетаскивали вещи.

Ну, что ж, значит, вся работа насмарку. И гонка напрасна. Одиннадцать часов ночи. Влетел дозорный Фролов:

— Ушел! Ушел ледокол... Слышите? — Он смотрел загнанно.

Я высочила на палубу брандвахты. Из темноты донеслись глубокие, рвущиеся гудки. Нет! Не мог капитан уйти, не известив нас. Ночь. Метет. Колкий, холодный ветер. Вязкая тьма. Над берегом фонари — как окуляры микроскопов. Лихорадочно крутятся в них снежные бациллы. Где-то на горизонте светятся, еле проступают бледные созвездия — слева Малый остров, справа — Большой со складами и главной рацией. До него восемь миль. Там где-то ледокол. Вот он — средняя россыпь огней, более четкая и плотная... движется. Дальше — океан, равнодушно нагнетающий густые волны под тонкую корку льда. Ночь отмеряется дыханием людей.

На брандвахту ввалились рабочие, ходившие с Ефремовым. Устало рухнули на палубу.

— Остановился, остановился! — иступленно завопил Фролов. Он то возбужденно взбирается на скользкие, обмерзшие валуны, то прыгивает к самому льду и почти падает. Вот он кричит опять, что ледокол теперь между Большим и Малым. Все смотрели, превозмогая жгучий ветер. Ледокол действительно передвинулся, но к нам он не стал ближе.

Эх, не надо было Ефремову уходить от ледокола! Нужно было тянуть время, медлить с погрузкой, но ни в коем случае не уходить. Воспаленное от ветряного мороза, все в здоровых морщинах лицо Ефремова мгновенно выжугилось, и горячие серые глаза обидчиво засверкали в свете фонаря. Он заломил на затылок свою забитую снегом ушанку и закричал по привычке, как с буровой вышки, не переводя духа:

— Ну сколько можно тянуть все выгрузили на лед лежало лежало не пускают говорят где ваши говорим идут потом давай грузи мы начали не торопясь как вы сказали пришел вахтенный орет какого черта мажешь кашу за это время я цельный трюм барахла накидаю говорю у нас приборы надо тихо ваших говорит нет все обратно выброшу к чертовой матери говорю не смеешь привел помощника капитана говорит сгружай мы ждать не можем ну мы выгрузились и он вон еще стоит должно разворачивается.

Его крик закончился тихим бормотанием. Он скинул на палубу по-

лушубок и в изнеможении опустил на него. Все молчали. Лица у рабочих были измученные.

— Спасибо, товарищи, — сказала я. — Вы действительно сделали все, что могли. Спасибо.

— Спасибо-то что, — кто-то огорченно сказал из темноты. — Кабы делу помогли, то было бы нам спасибо.

А может, ледокол еще не уйдет? Собак отдали зря. На руках вещи не перетащишь. Я сказала это вслух. Рабочие зашевелились, подняли головы, заговорили все сразу. И снова их привычно перекричал Ефремов.

— Надо, на руках все перетащим, будем ходить туда-сюда всю ночь. Да чего так — и собак нашли бы. Вот только ждать он не будет. Корабль бы задержать.

Что делать? Ничего, только работать не останавливаясь, не раздумывая, пока уже не будет надежды. Я вернулась к своим делам.

И опять шло время. И снова прибежал с криком Фролов.

— Уходит! Э-эй! Уходит!.. Теперь, должно, совсем...

Набросив ватник и прихлопнув на голове шапку, я прыгнула на палубу. Запыхавшись, сзади бежал Фролов, наступая мне на сапоги и хрипел в ухо:

— Идет... Нет... Идет... Опять остановился...

И вдруг все закричали разом: «Поше-ел! Поше-е-ел...» Рабочие, сидевшие по углам палубы, повскакивали. Огни ледокола оторвались от островных и четко двигались влево — к выходу из пролива. Вот они прошли Большой остров, на несколько мгновений пропали на фоне его ровного полыханья, вот остров остался справа. Уходит. Эта громадина там, во льдах, работала умно и целесообразно, но не на нас. Против нас. А мы стоим и смотрим, как она уходит. Теперь нечего торопиться. Напрасно старались люди. Их дружеские плечи не нужны, готовые руки бесполезны. Горькое бессилие, острая досада и самое тяжелое — сознание, что никакими силами я ничего уже не могу сделать. И — слабость. Прешлую ночь мы почти не спали — обрабатывали образцы грунтов, поднятые водолазами.

А ледокол внезапно опять остановился. Все посмотрели друг на друга и вздохнули. Оказывается, никто не переводил дыхания. Я вздрогнула: последний шанс! Двенадцать часов ночи. Теперь он будет прав, капитан, если уйдет. Но и мы правы. Пять миль. Не может быть, что ничего нельзя сделать, пока он стоит. Не допущу, чтобы он ушел. Проверка сметы, перепечатка ее и договоров. Это можно и без меня. Я пойду и задержу ледокол. Пойду напрямик. Через пролив.

Я застегнула поплотнее ватник и поправила шарф.

— Передайте на рацию: «вышли», — сказала я Ефремову. — Сейчас же передайте. Только — не «вышла», а «вышли». Понятно? Я задержу ледокол. Скажите от моего имени начальнику порта, пусть договорится с Варламовым о нартах. Свежих собак. Все нарты с вещами сюда, к брандвахте. Ожидайте Никевича здесь. Ему скажите — скорее. Я иду напрямик. До свидания.

Все молчали. Я махнула им рукой, как-то сзади, за спиной, вроде

отмахнулась, получилось не очень складно. Не оглянувшись, шагнула на лед и пошла.

Меня приняла на руки метель. На льду ветер был упруге и подъемнее. Сначала вокруг были отсветы береговых фонарей. Потом они как-то сразу пропали. Тьма вошла в меня плотной, всепроникающей материей — в уши, глаза, дыхание. Она пронизала, растворила, заменила меня. Острый снег сек глаза, но я старалась держать их открытыми. Ногам было подозрительно легко. Ощущение нереальности — главное.

Куда-то пропали все огни, хорошо видные сверху, с берега. Слились в далекое и слабое световое пятно. Ничего, поближе можно будет в них разобраться. Сейчас надо как можно быстрее идти на эту далекую туманность, на еле угадывающееся зарево.

Казалось, я шла очень долго. Появилась та неясно осязаемая взаимосвязь моего внутреннего «я» с окружающим, которая всегда сопутствует соприкосновению человека с необычным.

И вдруг... Живой свет, как дружеский толчок, ударил мне в спину. От неожиданности споткнулась. Свет прожектора сладостно обволок со спины. Обернулась — луч лежал как светлая труба, полная белого клубящегося дыма, и где-то дальним своим концом опиралась на берег. Я радостно раскинула руки, широко вобрала острый холод метели. Нереальность покинула меня. Свет налился силой и осязательно поддерживал. Я шла теперь в прозрачном земном колодце, до стенки которого можно было дотянуться рукой. И эта стенка, как живая, с каждым моим шагом отступала и отступала вперед, отодвигая податливый тупик. Под ногами черным стеклом светился лед. По льду справа налево стремительно неслась поземка.

Значит, кто-то там, на берегу, подумал обо мне, сказал кому-то. Кто-то кого-то послал на мыс, где стоит прожектор, и кто-то включил этот прожектор. Спасибо им всем.

Но луч почти тут же стал слабеть. Слишком поздно возник он — ему уже не пробить эту даль. Неужели он покинет меня? Свет тускнел все больше и больше. Тьма коснулась моих шагавших ног, скользнула сзади по голове и сомкнулась. Оглянувшись, я увидела — луч был слабей ушедшей кометой в потерянной вселенной. Все кончилось. По сравнению с далекими огнями в море берег казался еще близким.

Вдруг с востока пришел мощный поток тяжелого ледяного ветра — я поняла, что вышла из бухты в открытый пролив. Звон поземки стал сильнее, вверху возникло протяжное подвывание на высокой ноте. Начала спотыкаться, путь стал неровным — ледяной пол то круто вздымался буграми вверх и я карабкалась туда, еле преодолевая вибрацию тяжелого вихря, то опускался вниз, изгибался ложбинами и каждый раз я не знала, куда спускаюсь. Все ясно: тонкий слой льда образовался лишь вчера. Он не может сдержать натиск тяжелых водных масс, широко идущих в пролив из полярных просторов океана. Но он не хрупок, а упруг, и, поддаваясь усилиям волн, повторяет их ритмичный рисунок. Я чувствую под ногами равномерные и пружинистые толчки. К знакомым уже звукам прибавился тонкий скрип, какой-то писк, то короткий, то продолжительный.



Ничего, ничего. Я знаю: это скрипит лед. Если я слышу все это, значит, лед держит меня. Каждый шаг рождал теперь раскаты треска, и они перескакивали от одной ноги к другой. Трескучие нити соединялись, разбегались, и отголоски их пропадали в стороне. Я стала почти осязать бездну, лежащую так близко под моими ногами. Нас разделял только вот этот треск и писк — как будто идешь и давишь какую-то живую мелочь и невольно поджимаешь пальцы, а она шныряет под ногами и разбегается. Надо идти осторожно, чтобы не раздавить ее совсем. Треск бежит впереди, как вестовой. Иногда переходит в злое пение, и в нем, перебивая такт, как синкопы в ровной мелодии, появляются разящие звуки коротких обрушений. Ледяной воздух толчками бьет в грудь и забирает силы.

Я ясно сознавала, что происходит и что может случиться. Каждая частица моего тела была предельно напряжена, каждый мускул — в работе. Я была готова ко всему. В случае чего надо мгновенно и пошире раскинуть руки и стараться вылезти из воды. «Ты только не робей!» — говорил мне в детстве рыжий мальчишка в саду нашего дома в Скорняжном переулке, когда мы прыгали с крыши старой беседки. «Не робей!»

Я шла. Через мои ощущения проникали мгновенно вспыхивающие свежие и забытые образы, нераскрытые мысли, чьи-то слова, неясные, но острые желания, сразу сражаемые другими образами и желаниями, не менее сильными, но так же мало осознанными. Главное — спокойствие. Помощи ждать неоткуда, именно поэтому главное — спокойствие. В нем — спасение.

Чувства обострились до боли. Я шла с тревожной настороженностью. Так идут звери в лесу. Так шел древний человек сквозь джунгли, опасаясь всего и готовый ко всему.

И вдруг я увидела, что уклоняюсь слишком вправо и иду теперь на дальний мыс Большого острова. Все эти писки и трески отвлекли внимание. Такая досада. Расположение огней отсюда выглядело совсем иным, чем в начале пути. Не хватало еще заблудиться и затеряться в этой метельной пустыне. Хорош изыскатель!

Ключее беспокойство то появлялось, то гасло. Надо разобраться. Без паники. Если спутать огни — они все от меня сейчас далеко, то можно действительно заблудиться, выйти к мысу, вернее, идти к нему всю ночь и не дойти никогда, он слишком далеко. Тогда конец.

Сейчас, сейчас, надо сориентироваться. Несколько минут, и все будет ясно. Предметы переместились, когда я отошла от берега и особенно когда начала пересекать пролив. От меня скрылся освещенный с юга ближний северо-восточный мыс Большого острова и появился вот этот, дальний, запад-северо-западный, невидимый раньше с берега. Возникла новая группа огней. Возможно, я уклонилась вправо, как это бывает с путниками ночью. Но я стреляю с левой руки. И выжимаю на силомере сильнее левой. Это существенно. Однако ледокол тоже мог передвинуться. Вот огни Малого, вот Южного мыса, вот это новые огни. А вот эта маленькая группа сверкающих точек в середине потому и не выделяется, что это — ледокол. Вот и все. Ясно. Поворачиваю сюда.

Через тягость непройденных миль мне вновь сияло теперь потеря-

ное созвездие. Разобралась, слава богу. Я шла уже не обращая внимания на треск под ногами. Устав от однообразия опасности, уже не ощущала поступательных усилий собственной воли, они перестали давить. Все сменилось новым состоянием уравновешенного и напряженного внимания ко всему. Метель утихла.

Только здесь, далеко от берега, от корабля и островов, я ощутила в полной мере пространство — оно казалось беспредельным. Теперь огни берега были тоже очень далеки. Все сейчас было далеко, все живое и живое. Самым живым был океан под ногами.

И вот наконец среди всех огней ярче всего стали светить те, к которым я шла. Ледокол был все ближе. Вот он виден уже весь, огни его начинают слепить. А потом он как-то сразу оказался поперек моего пути, метрах в двадцати, белый, прекрасный, со всеми своими палубными надстройками, шлюпками, острым, стремительным форштевнем. Самый яркий огонь был с бака. В быстрые секунды прошло через меня ощущения романтики морских скитаний.

Я сделала еще несколько шагов, остановилась и закрыла глаза. Меня будто вытащили после кораблекрушения. Свет лился щедро, широким потоком, и я с наслаждением стояла и купалась в нем. Свет, свет, как можно больше света и побольше тепла. Пока меня не видят, можно постоять. Я имею на это право. Открыть и закрыть глаза. Хорошо. Только что-то мешает. Что? Наконец поняла — крики, громкие, непрерывные, резкие и чем-то противные. Ах, ругань... Еще не хватало.

И вдруг меня будто хлестнули прутом. Я вздрогнула, раскрыла глаза от негодования и оскорбления. Ужасающая ругань гремела из рупора с бака и адресовалась мне. Почему? Здесь? В этой святой тишине, ночью, почти на краю земли?

— Трах-тах, та-тах-тарарах!

Я зажмурилась, полная гнева, и сделала вперед несколько шагов. Скорее достичь ледокола. Добраться к капитану. Возмутительно что за команда.

Эффект моего движения был самый ошеломляющий. Из железного горла, как из пушки, грянуло такое, что, мгновенно задохнувшись, я остановилась, не в силах перевести дыхание.

— Тах-тах-та-тах, черт вас дери, не двигайтесь, вам говорят, стойте на месте. Тарах-тара-тах! Вы понимаете русский язык или нет? Тах-тара-тах!

Я почти плакала: попала в положение, шагу нельзя ступить.

...Понимаете или нет?.. Слышите меня или нет?.. Здесь только что прошел ледокол... Вы идете по битому льду... Тах-тара-тах... Стойте и не двигайтесь, сейчас к вам подойдет ледокол...

Что за шутки — подойдет ледокол?! Кто это там, наверху, развлекается? Мне не до этого сейчас. Нашел время скоморошничать. Такая машина подойдет. Как это он ко мне подойдет? Полная возмущения, но уже нерешительно, я опять продвинулась вперед. И все повторилось снова! Еще более унижительная и обжигающая ругань. Я закрыла глаза и осталась стоять. Теперь, если даже вокруг все провалится, не сдвинусь с места. Противно смотреть. Я отвернулась в сторону.

И вдруг массивная, многоэтажная громадина вздрогнула — раз, еще раз, третий, четвертый, потом задрожала вся от кормы до носа со всеми своими шлюпками — мелко, мелко, часто, часто и... двинулась ко мне... боком... Как стояла, так и двинулась. Вот она ближе, ближе...

По палубе бегал какой-то человек. Ровно стучала машина, ледокол подбирался, и все выше нарастала надо мной его громада. Трещал лед, сжимаемый бортом. Что делается! Значит, он действительно идет ко мне. Он нависал уже как белая стена, но я каменно не двигалась. И не двинулась теперь до конца, пусть хоть раздавит. Когда осталось не более полутора метров, я сделала попытку шагнуть к болтающемуся по белому борту веревочному штурмтрапу. Но сверху послышался вдруг мягкий, извиняющийся, очень виноватый голос. Тот же голос!

— Одну минуточку! Постойте, прошу вас, еще минуточку, ледокол еще подвинется к вам... Прошу вас...

И он подошел. Вплотную. На вытянутую руку, на полметра. Я полезла вверх по обледелому штурмтрапу, который вертелся и крутился вместе со мной, на высоту не менее третьего этажа. Полезла, с ликованием сжимая обжигающие веревки.

Вот и верх. Много света, белизны, огней. Плафоны, фонари, прожекторы. Кто-то помогает. Я переваливаюсь через фальшборт. Старпом. А-а, это он самый. Негодяй. Он очень возбужден и смущен. Его смуглые руки дрожат. Он стоит без шапки, прижав ее к груди.

— Я прошу вас, простите меня...

Я не стала его слушать и, не глядя, сурово спросила, как пройти к капитану. Он молча показал дорогу и двинулся рядом, не надевая шапки. Потом сказал:

— Капитан в кают-компании... Вы поймите, я вам кричал очень долго, давно уже, я был в отчаянии... Вы могли погибнуть в любую минуту... Вы шли, как лунатик, как глухая и слепая, глядя вверх на прожектор, не отрывая от него глаз... Понимаете? Больше двухсот метров шли по колотому льду с той стороны, где только что прошел ледокол... По ледяному крошеву... Мы даже не успели бы спасти вас...

Я шла вдоль борта, и он двигался рядом, пропуская меня вперед и в то же время стараясь не отстать. Я уже все понимала, но протест внутри был слишком велик. Свернула в коридор и закрыла за собой дверь. Старпом остался на палубе. Наверное, нужно время, чтобы все это почувствовать. Никуда бы я не провалилась. Вылезла бы.

Новый, удивительный мир, опять как нереальность. Нет, это старый, чудесный мир, он возвращается. Теплый коридор, чистейшая палуба под ногами, на ней можно даже лежать. Я расстегнула ватник. Сняла меховую шапку. И вдруг... за дверью — рояль. Близко знакомое. Игранное. Да, Шопен, фантазия-экспромт до диес минор.

Я прислонилась к стене, размотала шарф, бросила рукавицы на пол. Нет сил входить туда. И говорить тоже. Побуду здесь. Страшная, сладкая слабость тянула меня вниз. Слишком много всего было сегодня. Неужели сегодня? Чертова бухта, дорога домой, гонка на брандвахте, лаборатория, собаки, бесконечный ночной путь через пролив, ледокол... теперь рояль...

Тишина. Потом снова звуки. Теперь скрябинский этюд. Любимый.

С палубы отворилась дверь, опять появился старпом. Он не ожидал увидеть меня здесь. Мой отрешенный вид, мокрые, растрепанные волосы, рукавицы на полу. Рояль. Он понял. Он шел к капитану, может быть, ду-мал, что я жалуясь...

Он молча приложил руки к груди и, слегка наклонив голову, смущенно улыбнулся. Я счастливо закрыла глаза и махнула опущенной рукой. С моих сапог натекли лужи. Я знала: это беспорядок в судовом хозяйстве. Подавшись вперед, я пожала его скрещенные руки. При свете матового плафона почти сквозь слезы увидела, что рука моя красная и распухшая, в солидоле, наверное от цепей у брандвахты, с прилипшей собачьей шерстью. Все равно.

Музыка кончилась. Я постояла еще, потом шагнула в кают-компанию. Комфортабельная гостиная, мягкие диваны, кресла и ковры. Темно-красная полировка стен, инкрустация костью. Да, этот корабль в прошлом — прогулочное судно какого-то норвежского миллионера.

Из-за рояля в глубине встал человек. Я сразу не поняла, что это капитан — молодой, высокий и художавый. Даже слишком элегантный. Хотя к этой роскошной гостиной он вполне подходит. Герой экзотических фильмов. И конечно, как все герои — с сединой в висках. Что делать, в жизни, оказывается, так тоже бывает — герои молоды и прекрасны. Не всегда это стандарт дешевых романов и фильмов.

Но я вспомнила, что размягчаться мне нельзя. Из неожиданного мира кинопавильона надо срочно выбираться в нелегкую действительность. Передо мной трудная задача. Результат пока неизвестен. Начинать надо немедленно, иначе все погибнет. Активно включаться в этот фильм и играть в нем без сценария. Нужно, чтобы это великолепное судно и его голливудский капитан дождались наших реальных, не выдуманных, усталых собак и забрали все наше набросанное на нарты имущество. Известно, как в фильмах поступают герои — и рыцари и злодеи, а как в жизни?..

Мы с капитаном представились друг другу непосредственно и просто. Сели. Само собой и естественно сразу заговорили о музыке. Он был спокоен, я — как струна. Последний барьер! Я сказала: мой товарищ и провожающие подойдут чуть позже, их путь кругом, где мельче и безопаснее, хотя и дальше — капитан, конечно, понимает. Капитан пропустил это мимо ушей. Он был любезен и внимателен. Он принимал меня так, будто я пришла из соседней гостиной и на мне был вечерний туалет.

Он давно не был на Большой земле, тем более в Москве и Ленинграде. Его интересовало все — программы концертов, новые имена приезжих музыкантов, выставки. Радио — это не то. Я рассказывала без остановки. С напором отчаяния, с ощущением последней, возможно, невозвратимой потери выкладывала все, что помнила. Понимала, что это наивно, несерьезно, но казалось — это единственный путь. Молча кричала: забудьте об отчаливании, забудьте. Я могу, как Шехерезада, без отдыха говорить обо всем, что знаю, что помню, что придумаю. Пока что цель моя достигалась — мы стояли.

Потом капитан куда-то ушел на несколько минут. Куда? Отдавать приказание сниматься с якоря? Или наоборот — отставить приготовление к отплытию? Он вернулся и ничего не сказал. Я встретила его посильно

равнодушным взглядом. Теперь был театр, новые постановки, эксперименты балета. В запасе была литература, путешествия, живопись. Лавина тем. Самое главное, как я полагала, ни минуты перерыва.

Внешне все выглядело довольно естественно — два человека, оторвавшиеся на какой-то срок от цивилизации, с удовольствием говорят об искусстве.

Мы оба все время явно прислушивались. Я — не слышно ли снаружи лая приближающихся упряжек. А к чему прислушивался он? К чему-то во чреве корабля, где что-то скрежетало, с грохотом и позвякиванием куда-то валилось. Прошло, наверное, часа два. Сколько сейчас времени: часа три? Мои испорченные часы лежали в мешке на нартах. Оборачиваться и искать глазами судовые я опасалась.

Наконец! Собачий лай и визг накатились сразу. Мужские голоса и шум на палубе. Я перевела дыхание, вздохнула... и остановилась. Все. Теперь все.

Капитан улыбался. Улыбнулась и я. Наверное, смущенно и устало. Я понимала, что выдала себя. Но мне уже было все равно.

Мы молчали. Капитан улыбался. Он встал, прошелся между креслами, заглянул в темный иллюминатор, в котором ничего не было видно — погрузка шла с другого борта, потом как-то очень лукаво посмотрел на меня и остановился у моего кресла.

— Ну, что же, храбрая маленькая женщина, — медленно сказал он. — Вы своего добились.

В моих глазах было торжество, и он видел это. Так же улыбаясь, капитан сел в кресло и полез в боковой карман.

— Сейчас мы подсчитаем, во что вам это обошлось... Вы же знаете, что стоимость стоянки такого судна очень велика. — Он достал маленькую логарифмическую линейку и не спеша начал передвигать движок.

Вот оно что! Он победил. Обдуманно и коварно перехитрил. Значит, мы с Никевичем должны будем оплатить стоянку этого дорогого корабля, у нас удержат сумасшедшие деньги, все, что мы оба заработали за несколько месяцев тяжелой работы! Никто нам этих денег, конечно, не возвратит. А формально он, наверное, прав. Мы не уложились в назначенные часы. Потом я захотела задержать ледакол. И задержала. Как он смеялся надо мной, этот герой из кинофильма, можно себе представить! Ну, что же, я принимаю. Вот только Никевич... Как-то отнесется он? И хорошо, что у меня еще не успела сойти с губ счастливая улыбка облегчения. Она останется. Я добилась своего, он прав. А цена? Что же, кто богат, тот и платит. Может, он хочет, чтобы его просили, умоляли? Нет.

Я с торжеством взглянула на капитана. Только бы не вышло жалкой улыбки, это хуже всего. Я старалась, чтобы взгляд был даже чуть-чуть насмешлив.

— Ну, не так уж много получилось... — сказал наконец спокойно капитан, вкладывая линейку в карман. — Всего полторы тысячи рублей.

Я улыбалась. Это больше, чем мы заработали здесь вместе с Никевичем. Теперь я была уверена — улыбка осталась неизменной.

— Я очень вам благодарна, капитан.

Я могу так улыбаться целый час, если надо.

Капитан не спускал с меня глаз. Долго не спускал. Я улыбалась. Вдруг какая-то мягкость, почти нежность появилась на его лице.

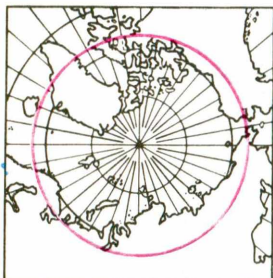
Скрежет и позвякивание внутри корабля неожиданно прекратились. Стало необычайно тихо. Я и не знала, что возможна здесь такая тишина. И ни собак, ни людей не слышно. Капитан подошел ко мне вплотную.

— Ну, вот и мы как раз закончили, — медленно проговорил он хриплым, добрым голосом. — Я воспользовался обстановкой — вы же понимаете, надо было что-то придумать — и приказал сбрасывать шлак. Все равно это надо было где-то делать. Я имею на это право. Вот так. Понимаете? Вот так.

Ледокол задрожал знакомой мелкой дрожью, такой безопасной теперь и успокаивающей. Потом возник ровный шум машины, сопровождаемый нарастающим грохотом раздвигаемого судном льда.

Вдруг я вспомнила. Рабочие! Надо ведь было, ах, как было надо попрощаться с ними, пожать им руки, сказать что-нибудь очень хорошее.

Машина стучала. Лед скрежетал о борта как железо. Мы шли домой.



## топонимика Арктики

### Мыс Занес

Поначалу такое название на западном побережье острова Врангеля повергает неискушенного в сомнение — не опечатка ли. В голову приходит: «Занос, наверное, то есть снежный сугроб, сувой».

Сомнения отмечает первая карта острова, составленная экспедицией Роберта Берри. На ней значится: «Zanes cliff» — «утес Зейна». Действительно, в шлюпочной партии, обследовавшей западное побережье острова Врангеля, был вахтенный помощник инженера Абрахам Вангой Зейн. Он ничем особенным в экспедиции Берри и в последующем себя не проявил. Служил незаметно, исправно получал очередные чины, пока не умер в 1919 г. (в возрасте шестидесяти девяти лет) в звании контр-адмирала. Русским картографам эта фамилия не была известна. Они ее передали на своих картах буквами без учета ее произношения, к тому же в родительном падеже.

### Мыс Аук

Так называется западная оконечность острова Рудольфа, который расположен на севере архипелага Земля Франца-Иосифа. Многие думают, что это какая-то аббревиатура, сокращение. Ничего подобного.

Первооткрыватель мыса австриец Юлиус Пайер назвал его за находящийся здесь птичий базар Alkencap — Гагарий мыс. Англичане перевели его на свой язык как Auk cap. Русские вместо перевода это название транслитерировали, то есть передали русскими буквами — Аук, хотя звучит оно по-английски приблизительно как «Эк».

Наверное, следовало бы не мудрствовать, а просто перевести. Но теперь никто название менять не будет. Оно стало традиционным. Именно здесь похоронен Г. Я. Седов, умерший на пути к полюсу. Найденное на мысе в 1938 г. древко его флага моряки атомохода «Арктика» 17 августа 1977 г. установили на Северном полюсе.



## ОН ПЕРВЫМ УСЛЫШАЛ «SOS»



Григорьева Наталья Александровна. Окончила Московский инженерно-строительный институт. В настоящее время — редактор отдела журнала «Радио». Член Союза журналистов СССР, действительный член Географического общества Союза ССР. Опубликовала книгу об известном советском радионавигаторе, генерале Н. А. Байкузове, совместно с В. В. Ходовым написана книга «Дороги за горизонт» (М., Мысль, 1981). Живет в Москве.

1928 год, июнь. Сотни миллионов людей с волнением следили за развязкой событий, разыгравшихся в Арктике. Одно имя — Нобиле — было у всех на устах. Замокля рация дирижабля «Италия», возвращавшегося на базу после сенсационного полета к Северному полюсу. Сомнений не оставалось — произошла катастрофа. Но живы ли аэронавты и где их искать? Этого пока не знал никто.

Раненный при катастрофе итальянский радист Джузеппе Бьяджи, скрючившись в крохотной палатке на дрейфующем льду, тщетно отстукивал «SOS». Мир не слышал его...

Первым сигнал бедствия принял советский радиолюбитель Николай Шмидт — теперь уже его имя замелькало в заголовках газет. Николай Шмидт! На поиски аэронавтов отправлялись экспедиции — 16 судов, 22 самолета, более полутора тысяч человек из шести стран! Но именно советским людям удалось спасти затерянных среди льдов Ледовитого океана участников полета...

В самом начале в итальянской газете «Паэзе сера» появилась карикатура: русские — в лаптях, прыгая с льдины на льдину, «спешат» на помощь Нобиле. А в конце весь мир — впервые, наверное, после Октябрьской революции — рукоплескал подвигу советских полярников. «Русские дали европейской цивилизации первый урок»; «Мы смотрели на Россию, широко открыв от удивления глаза», — писали иностранные газеты...

События в Арктике, потрясшие мир более полувека назад, не забыты и сегодня. Десятки книг, сотни статей. Совместный советско-итальянский фильм «Красная палатка» прошел не так давно по всем киноэкранам мира. Немножко обидно только, что Николай Шмидт — один из героев этой исторической эпопеи — показан

в кинокартине таким неотесанным деревенским пареньком. Вроде бы просто случайность, что именно он первым услышал «SOS».

Рассказывают, что в годы войны итальянские партизаны назвали свой отряд отрядом Бьяджи — Шмидта. А в 1976 г. именем Бьяджи — Шмидта был назван лагерь итальянской экспедиции в Гренландии.

Нет, имя Николая Шмидта не забыто. Но — странное дело — мы до сих пор почти ничего не знали о нем, о его дальнейшей судьбе. Каким он был, какой прошел жизненный путь? Чтобы ответить на эти вопросы, пришлось заняться поисками сведений о нем в забытых публикациях, пришлось завести переписку с людьми, знавшими его, направить многочисленные запросы в организации и ведомства.

Многое прояснил очерк Ефима Борисова в журнале «Огонек», написанный по горячим следам в октябре 1928 г., когда Шмидт приехал в Москву. Эта небольшая публикация ценна тем, что в ней Шмидт сам рассказывает о себе.

Собранные воедино сведения, дополненные некоторыми, доселе не известными подробностями, колоритными деталями и черточками, рассказанными его земляками, позволяли уже достаточно ясно представить себе этого человека. Но дальнейшая его судьба оставалась неизвестной. И вдруг удача! Работникам Вохмского филиала Костромского государственного объединенного историко-архивного музея-заповедника П. Я. Орловой и А. Н. Холмовой удалось разыскать радиоинженера, который жил и работал со Шмидтом до 1933 г. Теперь этот человек жил в Комсомольске-на-Амуре и почему-то упорно не отвечал на письма. Тогда в далекий путь отправилась я — вначале в Комсомольск, потом в село Вохму, чтобы там, на месте, осмыслить все, что довелось услышать и собрать. И вот теперь могу начать рассказ о жизни Шмидта.

Родился Николай в 1906 г. в Киеве. Отец его, Рейнгольд Эрнестович, был военным инженером и педагогом. Мать, Анастасия Григорьевна (в девичестве княжна Маматкази), закончила Петербургский институт благородных девиц, владела немецким, французским и английским языками, играла на фортепиано, знала много рукоделий. В семье было четыре сына: Николай, Владимир, Борис (утонул в детстве) и Александр.

Николай с малых лет проявлял интерес к технике. Воображение его было потрясено, когда на уроке физики он узнал о «телеграфии без проводов», как тогда называли радио. Загадочный мир радиоволн помнил его, захотелось глубже проникнуть в эту еще мало исследованную область техники. Юный радиолюбитель решает приступить к самостоятельным экспериментам. В 14 лет, будучи учеником школы второй ступени во Владивостоке (к тому времени семья Шмидтов переехала туда), Николай уже проводит серьезные опыты. Раздобыв где-то или смастерив катушку Румкорфа, он собирает в 1920 г. свой первый искровой передатчик.

Однажды, когда Шмидт, как всегда, ночью работал на передатчике, отплыв немного от берега в лодке, свет сигнального фонарика привлек внимание японского берегового патруля — Владивосток был во власти интервентов. Незадачливого экспериментатора доставили в комендатуру, а содержимое лодки реквизируют. Отцу его стоило немалых усилий убе-

дить оккупантов в том, что сын не шпион, а просто любознательный подросток.

«Эта история, — рассказывал Шмидт корреспонденту «Огонька», — долго отбила у меня охоту заниматься серьезными радиоопытами. Во всяком случае до окончания японской оккупации... Я рисковал навлечь на себя жестокую кару в случае нарушения запрета продолжать эту работу».

Шел 1920 год. За многие тысячи километров от Владивостока, в Нижнем Новгороде, в радиолaborатории, впоследствии получившей имя В. И. Ленина, по существу только зарождались отечественная радиотехника и радиовещание. В разных городах и селах появляется все больше пытливых юношей, которые, как и Шмидт, покоренные романтикой радиосвязи, мастерят из подручных средств, проявляя чудеса выдумки и находчивости, самодельные радиоаппараты. Число таких любителей радиотехнических опытов значительно возросло в связи с начавшимся в 1924 г. регулярным радиовещанием в нашей стране. Радиолюбительство окончательно утвердил в правах закон о «свободе эфира», разрешавший частным лицам пользоваться приемниками. Первые слушатели радиопередач пользовались самодельными приемниками, промышленность их выпускала очень мало. Чтобы научиться их делать, люди объединялись в радиолюбительские кружки. Вот интересные цифры: из имевшихся у населения нашей страны 16 тыс. приемников 13 тыс. были тогда кустарными!

После смерти отца семья Шмидтов вернулась в Киев, где жила бабушка — мать Анастасии Григорьевны, а в 1924 г. Шмидты переезжают в Нижний Новгород — центр радиотехнической мысли страны. Не удивительно, что увлечение радио с новой силой захватывает юношу. К сожалению, мы не знаем, учился он там или работал. Но то, что Николай преуспел в своих радиоопытах, нам известно. Одержимый идеей создания первоклассного аппарата, он сумел раздобыть в какой-то войсковой части радиолампу, которая требовала для своей работы напряжения в 500 вольт! Но это не смутило юного конструктора, и он собрал свой первый ламповый приемник.

Только год семья Шмидтов прожила в Нижнем Новгороде. Задержись она там, и, я уверена, судьба привела бы Николая, как и многих других нижегородских радиолюбителей, в стены знаменитой радиолaborатории, где он вырос бы в радиоинженера, а возможно, и ученого. Но судьба распорядилась иначе.

У Анастасии Григорьевны было несколько сестер. Одна из них, Вера Григорьевна, жила на станции Шарья (ныне город) Северной железной дороги, сын другой — Екатерины Григорьевны — служил лесничим в тех же краях, на кордоне, недалеко от села Заветлужье Нижегородской губернии. Вот к ним-то, поближе к земле, где полечче было прокормить трех сыновей, и перебралась Анастасия Григорьевна. После смерти мужа она едва сводила концы с концами. В Заветлужье Шмидты поселились в комнатухе над лавкой инвалидной кооперации. Николай стал «избачом», заводил избой-читальней. Владимир работал на заготовке и сплаве леса. Шура был еще подростком.

Вскоре в Заветлужье разнеслась молва о Николае, который увлеченно

конструировал радиоприемники. Николай с радостью делился своими знаниями и опытом с заветлужскими парнями. Многие по его примеру собирали немудреные радиоаппараты. Подумать только: в селе, где и электричества-то не было, массовое радиолюбительство! Оазис в глухом лесу! И если раньше вести в эти места доходили с большим опозданием, то маленькие аппараты, которые мастерали Шмидт и его ученики, помогали людям лучше чувствовать пульс времени, ритм жизни страны, помогали узнавать о делах всенародных.

В 1927 г. произошло очень важное в жизни Николая событие. Он встретил человека, с которым подружился, а потом вместе в течение десяти лет работал и жил. Это был шестнадцатилетний юноша Михаил Смирнов. Он приехал в Заветлужье на каникулы к родителям из соседнего села Вознесенье-Вохма, где учился в школе второй ступени. Именно к нему я летала в Комсомольск-на-Амуре. От встречи с Михаилом Сильвестровичем Смирновым я ждала многого. Ведь это была единственная возможность выяснить наконец судьбу Николая. Собираясь в дорогу, я еще не знала, насколько тесно переплелись жизни этих двух людей.

Михаил Сильвестрович, щурясь от дымка папиросы, говорил неторопливо, обстоятельно, часто задумываясь: «Мы со Шмидтом сразу подружались. Он меня буквально заморозил своими радиотехническими опытами. Решили не расставаться. Мои родители — они были сельскими учителями — гостеприимно приняли его в дом. Мы провели у нас лето. А когда наступил учебный год, вместе поехали в расположенное в тридцати пяти километрах село Вознесенье-Вохма. Оно относилось к Северодвинской губернии, а не к Архангельской области, как указано во многих публикациях. (Позже село входило в состав Северного края, затем Вологодской, а с 1944 г. — Костромской области. — Н. Г.) Село исстари вело бойкую торговлю хлебом, мясом, льном, сплавляло лес, славилось богатыми ярмарками. Находилось оно вдали от уездных и губернских центров.

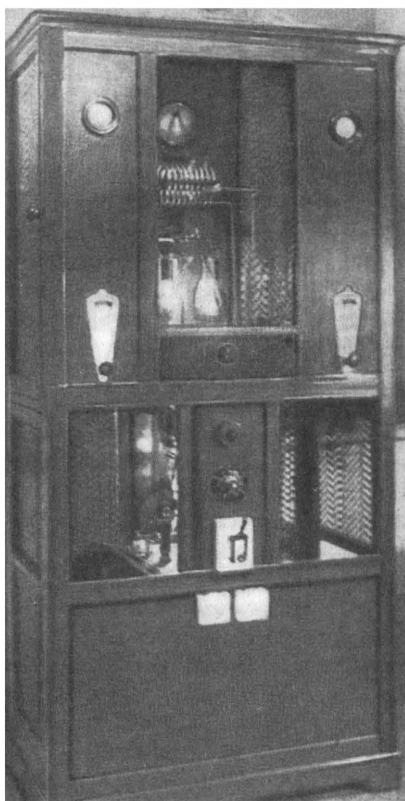
О семье Николая могу сказать, что его мать была совершенно не приспособлена к деревенской жизни. Поэтому она с двумя сыновьями тогда же уехала в небольшое местечко возле Ветлуги, где размещалась картонная фабрика. Она стала преподавать в школе иностранные языки, а Володя и Шура работали на фабрике. В 1929 году Анастасия Григорьевна умерла. Она упала с сеновала в давальницу — отверстие для сталкивания сена в ясли — и сильно разбилась. Николай же вошел в нашу многодетную семью как сын. Позже, уже в тридцатых годах, работая в Ташкенте, он в отпуск всегда приезжал к моим родителям в Заветлужье.

В Вохме мы поселились на частной квартире. Я заканчивал школу второй ступени, а Шмидт стал работать киномехаником. Помню, был у него киноаппарат французской фирмы «Патэ», который он довел «до ума» — пристроил к нему дуговую лампу. Неподалеку жил тракторист Григорий Меркушев. Шмидт договорился с ним, что он двигателем трактора будет помогать запускать динамо-машину. Электричества в ту пору в Вохме не было, дома освещались керосиновыми лампами».

А вот что написал мне вохмский старожил Григорий Гаврилович Меркушев: «Мое сближение с Николаем произошло, когда мне было

Николай Шмидт  
в начале 20-х годов

Передатчик, созданный  
Н. Р. Шмидтом



семнадцать лет. Работал я тогда на первом появившемся у нас в селе тракторе «Фордзон». Оба мы интересовались техникой. Я стал заходить к Николаю, чтобы изучить киноустановку, а он приходил ко мне «на трактор». Мы подружились и часто бывали друг у друга дома. Однажды я застал его сидящим в наушниках и что-то делавшим согнутой иглой в небольшом, чуть больше горошины, кристаллике (детекторе). Сидел он так минут десять — пятнадцать, а потом снял наушники и надел их на меня. Я услышал прерывистый писк, но ничего не понял. Шмидт объяснил, что надо знать азбуку Морзе. Он рассказал мне, что приемник изготовил сам и вообще может сделать любой, если достать необходимые детали. Он раскрыл большой чемодан. В нем были всевозможные катушки, радиолампы, провода. Глаза у меня загорелись, глядя на такое богатство. Я попросил Николая помочь мне сделать приемник. Он охотно согласился...

Николай, — пишет в заключение Меркушев, — был чудаковатым умницей радистом».

Двадцатилетний скромный юноша, появившийся в Вохме, вскоре стал весьма почитаемым и известным на селе человеком. Свой киноаппарат он установил в профсоюзном клубе и поражал неискушенных в технике

вохмцев демонстрацией «живых картинок». Николай показывал кинофильмы и громко читал текст, так как многие зрители были неграмотными.

Шмидт всегда был окружен ребятней, с которой имел гораздо больше общего, чем со своими сверстниками. Например, он любил бегать на «гигантских шагах», которые находились на школьном дворе. Мальчики с удовольствием помогали своему кумиру в клубе — терпеливо, на протяжении всего сеанса по очереди крутили ручную динамо-машину.

У Шмидта было много «последователей», в основном школьники старших классов. Шмидт учил их делать детекторные приемники, помогал осваивать азбуку Морзе.

— Образовалось что-то вроде радиолюбительского кружка, — вспоминает один из учеников Шмидта, впоследствии учитель истории, а сейчас пенсионер Авенир Петрович Борисов. — Подставку к приемнику мы делали из двух скрепленных под углом досок. На одной из них монтировали все, что было указано в схеме. Конденсатор готовили сами. Шмидт давал нам обрывки кинолент, мы смывали кадры и на светлую ленту наклеивали станиолевую бумагу из-под чая или конфет. Делали две книжки, листы которой заходили друг в друга. Вытаскивая или вставляя одну в другую, можно было менять емкость. Ребята научились собирать приемники, ловили передачи Москвы. Если мы делали только детекторные приемники, то у Шмидта они были самых разных конструкций. Два стола в его комнате были заставлены различными приборами, а на полу стояли аккумуляторы — элементы с кислотой. Антенна его приемника была натянута между двумя жердями: одной, укрепленной на колодезном столбе возле дома, и другой — на елке, росшей невдалеке, за небольшим логом.

Николай, часто слушавший эфир, конечно, знал и о коротковолновиках. До сих пор мы говорили о «слушательском» радиолюбительстве, а в начале 20-х годов уже появлялись энтузиасты радиосвязи на коротких волнах, которые собирали не только приемники, но и передатчики, выходили в эфир и, работая морзянкой, устанавливали друг с другом радиосвязь на неслыханно больших расстояниях. Опыты радиолюбителей вызывали недоумение в кругах специалистов, считавших диапазон коротких волн «бросовым», непригодным для практической радиосвязи. Любители тем временем с увлечением продолжали свои опыты и таким образом становились первооткрывателями большого будущего коротковолновой радиосвязи.

Николай Шмидт не мог не заинтересоваться короткими волнами, мечтал сделать передатчик. Ну, а что касается приемников, то вот что об этом рассказывает он сам в статье «Огонька»: «За период с 1924 г. мной было сконструировано множество различных приемников, главным образом с двухсеточными лампами низких анодных напряжений (негде было достать высоковольтные анодные батареи). Последний вариант сконструированного мной приемника представлял собой комбинацию немецкой передвижки для КВ и рефлекса. (Иначе говоря, приемник был собран по усовершенствованной Шмидтом схеме, вероятно найденной в немецком радиотехническом журнале. — Н. Г.) На этом одноламповом приемнике мной и был принят «SOS» с «Италии»».



Мы подошли к главному событию нашего повествования. Джузеппе Бьяджи, радист экспедиции Нобиле, среди выброшенных на лед вещей нашел коротковолновую аварийную радиостанцию, которую захватил с собой на всякий случай вопреки приказанию своего начальника — капитана Мариано. И вот теперь этой рации предстояло сыграть решающую роль в их спасении.

В Вохме, как обычно, текла по-деревенски неторопливая жизнь. Трудно себе представить оторванность этого края. Он как бы сам по себе. Чем богат, тем и рад. Поэт А. Яшин об этих местах написал: «Где семь верст до небес и все лесом, да лесом, да лесом...» До областного центра — Костромы — люди и сейчас добираются сутки на перекладных. И мне по дороге в Вохму пришлось узнать почему фунт лиха. Только единственный пассажирский поезд Москва — Хабаровск на четыре минуты останавливается на маленькой станции со странным названием Супротивный, до которой не едет, а ползет 16 часов. Тут я и сошла, а потом три часа в холодном станционном зале ждала рабочий поезд. Маленький паровозик два с половиной часа тряско и неторопливо тащил по узкоколейке в село Малорамень два выдавших виды вагона. От него до Вохмы — рукой подать, около 30 км. Но на деле они обернулись очередным испытанием. Дорогу, утопавшую в глинистой жиже, разбитую тяжелыми машинами и тракторами, наш маленький автобус, битком набитый пассажирами, преодолевал, нутужно пыхтя и шарахаясь из стороны в сторону. Из автобуса я вышла, слегка покачиваясь, как после шторма. Мои ноги тут же погрузились в вязкую и чмокающую глину. Угораздило же меня явиться сюда в октябрьскую распутицу!

Село раскинулось на холмистых берегах реки Вочки — притока Вохмы, которая в свою очередь впадает в Ветлугу — приток Волги. Стройные, в вечнозеленых мундирах ели, огненно-рыжие лиственницы, белоствольные березы, пышные и еще зеленые кусты малины, склонившиеся под тяжестью первого снега, в сочетании с милыми русскому сердцу рублеными избами и двухэтажными деревянными домами представляли необыкновенно живописную картину. Сказочная тишина и безлюдье создавали странное впечатление — казалось, и село и лес нарисованы.

Недалеко от центра села, на улице Маяковского, 18, и сейчас стоит небольшая избушка, слегка покосившаяся и изрядно вросшая в землю. Здесь в 1928 г. жили два друга-радиолюбителя. Когда-то возле нее и была околица. Небольшой лог отделяет избушку от пригорка, на котором еще сохранилось здание школы второй ступени, где учился Миша Смирнов, и возле которого на лавочке часто сиживал с приятелями Николай Шмидт. Рядом Вочка, пруд, на котором тогда стояла мельница. Шмидт убедил сельские власти подключить к мельнице динамо-машину, и тогда в селе загорелась первая электрическая лампочка...

Вечером 3 июня 1928 г., через неделю после катастрофы дирижабля «Италия», сидевший у коротковолнового приемника Николай Шмидт вдруг насторожился. Сильные атмосферные шумы и замирания мешали приему, но его чуткое ухо уловило чей-то зов о помощи. ««Италия»... Нобиле... SOS... SOS... SOS... тепре... тено...» — записал он. Как потом выясни-

лось, переданные на итальянском языке Джузеппе Бьяджи слова «около острова Фойн» слились и были поняты Шмидтом, как Земля Франца-Иосифа. (Аналогичную ошибку через несколько дней допустили и радисты на плавучей базе итальянской экспедиции — судне «Читта ди Милано».)

Первой его мыслью было тут же вызвать своего друга Мишу Смирнова, который уехал к родителям в Заветлужье. Побежал на почту и дал телеграмму. «Получив ее, — вспоминает Михаил Сильвестрович, — я бросился в Вохму. Тридцать пять километров пробежал за пять часов. На следующий день, уже в Вохме, мы с Николаем снова приняли сигналы «SOS». Они прослушивались хорошо. Решили дать телеграмму в Москву, в Общество друзей радио».

Дальше предоставим слово уже знакомому нам Г. Г. Меркушеву. «Прибегает ко мне Николай, — рассказывает он, — страшно взволнованный и говорит, что поймал сигналы о помощи экспедиции Нобиле, а телеграфист отказывается принять у него телеграмму, считая ее текст несерьезным. Мы бросились к моему старшему брату, который работал механиком. Все объяснили ему, и он пошел с нами к начальнику почты Селезневу. По его распоряжению телеграфист Чигарев принял телеграмму».

Однако содержание ее было достаточно туманным: «Москва. ОДР. Мукомлю. Италия. Нобиле. Шмидт. 3.VI.28» (Я. В. Мукомль — председатель Общества друзей радио СССР. — *Н. Г.*). Поэтому на следующий день на почте в Вохме царил небывалое оживление. Общество друзей радио, Осоавиахим, редакции газет, Наркомат иностранных дел запрашивали подробности о принятом сообщении и о самом радиолюбителе. Шмидта просили продолжать наблюдения в эфире. Срочно выслали ему посылку с радиодетальями. Через несколько дней Николай и Михаил вновь услышали едва различимые обрывки радиogramм Бьяджи.

Сведения о Нобиле немедленно были переданы Комитету помощи «Италии» (он был организован при Осоавиахиме и возглавлялся И. Уншлихтом), а оттуда через Совнарком в итальянское консульство. В Риме помощник секретаря министерства военно-морского флота Сириани получил их уже 4 июня.

Отвлекаемся от Вохмы и подумаем: многие ли радиолюбители у нас в стране имели коротковолновые приемники? По официальным данным, всего чуть более пятисот человек. И теперь мы вправе задать вопрос: случайностью ли было то, что сигналы из ледового лагеря Нобиле услышал именно Шмидт? Большая доля случайности в этом, безусловно, есть. Прохождение радиоволн могло быть иным, и тогда повезло бы другому радиолюбителю, из другого района нашей страны или даже с другого континента. Но, узнав о Шмидте подробнее, мы можем говорить и о закономерности. Шмидт был талантливым человеком, влюбленным в радиотехнику, и это явилось залогом его успеха.

Хочу подчеркнуть, что Шмидт был горожанином, прожившим в деревне несколько лет. Распространенное представление о нем как о совсем юном (Шмидту уже был 21 год), неотесанном деревенском пареньке совершенно неправильно.

Ну а теперь перейдем к той части биографии Шмидта, о которой до сих пор в литературе не было никаких сведений.

«Через некоторое время мы получили телеграмму из губернского центра — Великого Устюга, — рассказал мне Смирнов. — Нас приглашали на работу операторами радиостанции «Малый Коминтерн». Приехали в Великий Устюг. В одной из комнат губкома партии располагалось что-то вроде приемного центра этой радиостанции. Там мы стали жить и работать. В расписании передач была трансляция иностранных и иногородних радиостанций. Вот в эти часы я или Шмидт садились за приемник, ловили передачу какой-либо станции, например Вены, и давали ее в эфир. Так мы проработали три месяца, пока нас не вызвали в Москву. Уволились и отправились в столицу. Сначала плыли на пароходе по реке Вологде, потом пересели на поезд. Мне тогда было 17 лет. Но железную дорогу я видел впервые. Вот из каких глухих мест мы прибыли. Можете представить себе, как же меня ошеломила Москва!

Прибыв в столицу, сразу же представились председателю ОДР Мукомлю. Он внимательно посмотрел на нас, нажал кнопку звонка, и в кабинет вошел какой-то человек.

— Выдайте этим молодчикам деньги, — сказал Мукомль и, обращаясь к нам, добавил: — А вы отправляйтесь в Мосторг, что возле Большого театра, купите себе по костюму, сорочке, галстуку, ботинки обязательно. А потом придёте ко мне на смотрины.

Мы все сделали, как он велел. Да еще зашли в парикмахерскую, побрились, постриглись. Явились преобразенные. Мукомль нас пристально оглядел и говорит:

— Теперь вас, пожалуй, можно и итальянцам показать. Вот вам два билета в Большой театр на торжественное заседание, посвященное возвращению нашей спасательной экспедиции на «Красине».

На огромной сцене, за столом президиума, сидели знаменитые полярные ученые, моряки, летчики, общественные деятели. И верно, не очень-то ловко среди них чувствовали себя скромные молодые люди, приехавшие из далекого края. Общество друзей радио наградило их грамотами, а Николаю еще были вручены именные золотые часы.

Все эти события совершенно изменили жизнь обоих радиолюбителей. В Москве они прожили несколько месяцев. Работали в лаборатории, которой руководил П. В. Шамаков, впоследствии крупный специалист в области телевидения. Потом их вызвали на собеседование к И. Е. Горону, также ставшему известным радиоинженером, руководителем работ по восстановлению пластинок с записями речей В. И. Ленина. Горон учинил радиолюбителям настоящий экзамен, а потом объявил:

— Поедете работать в Ташкент. Там очень нужны люди, которые могли бы помочь в налаживании первых линий коротковолновой связи. Поступите в распоряжение чрезвычайного уполномоченного Наркомата связи в Средней Азии.

«Так мы стали работать на научно-испытательной станции в Ташкенте, — продолжает рассказ Михаил Сильвестрович. — Мы со Шмидтом собирали стоваттные коротковолновые передатчики, выезжали с ними в районы, устанавливали их, настраивали и налаживали связь. Нам прихо-

дилось налаживать связь Ташкента с райкомами партии, частями Красной Армии, устанавливали мы радиостанции и геологам, речникам. Шмидту, как старшему, давались задания более трудные. Ему случалось попадать в переделки с басмачами. В Ташкенте мы жили сначала в маленькой глинобитной пристройке во дворе Управления связи, а потом нам выделили комнату в одноэтажном доме в центре города. В 1933 году я переехал в Тбилиси, где поступил учиться в Институт связи. Последний раз я видел Шмидта в 1936 году.

Что я могу сказать о Шмидте как о человеке? Это был образованный, начитанный человек, который хорошо разбирался в искусстве и музыке. Шмидт мне чем-то напоминал тургеневского Рудина. Такой же в чем-то очень собранный, целеустремленный, а в чем-то очень не от мира сего...»

Младший брат Смирнова, Алексей, переехал из Заветлужья в Ташкент в 1935 г. и стал жить вместе с Николаем. Алексей, будучи очень способным юношей, поступил учиться на физико-математический факультет в Среднеазиатский государственный университет и одновременно в Ташкентскую государственную консерваторию. Сейчас он работает в Физикотехническом институте Академии наук Узбекистана. Многие годы вел концертную и лекционную деятельность. Так что Шмидт помог встать на ноги, получить образование двум братьям Смирновым.

«Николай работал в Управлении связи УзССР радиоинженером, — пишет Алексей Сильвестрович, — когда я приехал к нему. Начальником управления был Калюжный. Он ценил Николая как специалиста. Некоторое время перед войной Николай выполнял функции начальника радиоотдела в Управлении. Он построил более тридцати маломощных передатчиков, которые были установлены в таких городах, как Нукус, Фариш, Ургенч, Казган, и других. Жили мы тогда во дворе общежития инженеров связи на улице Мельничной, 17. Занимали комнату в десять квадратных метров. Николай спал на железной кровати, а я на раскладушке-«сороконожке». Рядом с койками стоял большой письменный стол, покрытый листом черного эбонита. На столе — патефон, приемники. Была у нас еще массивная этажерка, сделанная Шмидтом. Сверху на ней громоздился большой динамик в деревянном корпусе, одна полка была занята книгами, остальные — пластинками. Их у нас было около восьмисот, причем в основном с записями классических музыкальных произведений.

Хозяйство в доме вел я. Иногда мы с Николаем ходили в кино, в парк отдыха, театры, особенно любили оперный. В свободное время он рисовал акварелью, преимущественно пейзажи. Хорошо помню его рисунок «Мефистофель», который производил очень сильное впечатление своим настроением и красочностью. Еще он увлекался фотографией. Во время путешествия в Хорог на Памире и по Амударье он сделал много снимков. Николай был восторженным, непосредственным человеком. Смеялся громко, любил по-детски резвиться, прыгать, шалить. Но в моменты работы над радиосхемами становился сосредоточенным, не видел и не слышал ничего вокруг.

Он выписывал и покупал много радиотехнических книг и журналов. И хотя не имел специального образования, свободно разбирался в технических статьях. Мне кажется, он обладал громадной интуицией».

Вот это почти все, что мне удалось узнать о Николае Шмидте. Умер он в 1942 году.

Михаил Сильвестрович Смирнов — а его имя также должно быть вписано в историю спасения экспедиции Нобиле, — закончив институт в Тбилиси, был направлен главным инженером радиостанции в Улан-Удэ. Там он прожил с семьей 14 лет. Во время пребывания на четырехмесячных курсах повышения квалификации в Москве на способного инженера обратило внимание руководство. Министр связи СССР Н. Д. Псурцев предложил Смирнову переехать в Хабаровск для организации техникума связи. В ту пору на огромной территории от Приморья до Иркутска не было ни одного учебного заведения, которое бы готовило связистов.

В Хабаровске Смирнову все пришлось начинать с нуля. Техникуму было выделено помещение военного госпиталя. Надо было сделать капитальный ремонт, оборудовать классы, подобрать штат преподавателей, набрать учащихся. Все это было сделано. Проработав там три года, Смирнов снова снимается с места. На сей раз его направляют главным инженером радицентра Комсомольска-на-Амуре, где он и работал до ухода на пенсию.

Трудовой путь М. С. Смирнова отмечен многими государственными наградами. Сейчас он на пенсии, занимается садоводством. В поселке, где он живет, его называют «главным агрономом». Но не забыто и радиолубительство.

Есть еще один человек, чье имя должно быть упомянуто в связи с событиями 1928 г. Это москвич Иван Петрович Палкин — первый председатель Центральной секции коротких волн и заместитель председателя Общества друзей радио. Той весной, 29 мая, он передал со своей домашней радиостанции обращение Осоавиахима ко всем радиолюбителям Сибири с просьбой следить за сигналами исчезнувшей экспедиции. Потом, на день позже Шмидта, и еще не ведая о том, что вохмский радиолучитель уже принял «SOS» со льдины, он услышал сигналы Бьяджи. «Радио» (так называли тогда радиogramмы), перехваченное Палкиным, было опубликовано в те дни в газете «Вечерняя Москва». Оно подтвердило сообщение Шмидта, что также было немаловажно.

Их было трое — радиолучителей, услышавших зов погибающих в Ледовитом океане.

**Николай ЧИКЕР**  
**Александр ЧЕРНОВ**

## **«САДКО» ВЫХОДИТ ИЗ МОРЯ**



**Чикер Николай Петрович.** Родился в 1910 г. В 1936 г. закончил Ленинградский кораблестроительный институт. Работал начальником технической части Каспийской, а затем Балтийской экспедиции ЭПРОНа. Руководил подъемами танкера «Советская Армения», плавбатарей «Дело», парохода «Пушкин», теплохода «Челюскинец», а также спасением более десятка различных кораблей и судов. В 1941 г. закончил Военно-Морскую академию им. К. Е. Ворошилова и был назначен на должность начальника отдела спасения и подъема кораблей Главного управления ЭПРОНа ВМФ (с 1942 г. — Аварийно-спасательная служба ВМФ). Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Знак Почета и 15 медалями. За коренные усовершенствования подъема крупных кораблей Н. П. Чикеру в 1950 г. была присуждена Государственная премия СССР. В 1958—1972 гг. возглавлял аварийно-спасательную службу ВМФ. Контр-адмирал-инженер. Живет в Ленинграде. Автор книги «Служба особого назначения».

В июне на русском Севере в разгаре белые ночи. Солнце только чуть склоняется к горизонту, но не прячется. Висит красным шаром и светит как днем.

Вот в такую-то ясную погожую ночь, а лучше сказать — среди бела дня, 20 июня 1916 г. в Кандалакшском заливе затонул ледокольный пароход «Садко». Выскочил с полного хода на каменистую мель, пропорол днище на протяжении нескольких метров и в считанные минуты скрылся под водой.

Едва-едва успели спустить шлюпки, в которых нашли спасение команда судна и пассажиры, а они в этот раз были именитые: сам архангельский губернатор Бибилов — хозяин здешних краев, с ним архиерей, губернский прокурор, жандармский полковник и другие важные чины. Потерпевшие кораблекрушение нашли приют на небольшом островке Богомолиха, где их вскоре подобрала рыбаки.

Всего одну навигацию проплавал «Садко» на Белом море. Он был куплен в Англии за миллион рублей золотом. В январе 1915 г. его торжественно встречали в Архангельском порту. И вот полтора года спустя он оказался на морском дне.

Царскому правительству, конечно, очень хотелось поднять затонувшее судно. Шутка ли — миллион рублей в воду канул! Однако технические возможности той поры были слишком несовершенны, чтобы спасти столь большой пароход в условиях открытого моря в районе Северного Полярного круга. Да и война мешала. Так и остался «Садко» на морском дне, и пролежать ему там было суждено целых 17 лет.

В конце 20-х годов специалисты по судоподъему, накопившие к тому времени немалый опыт в этом деле, решили вернуть к жизни дрем-

лющий на морском дне ледокольный пароход. Место, где он затонул, было точно известно. Вполне доступной была и глубина — около 20 м.

«Садко» лежал с небольшим креном, почти без дифферента<sup>1</sup>. Поэтому первой мыслью спасателей было поднять его плашкоутным способом, то есть с помощью судов, притопленных над затонувшим пароходом и в малую воду связанных с ним прочными стропами. В роли таких судов предполагалось использовать две морские баржи — «Гражданин» и «Гражданка» общей грузоподъемностью 1,6 тыс. т и железное парусное судно «Альбатрос» грузоподъемностью 3 тыс. т.

В 1930 г. специалисты Совторгфлота энергично принялись за дело. Однако после очень сложной промывки двух туннелей и заводки в них восьми стропов работы эти были прекращены. Руководители операции поняли, что подъем судна в данном районе подобным способом практически невозможен, поскольку амплитуда колебания уровня воды при приливах и отливах составляет всего 1,8—2,4 м, тогда как провисание тросов, заведенных под «Садко», может оказаться значительно большим.

После этой неудачной попытки инициатива по подъему перешла к Экспедиции подводных работ особого назначения — ЭПРОНу. Еще раз обсудив все «за» и «против» и рассчитав хорошенько, эпроновцы решительно отказались от плашкоутного способа, связав свои надежды с понтонами. Но в том и была загвоздка, что нужных понтонов на Белом море не имелось, а те, что верой и правдой послужили на Черном море, находились в незавидном состоянии. К тому же у них были такие габариты, что это само по себе исключало возможность их транспортировки через всю страну.

Главный инженер ЭПРОНа Тимофей Иванович Бобрицкий предложил создать цилиндрические понтоны новой конструкции грузоподъемностью 200 т каждый. Забегая вперед, скажем, что эти конструкции оказались настолько удачными, что с небольшими усовершенствованиями используются и сейчас при подъеме кораблей и судов.

Однако сконструировать — только полдела, надо еще построить и доставить их к месту назначения. Наша промышленность постройкой понтонов в те годы вообще не занималась, и освоить выпуск новой продукции было не так-то просто. Каждый из понтонов имел около 11 м в длину, диаметр 5,5 м и массу 56 т. Для подъема «Садко» требовалось 12 таких гигантов. Сооружение их было поручено архангельскому заводу «Красная кузница» и заводу «Красное Сормово» в Горьком.

Весной 1933 г. сормовские понтоны совершили плавание по Волге и внутренним водным путям на север, к Архангельску. Отсюда их вместе с понтонами, сделанными на «Красной кузнице», отбуксировали по морю в Кандалакшский залив.

К этому времени водолазы-эпроновцы уже промыли туннели под днищем судна. Работа эта, всегда нелегкая, здесь, в районе Полярного круга, в ледяной беломорской воде была еще труднее. К тому же под килем «Садко» лежал неподатливый каменистый грунт. Водолазам то и дело

<sup>1</sup> Дифферент — разность между углублением носовой и кормовой оконечностей судна (ред.).



приходилось пускать в ход ломы, кирки и выволакивать камни. А лето на Севере короткое. Кандалакшский залив очищается ото льда только к середине июня, в октябре же снова покрывается ледяным панцирем.

Работы велись уже второй сезон, и водолазы трудились не жалея сил, чтобы подготовить судно к подъему.

Судоподъемную операцию в Кандалакшском заливе возглавлял начальник Главного управления ЭПРОНа Фотий Иванович Крылов, фигура столь известная в 30-х годах, что на кратком описании его жизни и деятельности необходимо остановиться. В то время Ф. И. Крылову было всего 37 лет. Сын безземельного крестьянина Смоленской губернии, он с детских лет познал нужду и тяжелый труд. Его уже тогда влекло море. Неодолима была и тяга к знаниям. В деревне он закончил двухклассную школу, работал, а в 1912 г., в возрасте 16 лет, добился приема в Кронштадтскую школу юнг и стал плавать на крейсере «Богатырь». Учился он старательно и уже к 1914 г. стал старшим юнгой второй статьи. Его зачислили на действительную военную службу в школу комендоров Балтийского флота. Окончив школу и классы артиллерийских унтер-офицеров, Крылов получил назначение инструктора-указателя при школе.

В 1915 г. он вступил в тайный кружок РСДРП военморев Балтморя, но вскоре кружок был обнаружен полицией, его разогнали, а команду расписали по частям. В февральскую революцию матросы избрали Крылова ротным командиром, а в октябре 1917 г. он руководил обучением пулеметной команды Красной гвардии в Кронштадте. Затем плавал на корабле «Верный» старшим артиллеристом, одновременно возглавляя судовой комитет. В 1919 г. в качестве артиллериста-наблюдателя и начальника техотдела фортов Красная Горка и Серая Лошадь участвовал в ликвидации неключовских банд. В том же 1919 г. вступает в РКП(б) и назначается заместителем комиссара Петроградского военного порта. В апреле 1920 г. по мобилизации ЦК партии направляется на работу на водный транспорт. С судоподъемом впервые познакомился на Севере в 1922 г., когда работал начальником Архангельского торгового порта и Судоподъема на Белом море. Около полутора лет был помощником, а затем начальником Судоподъема на Балтике. Некоторое время возглавлял Одесский торговый порт, куда был назначен после окончания курсов высшего комсостава Московского института транспорта. В марте 1931 г. Ф. И. Крылов приходит в ЭПРОН, сперва начальником его Южного округа, а с января 1932 г. — начальником Главного управления ЭПРОНа, во главе которого и находился до июня 1942 г.

К моменту прихода Фотия Ивановича ЭПРОН существовал уже 7 лет. Он был создан по приказу Ф. Э. Дзержинского 17 декабря 1923 г. в составе ОГПУ с целью разыскания и подъема золота с английского парохода «Черный принц», затонувшего под Балаклавой в 1854 г. Руководство ЭПРОНом, состоявшим первоначально из маленькой группы специалистов и одного катера, по совместительству было возложено на ответственного работника ОГПУ Льва Николаевича Захарова (Мейера), очень энергичного молодого человека. Поиск золота ничего не дал. Сведения о нем были мифическими. Но ЭПРОН быстро завоевал себе авторитет в области судоподъема. В него влились все ранее существовавшие судоподъемные

подразделения, и он стал крупной организацией с военной структурой, занимавшейся уже не только судоподъемом, но и работами по спасению советских и иностранных судов, терпящих бедствие в отечественных и иностранных водах, по строительству портов, прокладке подводных трубопроводов и так далее.

В ЭПРОНе появились свои спасательные суда, понтоны, подводная техника. Водолазы для экспедиции готовились в Военно-морском техникуме в Балаклаве. Подразделения ЭПРОНа — штатные экспедиции — были созданы на всех морских театрах, а во главе их находилось Главное управление. За плодотворную деятельность по судоподъему ЭПРОН в 1929 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а в 1930 г. выведен из состава ОГПУ и вскоре передан в Наркомвод. Возглавлявший ЭПРОН Л. Н. Захаров, много сделавший за 7 лет для его становления и развития, остался служить в ОГПУ, а за дальнейшее развитие ЭПРОНа очень активно взялся Фотий Иванович Крылов. Мировую известность принесли ЭПРОНу такие уникальные операции на Севере, как снятие с камней у острова Шпицбергена, в районе Ис-фьорда, ледокола «Малыгин» в 1933 г., подъем в том же году ледокольного парохода «Садко» в Белом море, спасение ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1937 г. в Карских Воротах. Всеми этими работами в море лично руководил Фотий Иванович Крылов. Он был прекрасным организатором судоподъемного и аварийно-спасательного дела, внес огромный вклад в его развитие и техническое оснащение. Крылов не засиживался в Управлении, больше бывал на местах, знал до тонкостей состояние дел на всех морях и возглавлял лично наиболее крупные и ответственные работы, проявляя при этом большую смелость и мужество. Его уважали и любили подчиненные, его знала вся страна. Имя Ф. И. Крылова было известно и за рубежом. ЭПРОН стал признанной во всем мире спасательно-судоподъемной фирмой. Хорошо известно, что иностранные фирмы считали невозможным спасение таких, например, кораблей, как «Ильич» в Эгейском море, «Кузнец Лесов» в Южно-китайском, «Харьков» и «Челюскинец», переломившихся на две части: первый — у берегов Турции, а второй — на Балтике. Тем не менее ЭПРОН уверенно их спасал. Это вызывало восторженные отзывы иностранных специалистов. Писатели и журналисты не раз посвящали Крылову свои очерки и корреспонденции. О Фотии Ивановиче писали Алексей Толстой, Вячеслав Шишков, Леонид Ленч, Соколов-Микитов, Тагер и другие. Некоторые из них бывали с Фотием Ивановичем в море и давали блестящие оценки смелости и самоотверженности эпроновцев.

Журналист Михаил Розенфельд, принимавший участие в работах по спасению «Малыгина», писал о нем: «В гуще богатырских подводников Крылов, похожий фигурой на японца, ни на секунду не останавливаясь, работал. И видя возле себя маленького человека, видя, с какой неутомимостью он работает, водолазы и такелажники расправляли плечи и вновь с рвением принимались за дело...

Крылов не уходил с палубы. Маленькие усы-ледяшки стягивали рот. полужубок оканел. Он возился вместе с мотористами, он работал с такелажниками. Всегда, даже когда оставался доволен работой, в лучшем случае бормотал:

Начальник ЭПРОНа  
Ф. И. Крылов



Понтоны, поднявшие  
«Садко»

«Садко» снова  
в арктическом рейсе

— Так и нужно... Иначе дармоедство выходит.

Начиная работу в 6 утра на морозе, эпроновцы не расходились до десяти вечера. Люди теряли силы, но появлялся Крылов, и изможденный эпроновец чувствовал необходимость продолжать работу. Все знали, что Крылов тяжело болен, но он упорно работал, и никто не мог позволить себе признать: «не могу», «нет сил».

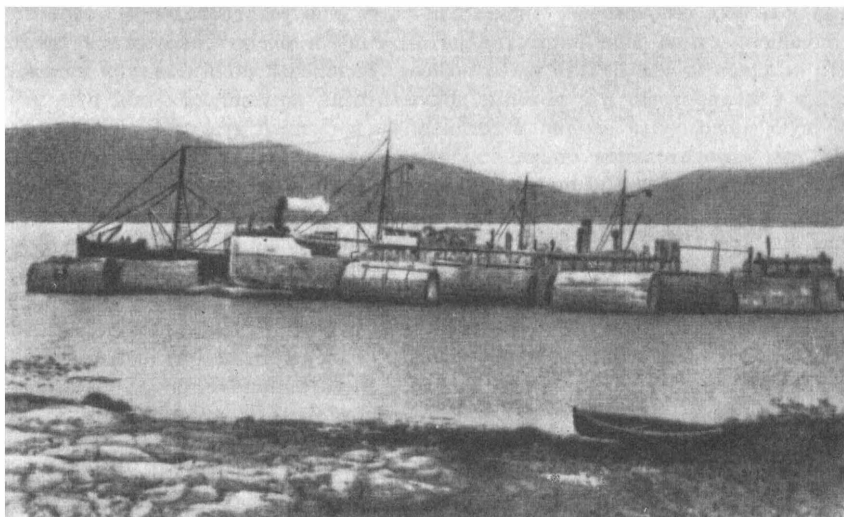
22 июня 1941 г. ЭПРОН вошел в состав Военно-Морского Флота и образовал ядро его аварийно-спасательной службы. Контр-адмирал Фотий Иванович Крылов, подорвавший свое здоровье на тяжелой эпроновской работе, в 1943 г. возглавил Управление судоподъемных и аварийно-спасательных работ ВМФ на речных бассейнах, вскоре переданное в состав Минречфлота. По состоянию здоровья Фотий Иванович в 1948 г. вышел в запас ВМФ. В 1949 г., в возрасте 54 лет, скончался.

Заслуги Ф. И. Крылова высоко оценены Родиной. Он награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды и многими медалями.

...Вернемся, однако, к «Садко». Под его днище протащили стропы, подвели первые два понтона. Открыли воздушные клапаны, чтобы за-

топить и установить понтоны по бортам поднимаемого судна. Но... они под воду не пошли.

На Черном море при открытых клапанах понтоны быстро уходили под воду — это было привычной для эпроновцев картиной, а тут — что за чертовщина! Но вскоре выяснилось, в чем дело. Белое море, конечно, оказалось ни при чем. Понтоны были новые и еще не отбалластированные как следует. Поэтому и не тонули. Когда же водолазы на дно каждого из них уложили по тонне чугунных чушек, то понтоны все как один по-



слушно ушли под воду, заняв предназначенную им позицию у бортов лежащего на дне парохода. Здесь надо пояснить, что каждый из понтонов массой 56 т, полностью погруженный под воду и отбалластированный чугунными чушками, весит там всего 1—3 т и легко переставляется в нужное место грузовой стрелой судоподъемного судна. «Потеря» веса объясняется тем, что внутри понтона находится так называемый воздушный ящик, остающийся сухим при всех операциях. Он-то и «поглощает» отрицательную плавучесть понтонов.

Водолазными работами руководил Павел Владимирович Симонов. «Садко» был его «старым знакомым». Симонов участвовал в осмотре затонувшего судна еще в шестнадцатом году и очень сокрушался тогда, что «Садко» ничем нельзя было помочь. Водолазы лишь подняли судовой сейф с ценностями и судовыми документами, попавшуюся под руку пишущую машинку, а заодно и брошенные в спешке туалеты губернатора. На том «спасательная операция» завершилась. И вот спустя много лет судьба снова свела Симонова с «Садко». Теперь он уже не сомневался в успехе. Водолазную команду подобрал сам вместе с Фотием Ивановичем из крепких, надежных ребят. Правда, большинство из них были очень молоды и не имели большого опыта. Зато трудолюбия и выносливости им было не занимать.

Но однажды едва не случилась беда. На дне работал водолаз Арсеньев. Он проверял, надежно ли прикреплены стропы к понтонам, и вдруг почувствовал, что нечем дышать. Лихорадочно осмотрелся и увидел — воздушный шланг каким-то образом придавило понтоном. Водолаз отчаянно дернул сигнальный конец: «Тревога!»

На помощь товарищу поспешил Ибрагим Тангаличев. Быстрый, ловкий, умелый, он ни секунды не терял даром. Ему удалось быстро освободить зажатый шланг. Арсеньев был спасен.

Через несколько дней после этого случая все было готово к подъему. И тут новое происшествие: при генеральной продувке два носовых понтона с шумом вылетели на поверхность, подняв столб воды. Как это могло случиться? Оказалось, не выдержали стропы. Места соединения тросов — плесни разошлись под большой нагрузкой.

Военком ЭПРОНа А. Г. Шамрин, по специальности такелажник (как и Ф. И. Крылов, в прошлом матрос-балтиец, в семнадцатом году участвовавший в штурме Зимнего дворца), быстро организовал изготовление стропов с надежными плеснями. Это было исключительно трудное и хлопотное дело. Но иного выхода не было. В те годы наша промышленность еще не выпускала тросов из особо гибкой проволоки, в которых так остро нуждались эпроновцы.

Через неделю новые стропы были подведены под «Садко». Заново началась генеральная продувка понтонов. Все ждали затаив дыхание.

Судно медленно оторвалось от грунта и пошло вверх. Вот уже корма его показалась на поверхности.

— Ура-а! — раздались крики на эпроновском боте.

Но радость оказалась преждевременной. Всплывшая корма покачалась-покачалась на расходящихся волнах и... на глазах у людей неторопливо скрылась под водой. «Садко» погрузился на дно...

Подобные явления, нередко случавшиеся при судоподъеме, в те годы не были достаточно изучены, но впоследствии выяснилось, в чем тут дело. Оказалось, при нахождении судна на каменистом грунте без присоса всплытие его начинается, когда плавучесть понтонов лишь чуть-чуть превышает подъемную массу судна. Во время всплытия воздух в понтонах расширяется, и создается «нарощенная» плавучесть, достаточная для удержания его на поверхности. В данном же случае глубина была сравнительно небольшой, и «нарощенной» плавучести оказалось недостаточно. С помощью дополнительного мягкого понтона и изменения схемы продувки понтонов пароход удалось поднять во второй раз. Однако вслед за тем совершенно неожиданно море забурило, с шумом вылетели фонтаны воды, и половина всех понтонов, словно подброшенная взрывной волной, один за другим выскочила на поверхность.

Когда люди опомнились, «Садко» опять исчез на морском дне. Вокруг плавали шесть оторвавшихся понтонов.

Было от чего впасть в отчаяние...

Как выяснилось, опять-таки подвели стропы. Но это было еще не все. Погружаясь, «Садко» развернулся и занял на грунте новое место. Это означало, что надо снова промывать туннели под днищем, передельвать и снова подводить стропы.

А сентябрь был на исходе. Лили бесконечные осенние дожди, по утрам над морем стелился туман, вода обжигала холодом. Через неделю-другую того и гляди залив затянет льдом, и тогда все работы волей-неволей придется прервать, а «Садко» — провести на морском дне еще одну долгую полярную зиму.

От постоянной работы в ледяной воде у водолазов распухли ноги, многие были сильно простужены, тяжело, с надрывом кашляли. Люди держались из последних сил, но никто не хотел отступать. Решили во что бы то ни стало поднять пароход до наступления зимней стужи. Началась срочная переделка аварийных стропов.

Тем временем подоспела помощь — водолазы из Мурманского и Балтийского отрядов ЭПРОНа. Теперь работы велись круглосуточно. И суровое Белое море наконец сдалось, отпустило своего пленника.

14 октября 1933 г. «Садко» в третий раз — теперь уже окончательно — всплыл на поверхность. Но в каком виде! Мачт и трубы как не бывало: их еще в первый год пребывания «Садко» на грунте сбило дрейфующими льдами. Весь корпус оброс моллюсками, водорослями, был разукрашен георгинами и хризантемами актиний, на палубе извивались яркие морские звезды...

По установившейся в ЭПРОНе традиции боцман Дубровкин водрузил на поднятом судне красный флаг. Победа!

На следующий день эпроновский спасатель «Совнарком» перевел «Садко» на отмель у острова Богомолиха. Перед буксировкой в Кандалакшу судно следовало по возможности очистить от всего лишнего, облегчить его, заделать на скорую руку пробоины и разбитые иллюминаторы, откачать воду из служебных и жилых помещений и трюмов.

За подъемом ледокольного парохода в те дни следила вся страна. Газеты, журналы, радио и кинохроника подробно сообщали о ходе

спасательных работ, рассказывали о стойкости и мужестве эпроновцев. И вот наконец долгожданная весть: «Садко» поднят!

27 октября «Садко» на буксире прибыл в Кандалакшу. Так завершился рейс, прерванный семнадцать с лишним лет назад. А спустя несколько дней, в канун 16-й годовщины Октябрьской революции, он был прибуксирован в Архангельск. На встречу с вышедшим из морских вод парходом явилось полгорода. Оркестры, митинги, ликование, здравицы в честь тружеников моря — эпроновцев. Все участники героического подъема «Садко» были удостоены высоких правительственных наград.



## топонимика Арктики

### Истоки названия Карского моря

Как только не называли это море в древности: Новое Северное, Татарское, Скифское. Однако русские поморы, плававшие здесь в XV—XVII вв., именовали его Нарзямским, по небольшой ямальской реке, или Мангазейским, по ненецкому племени, жившему в районе Обской губы. В XVIII в. Карским заливом стали называть современную Байдацкую губу, и лишь после похода Норденшельда, выяснившего восточные границы моря, его стали обозначать на картах под именем Карского.

А дала морю имя небольшая река, впадающая в его юго-западную часть. О происхождении ее названия есть разные мнения: от тюркского слова *кара* — «черный», от ненецкого *харе* — «торосистый лед» или от ненецкого же *хара* — «излучина, поворот». От последнего возникли такие топонимы, как Хараседа и Хараяха — «гора и река Изгиб», и, наконец, широко известные мыс и река Харасавэй — «кривая».

Конечно, трудно объяснить название моря со значением «извилистое». Но если быть предельно точным, то придется. Название-то возникло от реки.

### Гора писаря и адмирала

Эта гора на юго-западе острова Аракамчечен действительно носит двойное имя — Пурина (Роджерса). Лейтенант, будущий адмирал Джон Роджерс побывал здесь в 1855 г. и назвал окружающие «его гору» возвышенности именами мушкетеров Дюма.

Двадцать лет спустя на этой горе похоронили писаря с русского клипера «Гайдамак» Егора Пурина, умершего 30 июля 1875 г. во время тяжелейшего плавания у берегов Чу-котки.

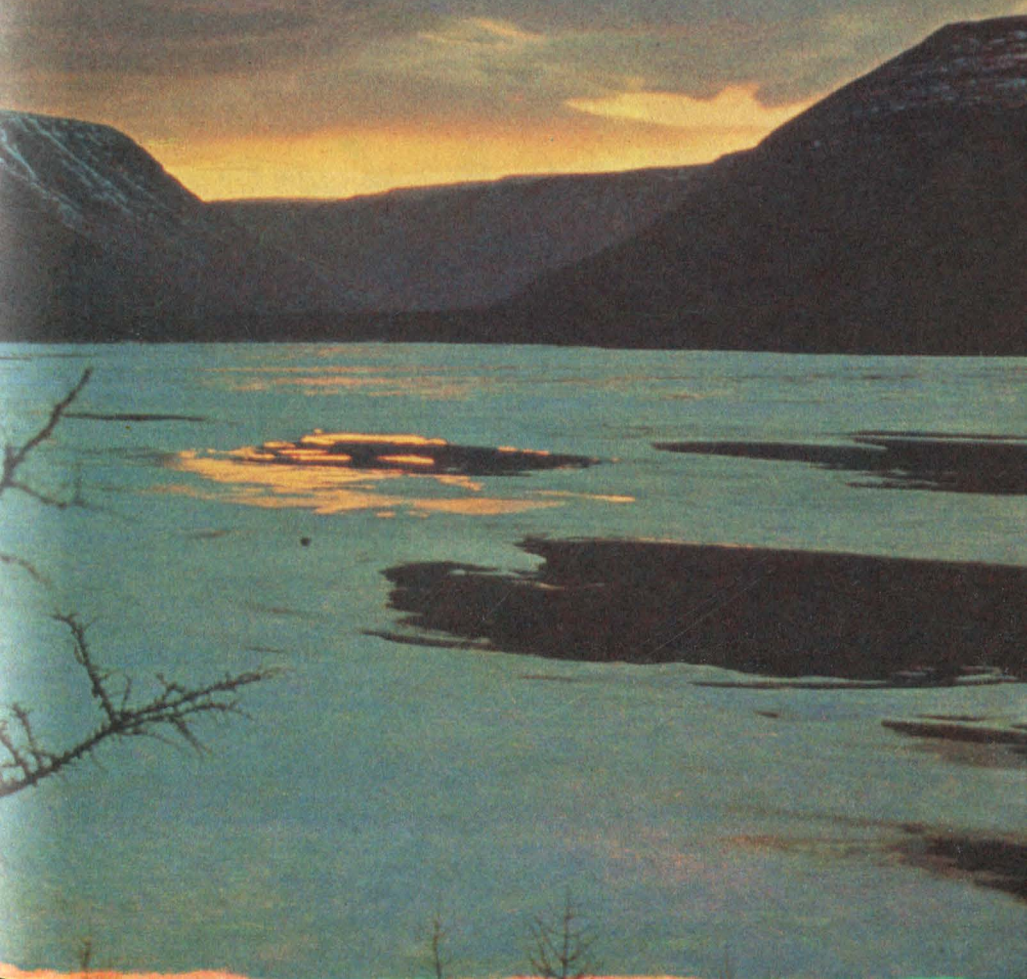
Еще четверть века спустя высаживавшийся здесь участник геологической экспедиции И. Акинфьев записал: «Вокруг тихо, пустынно, мертво. Голые немые горы стоят вокруг и берегут одинокую могилу, а внизу плещет холодное прозрачное море, покрытое льдом. И только у самого креста, между камней, забился маленький пучок бледных незабудок...»

Несколько сентиментально, но с настроением сказано! Каждый, кто встречался с замшелыми крестами на берегу Ледовитого океана, это поймет и оценит. Все-таки правильно в названии горы первым стоит имя безвестного писаря.



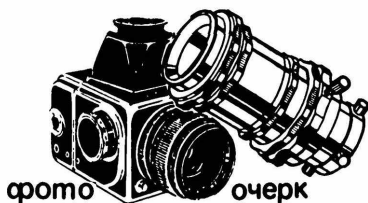


# В краю полуночного солнца



**Валерий ОРЛОВ**

## **В УЩЕЛЬЯХ ПЛАТО ПУТОРАНА**



**Орлов Валерий Константинович.** Родился в 1938 г. В прошлом полярник, радист. Зимовал на полярных станциях Мыс Желания, Мыс Челюскина, Остров Преображения, Остров Виктория. Летал бортрадистом на самолетах полярной авиации, участник высокоширотных экспедиций «Север». Ныне фотокорреспондент журнала «Вокруг света», автор книг: «Острова, затерянные во льдах», «В просторах Таймыра», «Серый парус карбаса». Живет в Москве.

Плато Путорана.  
Полночь в Долине  
наледей

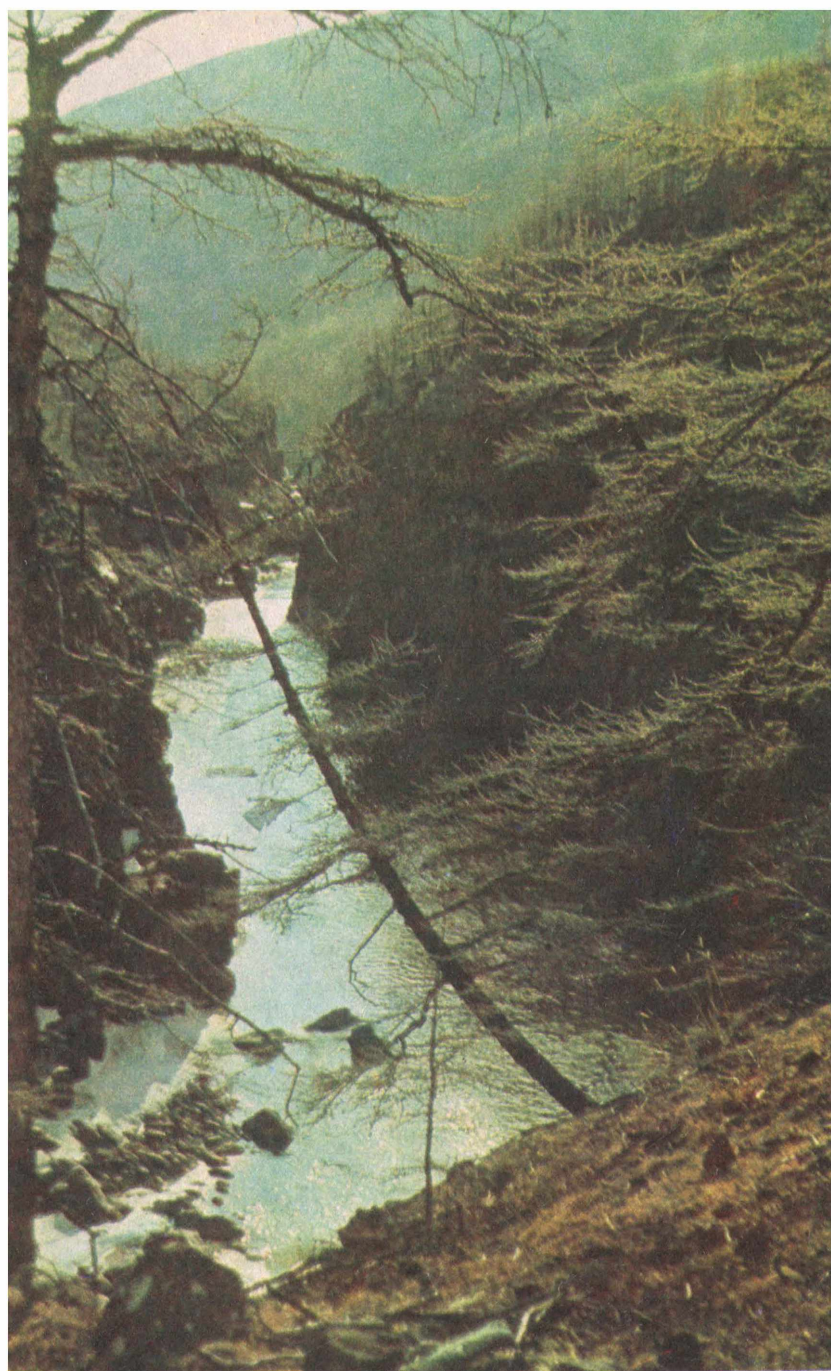
Ущелье Хонна-Макит

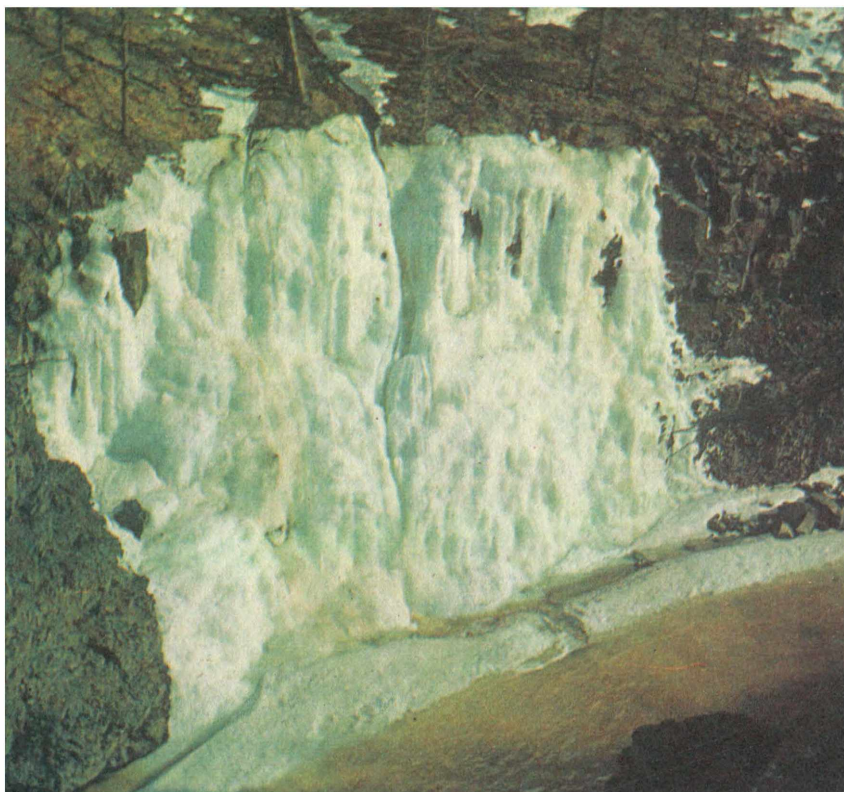
На озеро Аян, на пятьдесят с лишним километров узкой лентой протянувшееся в центре плато Путорана, я попал в начале мая. Озеро это находится на высоте 470 м над уровнем моря, и Ан-2 поначалу пришлось забираться на высоту до 2 км, а потом оттуда нырять в узкое ущелье, стены которого, как щетиной, поросли редким леском.

Мороз стоял под 20°, нетронутым лежал метровый снег, и все вокруг было бело. Первое, что поразило, когда приземлились на зеркальную гладь озера, — это тишина, от которой, казалось, звенело в ушах. Склоны заснеженных гор отражались во льду, как в зеркале. Голубоватый лед, удивлявший своей толщиной, был совершенно прозрачен. Подумалось, что в полярную ночь морозы здесь должны быть лютые.

Плато Путорана шатром поднимается на севере Среднесибирского плоскогорья. Множест-





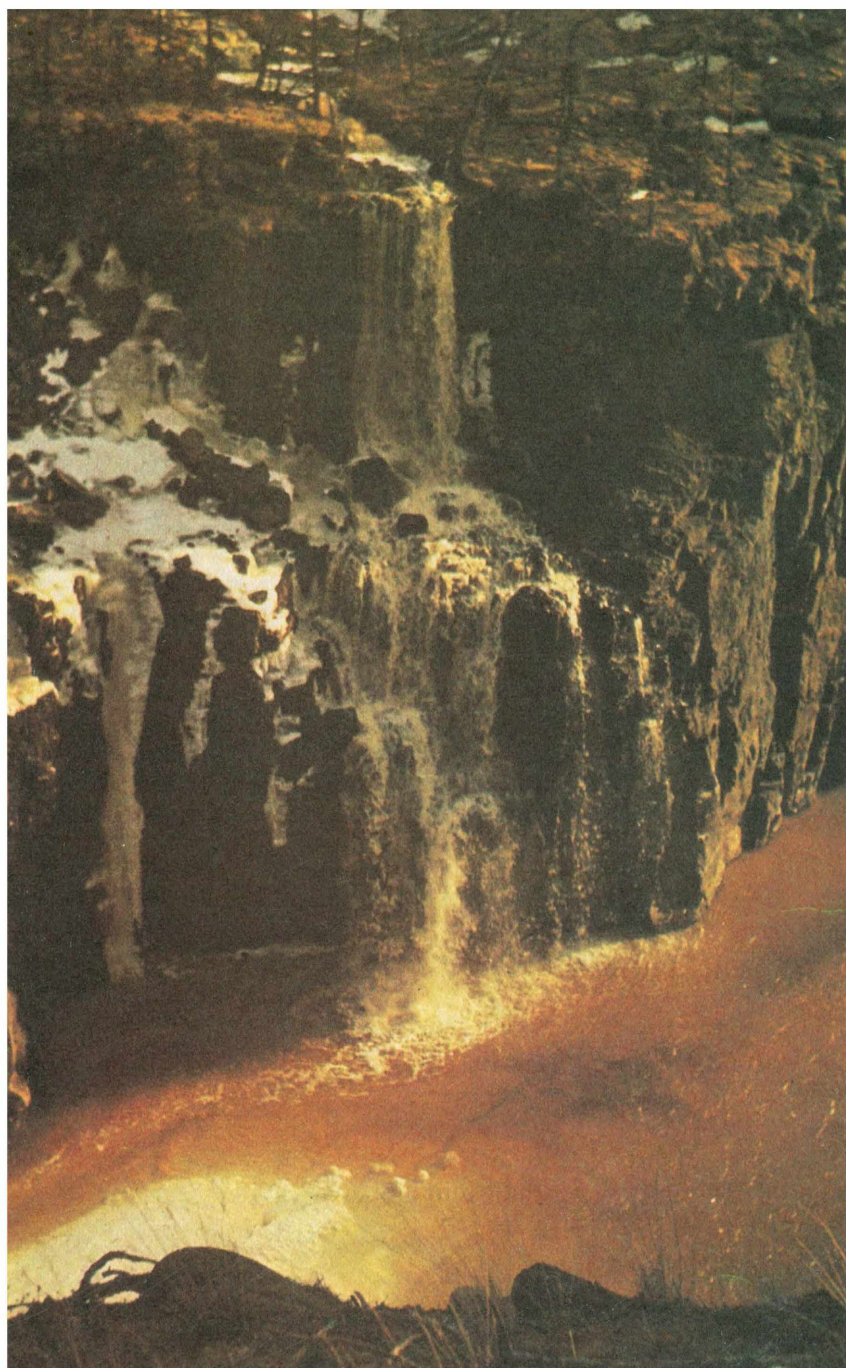


Спящий водопад

во рек берет отсюда свое начало и растекается по всем направлениям, но, окружив, все они в конце концов непременно устремляются к Ледовитому океану. В горах они создают немало озер особой вытянутой формы, за которые, должно быть, эвенки назвали этот край «Страной озер с крутыми берегами». Из-за крутизны берегов озер и сурового климата плато до 50-х годов нашего столетия оставалось малоизученным. Лишь с появлением вертолетов да мощной гусеничной техники началось планомерное изучение этого сурового горного края. Охотоведы промысловой лаборатории Научно-исследовательского института сельского хозяйства Крайнего Севера добрались сюда, изучая пути миграции диких таймырских оленей. Масса оленей, как выяснилось, проводит зиму на высокогорных тундровых пастбищах плато, а по весне, подчиняясь им одним из-

Весенние воды

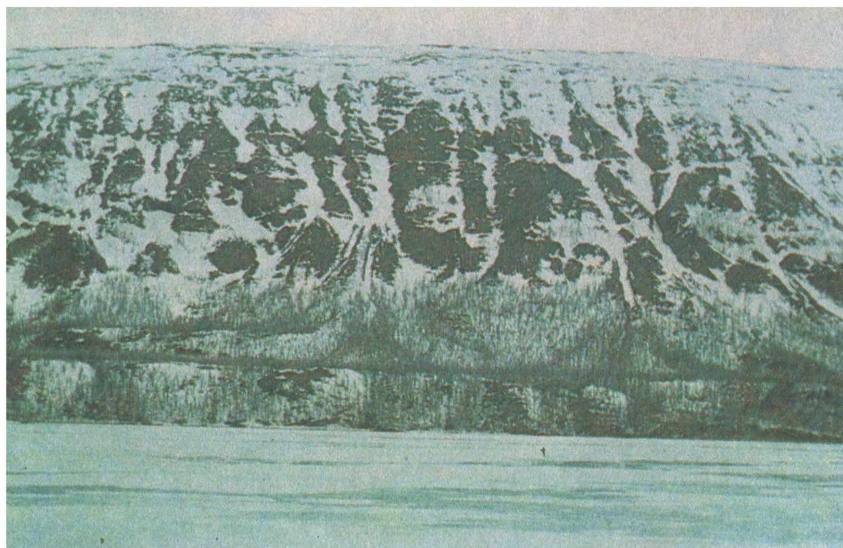




вестным сигналам, олени трогаются в путь. Стада их направляются к берегам Ледовитого океана, чтобы в нужный момент, когда начнут рождаться оленията, оказаться среди зелени прохладных тундр, где нет ни оводов, ни мошки. Стационар охотоведов разместился в заброшенной рыбацкой избе. Она пряталась среди деревьев на отмели, намытой безымянной горной речушкой. Когда я прилетел, она была занесена снегом по крышу, а на крыше отчетливо виднелись следы росомашьих лап. Видно, совсем недавно побывала тут шкодливая хищница. Возможно, по нынешним меркам в избе этой было не так уж уютно: входя, порой приходилось проверять прочность лба о низкую притолоку; в помещении было тесновато и темновато; спать приходилось на нарах в некоторой тесноте. Со временем для охотоведов она становилась желанной, как отчий дом. Большую часть времени они проводили в маршрутах, разъезжая на снегоходах, уходя пешком в самые отдаленные уголки ущелий, связанных с озером. И как же приятно было после многодневной жизни в холодной палатке вернуться в эту избу, где было тепло, можно было попариться в бане и сидеть, бритым и умытым, за чистым столом.

Пасмурное утро

Охотоведов интересовали не только дикие







Олени уходят на север

олени. Целью своей они ставили досконально изучить животный мир Путораны, оказавшийся на удивление богатым и почти нетронутым. Уже тогда они подумывали о том, чтобы в дальнейшем организовать здесь заказник. Мне же предстояло фотографиями подтвердить их выводы.

В северной части озера Аян не замерзало даже в самый сильный мороз. Отсюда постоянно вытекал бурлящий ручей — исток реки Аян, который в дальнейшем впадал в реку Хету, приток Хатанги. В призрачном царстве морозной тишины было удивительно смотреть на бегущую воду, и меня тянуло к ней постоянно. Казалось, что там-то должна быть сосредоточена вся жизнь. И верно, на берегу ручья я начал знакомиться с обитателями окрестных лесов, а потом и вод озера.

По утрам я встречал здесь осторожных куро-

Во главе стада —  
важенка



пато́к, наблюдал брачные игрища зайцев, выслеживал посвистывающих пищух. Заметил в небе парящих орланов, отыскал брошенное гнездо ястреба, а однажды под льдинами в ручье увидел стаю степенно стоявших высокоплавниковых хариусов. Большие, под килограмм весом, рыбы не реагировали ни на какую наживку. (Попадались они, как позже выяснилось, только в сеть.) У истоков Аяна впервые я увидел и диких оленей. Они скрывались на вершинах плоских гор, но в тот день олени собрались на краю вершины. Оленей было там так много, что сравнить их можно было в этот момент только с мириадами тлей, усевшихся на цветок.

Вскоре пришло тепло. На глади озера появились лужи. Олени начали откочевывать на север.

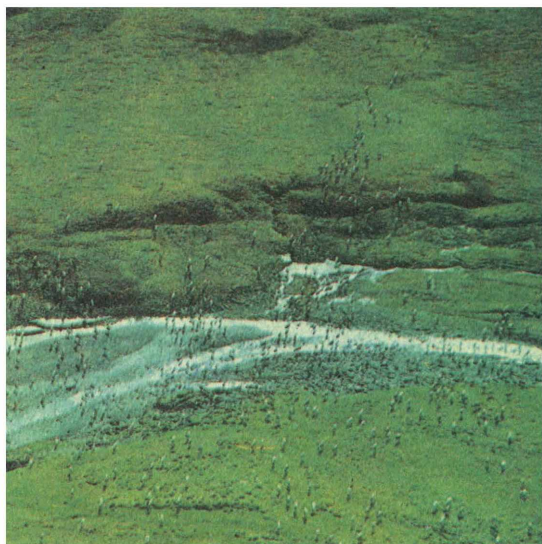
Однажды охотоведы подбросили меня с Евгением Громовым к ущелью Хонна-Макит — горной речке. Там мы поставили палатку и стали наблюдать за дикими оленями. Забравшись на берег повыше, мы видели, как, подчиняясь какому-то неведомому ритму, стада оленей после долгого перерыва внезапно начинали появляться на вершинах противоположных гор. Как снежная лавина, стада быстро скатывались вниз, легко проходя сквозь редколесье. Тут

В маршрут на снегоходах





У истока реки Аян



Снег тает





«Стационар» охотоведов  
на озере Аян

они шли уверенно и чувствовали себя спокойно, но, дойдя до берега реки, настороженно останавливались, скапливаясь, как вода перед плотиной, все большей и большей массой. В основном безрогие, желтоватые при свете низких лучей солнца, они напоминали сверху овец в загоне, ожидающих, когда раскроются ворота загона. Так и казалось, что с порывом ветра донесется снизу многоголосое блеяние. Но было тихо. В настороженной тишине от стада отделялась одинокая важенька. Она выходила вперед и, озираясь и принюхиваясь, изучая лед, начинала медленно продвигаться к противоположному берегу. Как только она доходила до середины, все стадо снималось с места и устремлялось за ней, торопясь перейти реку. Иногда реку одновременно форсировало несколько стад, переправляясь в разных местах, но все они держались одного направления — к северу.

Бывало, что, выйдя из леса на лед, олени замирали и подолгу стояли отдыхая. Некоторые, устав за долгие переходы по горам и каменистым осыпям, сразу же ложились. Но вот ведущая важенка, мотнув головой, подавала сигнал, стадо поднималось, и олени начинали переправляться на другой берег.

Порой олени проходили в нескольких метрах от нас. Светлые на фоне голубого льда или темных береговых террас, они казались бесплотными лесными духами. Не слышно было стука копыт. Плавно, вытянувшись цепочкой, они пересекали реку и исчезали в лесу, словно и не было их. А через несколько минут они возникали высоко на склоне горы, за границей леса. Казалось, там и стоять-то невозможно, так крут склон, а олени шли себе по снегу меж черных базальтовых желобов, ни на минуту не задерживаясь, поднимаясь все выше и выше, и не было силы, способной их остановить в этой устремленности к далеким берегам океана...

Минуло больше месяца. С охотоведами я объехал озеро из конца в конец. На южной оконечности озера, в ущелье речки Агвали, я отыскал редчайших соколов — белых кречетов. Много красивых горных пейзажей отснял я в маршрутах. Оставалось только выбраться на

Нелегко пилить лед  
на озере



«материк», проявить пленки, но тут-то и случилось неожиданное «приключение». Загорелась изба, в которой мы остановились на ночлег, а с нею сгорели и все отснятые мной материалы.

Я должен был бы возвратиться из этой поездки ни с чем. И не представилась бы возможность показать людям этот уникальный уголок природы, редкостный по своей удивительной суровой красоте, не прояви благородства души Владимир Куксов, кандидат биологических наук, презентовавший мне аппарат и цветные пленки, и не помешай погода вовремя прилететь за нами вертолету.

..На севере Аяна снег почти сошел со склонов гор. На озере появилась вода у берегов. Без устали шумели стремительно ниспадающие с гор ручьи. Жизнь вокруг словно заторопилась. У дома порхали трясогузки. С настырностью бестолковых заводных игрушек шныряли в мокрой траве рыжие бесхвостые лемминги, с разгону вонзаясь в посеребренные сугробы. На чердаке поселились невесты откуда взявшиеся воробьи, тихие и осторожные, совсем не похожие на разудалых городских собратьев. Над озером летала ласточка-береговушка. В лесу куковала кукушка. Без устали носят в гнезда оленью шерсть диковатые кукши, не стесняясь заодно прихва-

Встреча в пути





тывать и кусочки мяса из кормушек разомлевших от тепла, разленившихся собак. Пролетели первые гуси. Все больше и больше в окрестностях озера появлялось птичьей мелкоты. Вертолет может прилететь каждый день. По радиции из Норильска нам сообщают об этом. Пролетят не отлучаться. Весь день мы ждем, а на ночь отправляемся в ближайшие леса. У истоков реки Аян я часто встречаю зайцев. Однажды, решив испугать косоного, блаженно гревшегося на солнышке, я едва не натолкнулся на медведя, отдыхавшего среди коряг и плавника.

В ночь на воскресенье, когда стало ясно, что вертолет не прилетит, мы с Евгением Громовым отправились к ущелью Наледей в последний маршрут.

Погода выдалась солнечная. Лед растрескался на тысячи зеленоватых игл. Мы по наледям шли, как по синтетическому ковру: нога пружинила. Не без труда мы добрались до ущелья Хонна-Макит, куда когда-то легко добирались на снегоходах. Теперь снегоходы не смогли бы пробраться по покрывшемуся лужами и провалами льду.

Река в ущелье вскрылась. Мутная ледяная вода стремительным потоком неслась из ущелья, выбрасывая на отмель стволы рухнувших де-

Привал





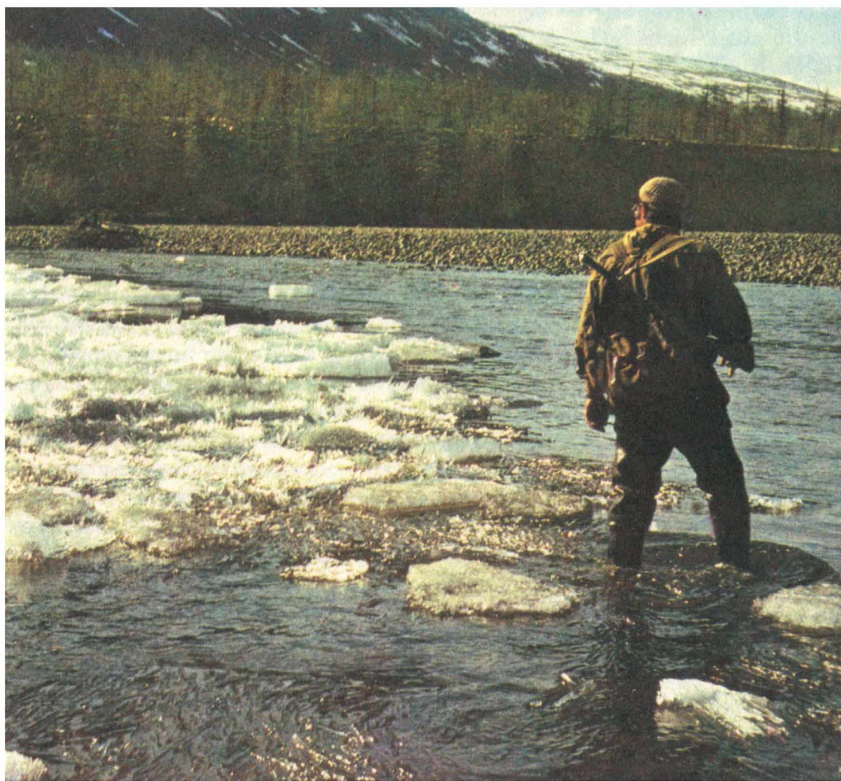
ревьев. Перебравшись через желтоватый поток, мы поднялись на скалы, решив поверху углубиться в ущелье. И тут перед глазами у нас оказалась вся картина охоты волков на оленей. Следы волков мы видели постоянно. Иногда охотоведы встречали этих осторожных зверей, но не удавалось увидеть, как они охотятся. Теперь все стало ясно. Аянские полярные волки не трогали оленей на открытом пространстве — на льду озера и наледях. Они поджидали оленей в горном лесу. Кругом камни, бурелом, ручьи — мест для засады сколько угодно, оленю же от волка убежать практически невозможно: не спасут здесь быстрые ноги. Царство зверей жило по своим законам. По следам когтей на земле мы узнали, что шедший нам навстречу медведь повернул в обратную сторону, долго шел впереди нас, а потом спустился со скалы и переплыл стремительную реку.

Над нами поднимались каменные коричневатые скалы. Внизу, в ущелье, бесновалась и ревела река. Кое-где еще висели на скалах ледяные бороды, и тут же рядом низвергались потоки воды. Грохотали водопады. Сквозь серебристые ветви лиственниц проглядывали голубые склоны далей. От высоты и дикой красоты нетронутой природы в душе невольно возникало волнение.

— Удивительное зрелище, — вполголоса заговорил охотовед. — Ощущение такое, будто смотришь широкоформатный фильм о каком-нибудь национальном парке. А ведь это не парк, не заповедник, не охраняемая территория. Диву даешься, до чего же огромна наша страна, если сами по себе в ней сохранились такие уголки природы. Вот если бы можно было все так, в той же нетронутости сохранить на века. Какой подарок был бы для наших потомков!..

Вынужденный экономить каждый кадр, я не удержался и израсходовал последнюю цветную пленку, засняв окрестности Хонна-Макит и ущелья Наледей. Уж очень хороши были эти нетронутые места.

Обратно мы возвращались под дождем. Лед совсем размяк. Того и гляди можно было угодить под наледь или провалиться в стремительный ручей. В полночь с одного берега на другой че-



Лед — как синтетический ковер. Последний маршрут по озеру Аян

рез реку начали с токованием перелетать куропатки. Услышав какие-то странные звуки позади, обернулись: темная хищная птица, взмахивая крыльями, терзала куропатку. Не размышляя, мы кинулись куропатке на помощь. Ястреб — это был он — выпустил жертву, мгновенно скрывшись в чаще. Куропатка усе-лась на льдину, оправила перья и с громкого-лосым токованием взлетела при нашем появ-лении и ринулась за ястребом в чащу. Жизнь продолжалась.

В тот день мы отмахали около 40 км. На дру-гой день прилетел вертолет. Я улетел, а охото-веды остались. На озеро Аян они прилетали еще не раз. Не так давно мне стало известно, что их мечты создать в Путоране заказник близ-ки к свершению. Уголок нетронутой природы в Путоране останется таким же, как и был до прихода сюда людей.

## ПУТЬ К СЕВЕРУ



**Гаген-Торн Нина Ивановна.**

Родилась в Петербурге в 1900 г. Одна из старейших советских этнографов, кандидат исторических наук. После окончания Института народов Севера много работала в экспедициях, занималась изучением народов Севера, народов Поволжья, а в последующие годы — русских в Сибири. Автор более чем 50 научных работ и двух книг, в том числе книги о профессоре Л. Я. Штернберге, основоположнике советской этнографической школы. Высокую оценку заслужила поэма Н. И. Гаген-Торн о юности М. В. Ломоносова. Последние годы, до того как резко ослабло зрение, Нина Ивановна работала над книгой по истории советской этнографии, писала и пишет воспоминания, отрывок из которых здесь и приводится. Живет в Ленинграде.

### Начало пути

Перед отправкой на практику профессор В. Г. Богораз проводил общее собрание студентов. Профессор был толст и подвижен, как мяч. Розовый череп его сиял в белой опушке волос. Водянисто-голубые насмешливые глаза озорно блеснули. «Поехать смогут многие. Денег отпущено маловато, но у нас появился вот этот обменный фонд: удалось достать из бывшего дворцового ведомства. — Он ткнул пальцем в груды красных фраков, лежащих на помосте. — Красное сукно необходимо для отделки национальной одежды по всему Северу... Подарите полосу красного сукна — и будете желанным гостем. А теперь подходите к Сереже, проверьте, кто куда записан, и распишитесь в получении фраков».

— Владимир Германович, я не записана. Запишите меня в Лапландию! Я очень хочу в Лапландию.

— А где вы раньше были? — спросил профессор.

— Я думала, эта практика для старших курсов.

— Все хотят экзотики, всем нужен Север! Этнографией можно заниматься всюду, — пылко сказал профессор. — За углом, на канале, стоит баржа с горшками — это тоже этнография.

— Горшки сделаны на гончарном круге, о налепе хозяин ничего не знает, — ответила я.

— А вы-таки спрашивали? — усмехнулся профессор. — За это запиши ее в Лапландию, Сережа. Но кажется, кто-то уже едет туда?

— Лиза Орлова и Федя Физик, — ответил секретарь Стебницкий, поднимая лохматую голову.

— «М» и «Ж» уже есть. Как бы еще одно «Ж» не осложнило работу, — пробормотал

профессор. — Как с деньгами? — спросил он громко.

— Остался один червонец и красный фрак. Не надо было опаздывать.

— А литеры есть?

— Бесплатные литеры по всему Союзу, — гордо ответил Стебницкий.

— Тогда, значит, еду!

Худой и высокий профессор Штернберг, декан, поднялся на помост. Посмотрел список:

— Вы их кидаете на практику, как в воду щенят, — тихо сказал он, покачивая головой.

— Сильных так и отбирают, — усмехнулся Богораз. — Те, кому быть этнографом, научатся, остальные отсеются. Нужны нам кисейные барышни обоего пола?

— Не нужны, — кивнул Штернберг.

Так я попала на практику...

— А в чем, дочка, твоя практика будет? — спросил в вагоне седой длиннородный старик.

«Начинается! — подумала я. — Как объяснить этому старику свою задачу?»

— Видите ли, дедушка, я изучаю, где да как люди живут, какие у них обычаи, порядки, жите.

— Так, а пошто ты это изучаешь?

— Чтобы люди знали и в книгах написали, где худо, где хорошо живут.

— Хорошо там, где нас нет, это уже известно, — сказал старик.

— А вдруг мы там и окажемся? — улыбнулась я.

— Ну ладно! — согласился старик, отрезая ломти семги. — Угощайся-ка семушкой, детушка!

— А вы пирожки мои кушайте, пожалуйста, — сказала я.

— Пирожки чать не твои, а матушкины, не ты стряпала, — шутил старик, — а семушка — моеловная.

— Вы рыбак? Помор?

— Поморянин.

— Откуда?

— С Колы. Про Колу слыхивала?

— Как же, около Мурманска поселок.

— Не Кола коло Мурманска, а Мурманск коло Колы ставлен, — строго сказал старик. — Кола из веков стоит, еще ковда, может, и Москвы не было.

— А вы, дедушка, откуда это знаете?

— Помним. От Господина Великого Новгорода сюда люди набежали. С норвежанами здесь торги велись. От дедов-прадедов знаем. В церкви у нас и книга была счисления лет, где писано, ковда Кола стала и ковда церковь ставлена и грамоты жалованы от царя Ивана Васильевича... Слыхали про такого царя? Грозным прозывался...

— Где же эта грамота, дедушка? И сейчас в церкви?

— Англичане увезли, книги и грамоты. Англичане у нас были. Не в досюльные годы-то, нет, теперь приходили. Церкву все рисовали да на



карточку снимали, а книги, бают, увезли. Да ты гости к нам в Колу, там те все обскажут.

— А песни у вас старинные есть?

— Песням как не быть, где люди, там и песни живут.

— Я приеду обязательно! Как вас зовут, дедушка?

— Морей Иванович, а прозвище Шаньгин. Песни лучше всех моя старуха знат. Она как заведет были-небывальщины — не переслушать! С Зимнего берега она, с Золотницы; там место певчее, поют постатейно и старину хранят. Я как на Новую Землю ходил, все с золотничанами, с женщиной родней зимовал. У них старик был — ну, старик! Его с собой для утех зимовать брали. Зверовать он стар, не неволят, а долю дают: старины сказывай, песни выпевай. Без этого на зимовке нельзя. Заскучат какой парень — тут цинга и привалится. Как она заманивает, знаете? Девушкой прикинется, в губы целовать начнет — лежи не вставай! А рот в крови. Сон нападат. Поддался парень — и сгинул. Тут надо: распотешил бы кто! Про то и держат сказителей!

— Вот так способ лечения цинги, — усмехнулась я.

— Ты, дочка, не зимовала, так не перечь! Человек без песни — что птица без крыльев... или уха без соли, — усмехнулся старик. — Где люди, там и песни. Гости к нам в Колу, увидишь.

Он сошел на станции Кола, а я доехала до Мурманска. Мурманск в те времена был двухэтажным бревенчатым городом с немощеными улицами. Он кипел, как живорыбный садок, заезжими людьми. Облстрой, Обл-исполком, Облжелдор — пестрели названия на домах. А улицы были без названий. Я расписала отдел культуры, записалась и решила, что успею съездить в Колу.

## В Колу

Я сошла с железнодорожного пути, будто переступила в другое время — в стародавние годы.

Застыли на берегу светлого залива большие бревенчатые дома-хоромы из кондового леса. У одних — окна в два ряда, один над другим, у других — в один ряд, высоко над землей. Распахнуты узорные ставни. Сбоку крыльцо, широкий бревенчатый въезд. Двор — под одну крышу с жильем. Торчат над крышами деревянные конские или птичьи головы.

Не тесня друг друга, просторно, стоят усадьбы. Вокруг — ряды кольев; шипит ветер, покачивая на них сети.

Как вожак среди стада, на пригорке — колоколенка. Церквушка невелика. Темные бревна в многоугольных перекрещеннях; в куполах — многошатровая крыша. Резная галерейка ведет на высокую звонницу. За церквушкой — вода. Церквушка улыбается воде и небу, словно родилась от них, выросла, и стоит радуется тишине... Черные карбасы и высокие с резными носами йолы стояли на воде. Вода так тиха, что отражались в ней и карбасы, и церквушка, и хоромы, и дальние горы, и розовые, предвечерние облака.

Вдоль по улице шла-плыла статная девушка в длинной темной одежде: несла на плечах коромысло с ведрами, полными воды, они — не шелохнутся. Может, она тоже — только отражение?

Я пошла, твердо ступая по каменистой земле. Точно погрузилась в подводный мир стеклянной прозрачности. Передвинулась машина времени, и я попала в семнадцатый век, или просто пригрезилась сказка? В зарю уплывала многоярусная, многошатровая церквушка.

Поправив наплечные ремни рюкзака, я посмотрела на ближайший дом: в нем отодвинулось боковое окошечко. Высунулась старушка в темном повойнике:

— Кого тебе, умница? — спросила, прищуривая светлые глаза.

— Морей Иванович где живет? Скажите, пожалуйста.

— А к нему и попала, голубка, — улыбнулась старушка, — проходи в хоромы-те: не заперто.

Я поднялась на высокое крыльцо и шагнула в сени. На пороге хозяйка улыбалась:

— Ты, что ли, песни собираешь? — спросила она. — Старик-от сказывал. Ну, проходи, проходи. Просим милости.

Я перешагнула порог. Золотистые лики икон глянули из большого угла. Хлебным теплом дохнула печь. У окон белели лавки.

— Морей Иванович, значит, про меня рассказывал? — спросила я.



— Сказывал, сказывал.  
— А вы жена его?  
— Она самая.  
— Мне он про вас рассказывал, только как звать — не сказал.  
— Зовут меня Марфа, величают Олсуфьевна, — отвечала хозяйка, — а твое как имячко?

— Нина.  
— Ну, разболокайся, Нинушка, разболокайся, садись, моя дочушка. Пословица сказывает: прежде напой, накорми, тогда — спрашивай.

Марфа Олсуфьевна поправила сухими, тонкими руками темный платок на повойнике, сняла с толбчика возле печи большой белый самовар, нетопливо надела трубу. Собирая на стол, стала рассказывать:

— Старик-от мой вернулся из Питера, сказывал: стретилась девушка, сама бойка-баска, про песни спрашивают. К нам гостевать собирается. Ну, говорю, гость в дому — серебро, песня — золото.

— Марфа Олсуфьевна! Ваши песни слушать хочу. Морей Иванович говорил, какая вы песельница.

— Хвастат! Смолоду певала, а теперь уж што.

— А старины знаете?

— Это знаю; у нас в роду старины все сказывают.

— А мне скажете?

— Там поглядим, как управимся. Скоро старик вернется, семушки принесет, уху варить станем. Садись гостевать, девушка.

Поставила на стол самовар, вытерла полотенцем толстые, с синим краем чашки.

— С Норвеги чашки привезены, — сказала она, заметив, что я их рассматриваю. — Свекор-батюшка в Норвегу каждый год йолы водил, с Норвеги что привозил. Норвежане ему знакомы были: как на Колу прибегут с кораблям, у нас стояли.

— А почему норвежцы сюда приезжали?

— Исстари торги у них с Колой. У нас семгу берут, олений да беличий мех, нам сукна везут, снасти... На том Кола стоит — торги заводить. Еще с Господина Великого Новгорода мужики сюда торговать прибегали с Норвегою. Ты про Садка слыхивала?

— Ну, слышала! Да вы расскажите!

— Дай срок, скажу. — Хозяйка налила чаю мне и себе, подвинула пирог с рыбой и блюдец с мелко крошенным сахаром.

— Вы исконные, здешние?

— Старик мой здешнего коренью, а я с Зимнего берега, с Золотницы.

Марфа Олсуфьевна из-за самовара разглядывала меня. Я слегка стеснялась, давая себя рассмотреть. «Пусть, пусть, — думала я, — надо привыкать. Профессор Штернберг говорил: лучший способ приобрести доверие — показывать себя. Насмотрятся — сами начнут рассказывать». Марфа Олсуфьевна спросила:

— А вы чьих будете? Родители живы ли?

— Живы родители, в Петрограде живут, я с ними. В институте учусь. Сюда, на Мурман, нас, трех студентов, на практику послали.

— Как же отпустила тебя мать, такую молоденьку?

— Я вовсе не такая молоденькая, мне уж двадцать первый год! Кто меня удержать может? — задорно сказала я.

Марфа Олсуфьевна засмеялась, но посмотрела укоризненно:

— Матерь всегда удержать может. Вон у меня сыны вовсе большие мужики, а скажу — удержатся. Один женатый, отделен, а из материнского послушания все одно не выходит. А ты ишь какая выросла, выискалась!

Я покраснела и в ту же минуту поняла: эта краска, ребячливая беспомощность сделали больше, чем любой обдуманый прием: завоевали доверие.

С потеплевшими глазами хозяйка села к окну.

— Ну, — сказала она, — коли хошь, слушай, спою тебе старину.

Она протянула руку, взяла начатую вязать сеть, сделала несколько быстрых движений челночком, потом подняла голову, поглядела на окно и запела. Пела негромко: «Жила-была чесна вдова Мамельфа Тимофеевна...» Дальше в песне говорилось, как стал собираться сын ее на богатырские подвиги, стал на колени, просил материнского благословения. Не благословила сына ехать Мамельфа Тимофеевна. И опять стал на колени сын, в землю поклонился.

— Вишь, — прервала пение Марфа Олсуфьевна, — богатыри у матери спрашивают, а ты говоришь! Материнско благословение — сила.

Олсуфьевна сидела, прислонясь к наличнику окна. Прямой, сухощавый очерк ее лица темнел в закатном огне. Словно пела про сестру — вдову Мамельфу Тимофеевну: собирает сына, наставляет молодецкую силу с мудрой материнской строгостью. Стоит сын: большой, удалой, озорной, а не смеет поперечить матери.

И я догадалась: всегда так было — сидела мудрая женщина в доме, держала в руках ключи или прялку. Не пряжу, а долгую нить памяти своего народа плела. Приходят к ней сыновья, разудалые, буйные, становятся на колени, просят благословения. Кто просил — получал, тот и путь находил.

Отворилась дверь, тихо вошли две женщины. Перекрестились, молча поклонились образам и хозяйке, сели на лавку. Марфа Олсуфьевна кивнула и продолжала вести сказ.

Пришли еще люди. Седой старик на лавку сел, положил локти на колени. Две девушки сидели, подняв лица. У женщины — мальчик, посапывая, стоял между колен.

Я хотела записывать песню, но поняла, что это невозможно. Запись нужна потом, после первого раза.

Становилось синее в избе. Опять отворилась дверь, вошел Морей Иванович и с ним какой-то чернобородый, носатый мужик.

— Пришел? — прервала пение хозяйка. — Да и гостя хорошего привел! Милости просим! Здравствуй, Герман Михайлович!

— Здравствуйте, Марфа Олсуфьевна, — ответил чернобородый, — да ты пой, не обрывай песню.

— Я, почитай, кончила. Надо ужин собирать. Гостя баснями не кормят...

При огне я рассмотрела чернобородого Германа. Он был кряжист, невысок, одет в серую куртку, темные брюки. Крутой тонкий нос оседлан

очками. Черная борода прятала нижнюю часть лица и делала его старше, но глаза из очков смотрели по-детски: серьезно и доверчиво.

Он говорил, как помор, но в гибких интонациях голоса чувствовалась возможность другой речи.

— Давайте знакомиться, заезжая гостенька, — сказал он, протягивая мне руку и рассматривая меня с веселым интересом. — Крепс, Герман Крепс. Вы из Петрограда пожаловали?

— Да, — отвечала я, называя себя и охотно поддаваясь дружескому интересу Крепса. — Из Петрограда на практику. Я из Географического института.

— Так, так! Еще одна экспедиция? Скоро здесь будет на каждого лопаря по исследователю, но это хорошо! Вы на каком факультете?

— Этнограф. А вы что делаете?

— Быка вожу по Мурману.

— То есть как это возите?

— Очень просто: в вагоне. Три четверти вагона — под быка, четверть — под меня, так и живем.

— Но куда же и зачем вы его возите?

— На коровьи свадьбы. Бык один на всю Мурманскую дорогу. Несколько лет назад по всему Мурману ни одной коровы не было. Я — агроном. Вопросами животноводства, как и всем здесь, до сих пор занималась железная дорога. Я ведаю животноводством. Приходится самому возить быка, лечить коров, читать лекции, изучать и гербаризировать флору для выяснения возможностей животноводства и его кормовой базы... И еще многое другое. До войны это был совершенно дикий край. Война выдвинула необходимость Мурманского порта и постройку железной дороги. Но только после революции, когда прогнали англичан, оккупировавших край, его стали изучать и осваивать.

По мере того как он говорил, отпадал поморский акцент, зазвучала привычная питерская речь.

— Вы из Петрограда? — спросила я.

— Был когда-то. Теперь лопарем стал. Хорошо здесь: места нетронутые, птицы непуганые, звери неловные, люди непорочные. «Край непуганых птиц» — читали у Пришвина?

— Ишь, Герман Михайлович места наши нахваливат... Садитесь к столу-то! — сказала хозяйка.

— Свои места хвалить нечего, — усмехнулся Герман Крепс, пропуская меня на лавку.

— Вы не любите Петроград? — удивилась я.

Герман покрутил бороду и усмехнулся, блеснув очками:

— Ну, пожалуй, люблю. Но жить в каменном мешке не могу: ни неба над головой, ни земли под ногами, ни мыслей в голове... Тянет Север. Говорят, этим заболевают, любовью к Северу.

— Интересная болезнь, возможно, и я заболею. Похоже — уже.

## В Мурманске

Федя Физик мерил Мурманск длинными ногами. Был в Облисполкоме, в ОблОНО, в Главрыбе, в Севрыбе, в Севпорту, но везде отвечали: «Экспедиций тут много, а которая где останавливается — не интересуемся». Федя шел к вокзалу по будущей улице, утомленно спотыкаясь о корни: Лиза с вещами ожидала его на вокзале.

Чернобородый, крепкий человек сквозь очки посмотрел на него и сказал:

— Не вы ли, часом, товарищ Физик?

— Да, — отвечал удивленный Федя. — Я — Физик.

— Прекрасно! — сказал чернобородый. — Идемте скорее есть уху и копченого палтуса!

— Почему есть уху? — удивился Федя.

— И палтуса. Обратите внимание на палтуса. Нина велела поторопить вас.

— А где же она?

— На докладе в Облисполкоме.

— Я должен вернуться на вокзал — там сидит Орлова.

— Нет, Елизавета Порфирьевна не сидит на вокзале, а следит, чтобы не перекипела уха. Бык спит и не помешает.

— Какой бык?

— Холмогорской породы, который живет со мной в вагоне, где Елизавета Порфирьевна варит уху.

— Почему же Елизавета Порфирьевна варит уху в вагоне у быка?

— Потому что Нина встречала два петроградских поезда, третий просила встретить меня, так как пошла в Облисполком. Но я опоздал, вы уже ушли. Я забрал Елизавету Порфирьевну к себе в вагон и кинулся за вами, поручив ей уху... Мурманск невелик, человека отыскать можно: своевременно или несколько позже...

— Печурка эта, под названием «буржуйка», служит преисправно, — говорил Крепс, запуская еще порцию рыбы в кастрюлю. — Уха должна быть тройной системы: первая порция — ерш, рыба — собаке. Вторая — окуни — употребляется для концентрации навару и тоже идет собаке.. Третья — хариус или кумжа — опускаются в последний момент — на еду.

Лиза смеялась. Ровные белые зубы, стекляшки очков, отлив на гладко зачесанной толстой косе — все отсвечивало розовым от танцующих в печке огоньков. Горбоносый хозяин говорил так, будто они век были знакомы.

— Как ты успела со всеми познакомиться, Нина? — удивилась Лиза.

— Узнать недолго. Ехали вместе с Мореем Ивановичем, помором. Он пригласил к себе в Колу. Записала былины и встретила с этим дженгльменом, — улыбнулась я Крепсу. — Что у вас? Фотопринадлежности привезли?

— Да. — Лиза указала на рюкзак, откуда торчали желтые ножки штатива. — С деньгами хуже. Сережа больше достать не мог.

— Не велика штука — деньги, проживете и так, — сказал Крепс, разливая уху, — рыбки на всех хватит. Каков ваш маршрут?

— Хотим с вами посоветоваться, Герман, в Облисполкоме мне говорили, что лопари сейчас откочевали на лето на реку Воронью.

Крепс достал из ящика карту.

— Вот Воронья. По ее течению лопари со стадами идут к морю. Оленя гнуса не выдерживают, а у моря его нет.

— Как добраться? — наклонилась над картой Лиза.

— На боте «Областьрыба» до Гаврилова, там поморское стойбище и фактория. А повыше, на Вороньей, лопари ловят семгу.

— Это действительно самое разумное, — Лиза оглядела всех.

— Вы обе, кажется, готовы сегодня плыть на Воронью, — улыбнулся Федя.

— Если бы вы знали, как интересно было в Коле!

— Поморы достойный народ, — кивнул бородой Крепс, — крепкий народ. Это вам не рязанские или тамбовские мужички, эти век шапки ни перед кем не ломали, крепостного права не знали, от новгородских ушукников их корень.

— Ну вот, ну вот! А в Гаврилове и поморы, и лопари, — сказала я.

## Гаврилово

Председатель обрадовался вдруг появившемуся развлечению: трое незнакомых из Питера! Радостно сел за стол, усадил нас, бумажки рассматривал:

— Так-так... Оказать содействие? Окажем! Дело хорошее, гостите, гостите... Я городским людям рад: помогут революционной сознательностью. Поселю вас к Бушуевым: люди семейные. Хозяйка хорошая, самостоятельная женщина... И светелка порожняя есть. Да вон, — председатель глянул в окно, — бушуевский зук идет. Олешка! Иди сюда!

В комнату вошел синеглазый худенький мальчик лет десяти.

— Веди к матери. Постояльцы, мол, к вам. В светелке им знатно, и вам не помеха. Ну-к што? Идите!

Олеша оглядел нас задумчивыми синими глазами и улыбнулся:

— Давайте вещи тащить помогу. — Он взял у Лизы мешок, из которого торчала тренога фотоаппарата.

— Вы чьих? — спросил Олеша на улице.

— Питерские, — весело отвечала я. — А ты чей, мы знаем.

— А ну?

— Бушуевский. Алексей Петрович Бушуев, так?

— Правильно, — удивился Олеша. — Как ты догадалась?

— Слово такое знаю! Пошепчу и каждого человека насквозь вижу, — шутила я. — Хочешь, про тебя все расскажу?

— А ну!

— Лет тебе десять. С отцом тебя мать в море не пускает, балует; любишь ты книжки читать да рисовать, значит, нам родней приходишься! Мы читать, писать да рисовать мастера.

— Как ты знаешь, что я книжки люблю?

— А что у тебя за пазухой?

— Ну книжка!

— То-то! А это? — Я указала на чернильное пятно и след цветного карандаша на рубашке. — Ты, брат, не отпирайся, я все знаю!

Олеша засмеялся и покачал головой.

— Прятка девка!

— От меня не спрячешь! Лучше сам все рассказывай.

— Чо ж тебе сказывать?

— Про все, что знаешь. Ты мне — я тебе. Ладно?

— А ты про чо сказывать будешь?

— Про Питер, про города, про всяких людей и про зверей.

— О-о, поди хвасташь?

— Ну сам увидишь. А сейчас скажи, как твою маму звать?

— Онисей Романовной. Да ты баяла, сама знашь, как человека звать, почто спрашивашь? — лукаво спросил Олеша.

Онисья Романовна встретила нас приветливо:

— Ну-к что? Живите! Светелка пустая стоит. Только вот ни лечь, ни сесть там не на что: ни кроватей, ни лавок, ни стола. Постели-то я дам.

— Спасибо, да мы как-нибудь... у нас с собой одеяла, на полу устроимся, нам надо лопарей дожидаться.

— Живите, сколько поживется, — сказала она приветливо.

Положив вещи, мы пошли осмотреть поселок. Был он невелик: казенная лавка, где выдавали пайки рыбакам, склады для трески, салотопная — для выпарки жира из тресковой печени, несколько громоздких срубов, где жили рыбаки. Немногочисленные дома постоянных жителей. Дошли до реки Вороньей, куда должны были прикочевать лопари. В лавку сведения о нас еще не поступили. Со следующим ботом должны были прислать наш хлебный паек, но когда прибудет этот бот — неизвестно. У нас только остаток привезенных из Мурманска сухарей. Решили — будем питаться грибами, их много...

На третий день туман вышел из океана и захватил землю. Он был так густ, что казалось, бушеувская светелка плавает в нем, как поплавок.

— Три дня, — мрачно сказала Лиза, — три дня уже, как мы приехали, а видим только туман в огромном количестве, в меньшем — скалы и в минимальном — поморов. Хотела бы я знать, когда же приедут лопари?! Безделье угнетает.

— И бескормица тоже, — согласилась я. — Хотела бы я знать, когда же прибудут наши пайки? Сухари уже кончились.

— Обошлись бы и грибами, если бы дело делали, — сурово ответила Лиза.

— А вы пошто трешинку не берете? — спросил Олеша, поднимая голову от тетрадки. О нем мы забыли, так тихо сидел он в светлице, раскрашивая Федиными красками срисованный с журнала пароход. Лежа на животе, высунув язык, он с утра рисовал и красил — первый раз в жизни увидел акварельные краски.

— Как же нам рыбу брать, Алексей Петрович, когда у нас на это денег нет? Только что паек выкупить, — сказал Федя.

Олеша засмеялся:

— Нешто за рыбу деньги платят?

— То есть как же без денег?



— Да как йолы пристанут, подойдите — вам каждый трешину даст! Нешто могут человеку не дать? Товда рыба ловиться не станет. Так ведется: пристаёт рыбак и, кто стренется, даёт рыбину. Вы бы давно про рыбину-то сказали, — укорил Олеша, — я думал, вы рыбу не едите!

Он вышел из светелки и с грохотом побежал по ступенькам.

— Интересный народ поморы, — сказала я. — Стоит все-таки заняться ими.

— Но мы приехали с другим заданием, Нина, — с упреком сказал Федя.

— Ну до чего же я неосознательна! — сказала, отворяя дверь, Онисья Романовна. — Как это не догадалась рыбы предложить! Ведь уха наварена, на всех хватит. Пойдемте, пойдемте, милости прошу ужинать.

На другой день, когда рыбаки возвращались с лова, я села на берегу. Стройная, просмоленная йола с высоко поднятым носом, сложив парус, скользнула к берегу. Парень выпрыгнул на камни, подтянул канат и закрепил его.

Старик с вспененной, кудрявой бородой подвязывал паруса и смотрел на меня светлыми глазами.

— Здравствуйте! — сказала я. — Не знаю, как полагается говорить, когда люди с лова вернулись.

— Как ни скажи, все ладно, дочка, коли от сердца скажешь, — дружелюбно ответил старик. — Возьми-ка рыбину на уху. Вот с печенкой, мы еще не пластовали. А печень трескова больно сладка в ухе. Едала ты трескову печенку свежую, чужаниночка?

— Нет.

— Ну бери на добро здоровье! Сейчас пластовать станем.

— Скажите, пожалуйста, почему первому встречному всегда дают рыбину? — спросила я.

— А как же? Кого стренешь — надо дать: тебе бог послал, и ты дай, а то море осердится, — убежденно сказал старик.

— Ну, спасибо, дедушка...

## **Олеша и Борис Иванович**

— Ты скажи мне: конь-от, он какой ростом? Как собака, как олень аль поболее? — Олеша поднял на меня синие глаза.

— Ты разве никогда не видел коня, Алешенька?

— На картинках видел, а живого не видывал. Смотрю когда на олень и думаю: ужели он больше? Он страшный? Как медведь?

— Почему страшный? Ты же видел на картинках! На конях работают, пашут землю.

— Видал-ак, — задумчиво протянул Олеша. — Я вьявь поглядел бы и коня, и как хлеб сеют...

— Ты отсюда не выезжал?

— В Териберку ездил. Корову я там видал, — оживился Олеша. — Така больша, рога таки толстущи! — Он надул губы, руками показывая толщину и тяжесть коровьих рогов.

— Там я и молоко пил коровье... Сладко!

— Ты тут родился, Олеша?

— Не, я по третьему году был, как тятя хоромы здесь поставил. С Онеги мы... Ране он с другим онежаном летовать сюда ходил, а потом хоромы поставил и нас совсем перевел. Я Онегу-то не помню... Только море да камни, чайки да олешки.

Я забавлялась, рассматривая Олешу: русский мальчик не знает ни коня, ни земли, ни телеги... Море — вместо поля. Как странно, подумала я.

— Олеша, а яблоки ты видел?

— Сушеные? — живо сказал Олеша. — Я и яблоки и изюм ел.

— Нет, живые, румяные яблоки, они висят на деревьях, их так много, что ветки гнутся...

Олеша засмеялся.

— Эдак в песни поют только:

...Яблочко румяное,  
Дочушка желанная.

В песнях и про винограды красно-зеленое поют, а како оно? Растет, бают, завиваясь, как хмель, а я хмеля не видывал. Тут у нас Борис как начнет старины сказывать, всяко насказывает: про сады, про дубы, про Киевград да про князя Володимира, как заиграют песню, все припевают: «...винограды красно-зеленое».

— Сведи меня к нему, Алеша!

— Ну-к што-ж! Пойдем!

Олеша поправил поясок на рубашке и степенно повел меня улицей к конторе Облрыбы.

На дверях висел замок.

Олеша вошел в соседнее здание. Там стояли котлы, тянулись чугунные трубы. Лесенка вела на галерейку.

— Борис Иваныч! — крикнул Олеша.

— Ту-ут! — ответили сверху. Над перилами галерейки наклонились худые плечи и острое худощавое лицо с небольшой бородкой.

— Вот я!

— Тут ты питерка спрашивает, — сказал Олеша, — выдь на низ!

— Пошто я питерке зандобился? — хмуро спросили сверху.

— Простите, что беспокою вас, Борис Иванович! — сказала я, выступая в полосу света. — Я студентка, работаю по изучению здешнего края. Очень бы хотела побеседовать с вами.

— Ну добро, — ласковее ответил голос, — подождите — иду!

Деревяшка застучала по галерейке, потом по лестнице. Сухонькая, небольшая фигурка, одетая в черную, длинную блузу под ремешком, быстро спустилась.

Борис Иванович подошел, глянул, протянул мне руку. Посмотрел на меня твердыми небольшими глазами в мохнатых бровях. Кости лица обтягивала обветренная темная кожа. Бородка оставляла открытой подвижную губу. Спросил:

— Вы что, рыбоведению обучаетесь? Или по экономике?

— Нет, — призналась я, — занимаюсь я вовсе пустяками — записы-

ваю песни, сказки, старые старины, новые новины, добрым людям на утешенье, себе на поученье.

Борис Иванович засмеялся. Потеплели глаза.

— А-а, ну это особ статью. Этим я тоже грешен. Тогда подождите мало время, я тут покончу, да ко мне домой пойдем, побеседуем. Не считите за труд, подождите, я чейчас.

Постукивая деревяшкой, Борис Иванович шел впереди, я шла за ним, положив руку на худенькое плечо Олеши. Лесенка из сеней вела в светелку. Мы поднялись. Борис Иванович распахнул дверь.

Я остановилась изумленная: широкое окно сияло лазоревым наличником. За ним блестили серебряные океанские дали, а на фоне их покачивалось привешенное на веревочке к оконному наличнику резное суденышко. Оно было так искусно вырезано и оснащено, что, казалось, приплыло сюда из океана, чудом не увеличившись, и повисло на окне. По бокам его покачивались на таких же шнурочках резанные из тонких стружек птицы. Одна, распутив разноцветный хвост, повернула голову к морю; другая, с девичьим лицом и в высокой короне, смотрела в комнату, сложив на груди ярко-синие крылья. На столе стояли рогатые фигурки оленчиков, резанные из кости, и такая же резная шкатулка.

Узкая койка у стены была застелена узорным рядном. На бревенчатых стенах висели фотографии: сморщенная старушка в повойнике и темном платке смотрела большими глазами; какой-то норвежский городок с чистыми домиками и судами у пристани; осанистый старик с раздвоенной бородой. В углу стоял деревянный шкаф, ярко раскрашенный птицами, цветами и травами.

Хозяин выдвинул из-за стола табуреты, предлагая садиться, а сам стал, прислонясь к окну, рассматривать меня.

— Борис Иванович! — доверчиво сказала я, поднимая глаза. — Если бы вы знали, как мне интересно жить на свете! Войдешь в комнату к незнакомому человеку, посмотришь: как интересно!

— Любопытствуете к жизни? — усмехнулся Борис Иванович.

— Любопытствую! Нет, пожалуй, больше, чем любопытствую: хочется полюбоваться — откуда это так много в жизни прекрасного?

— А с прекрасным как быть? — хмурясь спросил Борис Иванович. Он сжал губы. — Со скверною как?

— Ну, — удивилась я, — мне кажется, оно просто от недоразумения. Хорошего же все хотят! Я думаю, прекрасное должно все расти и расти на земле.

— Что же вы глядеть думаете и чего ищете?

— Приехала из Питера изучать лопарей. Но лопарей пока нет, а интересного кругом много! В Коле я будто в сказку попала. Пела там старины Марфа Олсуфьевна Шаньгина...

— Про Шаньгину я слышан, — кивнул головой Борис Иванович, — слышан: женка память имеет твердую и голос хороший. Но сам ее не слышал. Учился у другой великой души женщины, — он указал тонким сухим пальцем фотографию на стене, — Мария Дмитриевна Кривополенова. Мастерца была и утешительница.

— Так вы близко знали Кривополенову?

— Знавал. Я с детства любитель был песен. Как потерял я ногу, она и говорит: «Калека ты, Борис, теперь не работник. Самое тебе дело петь — людям на потеху, себе на усадку, старине на прославление. Ты запоминай-ка». И стала с голосу учить. Песни хранят старину, тем и важны они. — Борис Иванович кивнул головой. Сел, положив на стол руки. — Слушайте, когда так:

Во Тауль, во городе  
Во Тауль во хорошем —  
Поизволил наш царь-государь,  
Да царь Иван Васильевич,  
Он поизволил жониться.  
Да не у нас, не у нас на Руси,  
Да не у нас во каменной Москве,  
Да у царя во Большой Орде  
Кострюка, сына Демрюковича,  
Да у него на родной сестре  
Да на Марии Демрюковне...

Пел Борис Иванович негромко, протяжно и однотонно, широко открывая рот и покачивая седоватой головой.

Сначала я усомнилась даже — пение ли это? Но чем дольше он пел, тем яснее выступали Москва, царские палаты, звенели свадебные чаши.

Глаза Бориса Ивановича смотрели вдаль, будто изумляясь вставшим воспоминаниям. В однообразном ритме, в троекратной повторности нарастала многократность передачи, отложились переживания многих человеческих душ. Песня несла слова, как река раковины: с мерным, повторяющимся рокотом. Я слушала, держа карандаш.

— Я бы очень хотела про Кострюка записать. Может, вы продиктуете?

— Могу... Могу и сам записать...

— Я боюсь, Борис Иванович, что вы запишете слишком грамотно, — засмеялась я.

— Запишу, сколь обучен, — нахмурился Борис Иванович.

— Ну да, а надо не так, как мы с вами грамматике обучены, а как слышится, тогда остается говор. Вы знаете, что в разных местах говорят различно. С говора записанная песня скажет, откуда она пришла, это ключик к ее истории.

— Понимаю, — кивнул Борис Иванович, — для того и в трубу записывают?

— Борис Иванович, ты спой ей про винограды. Вишь, мы не знаем, како винограды, а поем! — вдруг сказал Олеша. Он тихо сидел на порожке.

Борис Иванович погладил бородку и запел:

Винограды красно-зелено  
Да ишло кто такой стучит,  
Да во светых-то вечерах?  
Да во светых-то вечерах  
Да виноградница стучит.  
Да ишло спрашивает ребята  
Да господина во дворах  
Да ишло около двора,

Да все трава, да мурава  
Да цветы лазуревы...

Олеша смотрел расширенными глазами: казалось, он видел удивительные лазуревые цветы. Чем дальше шел Борис Иванович, тем больше разворачивалось то, что жило не в словах, не в ритме, а в отзвуке прошлого, долетавшего в глуховатом голосе сказителя.

Мы заговорили о старообрядцах.

— Книги древнего письма, Борис Иванович, как и всякие книги, — говорила я, — отражают точку зрения группы людей, их писавших. Те, кто писал до Никона, отразили свое понимание греческих текстов, с которых переводили, Никон — свое. В этом ли дело? Разве надо так держаться за букву?

— Я и не держусь, — отвечал Борис Иванович. — Дело не в букве и не в двуперстии, а в том, что насилием введенное духа лишается. Сказ есть: стоит Россия, не проваливается, потому что три старца неведомых в лесах за нее молятся. Перестанут они молиться — и рухнет все...

Борис Иванович посмотрел на меня и добавил:

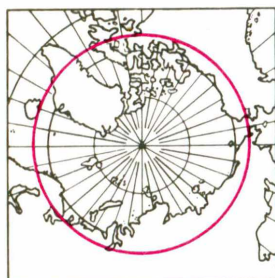
— Может, и не молятся они, а просто помнят да помалкивают. И того довольно. Беда приходит, когда обеспамятует народ. Понимаете, что сказать хочу?

— Нет, — призналась я.

— Видно, не имею слов настоящих... А чую... Будто вьется ниточка аль стежка по полю. Идет и идет по ней кто-то. От самого Киева до Архангельска — все идет. Многие сотни лет, а помнит: надо идти вперед... Сила великая в том, что сердце помнит...

— Я думаю, что это называется традиция культуры, — сказала я, — но ведь большая сила, Борис Иванович, не только в сохранении, но и в новом.

— Новое не отрицаю. Но чтобы разобраться — старое понимать надо. Его слова я запомнила на всю жизнь.



**топонимика  
Арктики**

**Вайгач — означает «наносный»**

Остров Вайгач <sup>1</sup> очень древнее название. Какие только предположения не выдвигались о его происхождении! Одни, относя это имя к Вайгачскому, или Вайгатскому, проливу (современный Югорский Шар), производили его от голландских *waaien* — *дуть* и *gat* — *ворота*, другие — от немецкого *weißen* — *святить*. А вот голландский картограф Н. Витсен утверждал, что остров носит имя некоего Ивана, или Яна, Вайгача. Интересно, что эта совершенно бездоказательная версия почему-то повторяется многими современными топонимистами.

Может быть, особо-то и мудрствовать не следовало, а давно надо было обратиться к русским северным говорам. В. И. Даль в своем словаре, правда не очень уверенно, со знаком вопроса, пишет: «Вайгач? наносный, намывный, нижний (по течению) конец острова; наносная мель, коса, кошка».

## От редакции

*Нина Ивановна Гаген-Торн принадлежит к поколению ученых, которые не только заложили основы советской этнографической науки, но и приложили колоссальные усилия для того, чтобы сразу же после Великой Октябрьской социалистической революции приобщить отсталые народы к новой жизни. Социалистическое переустройство хозяйства, быта и культуры коснулось не только малых народов, населяющих северные окраины России, но и всего населения отдаленных провинций, в которых господствовал уклад, являвшийся анахронизмом даже для прошлого века.*

*С первых лет Советской власти партией была поставлена задача «последовательной ликвидации всех остатков национального неравенства во всех отраслях общественной и хозяйственной жизни»<sup>1</sup>. И ученые-этнографы не остались сторонними наблюдателями. Особая роль в этой важнейшей работе выпала на долю студентов и выпускников географического факультета Ленинградского университета. Здесь создавались кадры работников, посвятивших себя скорейшему преодолению отсталости северного населения. Видные этнографы — В. Г. Богораз-Тан, С. А. Бутурлин, С. В. Керцелли, Л. Я. Штернберг — вошли в Комитет содействия северным окраинам ВЦИК, которым руководил старый большевик-ленинец П. Г. Сидович. Лучшие из лучших их ученики отправлялись в отдаленные районы, чтобы участвовать в создании письменности, заниматься педагогической работой.*

*В историю социалистического строительства на Севере вписаны имена таких выдающихся исследователей, как супруги Г. Н. и Е. Н. Прокофьевы, В. Н. Чернецов, В. Н. Цинциус, Г. М. Василевич, Г. Д. Вербов, П. Я. Скорик, Б. О. Долгих, И. С. Вдовин, Г. А. Меновицков. Это они создали атмосферу самоотверженности и полной самоотдачи благородным целям.*

*Трудно измерить их вклад в дело прогресса. Но, говоря сейчас о возрождении обреченных ранее народов, стоявших еще в начале нашего века на стадии родового строя, о выдающихся достижениях их во всех областях хозяйственной и общественной жизни, мы всегда с благодарностью помним о той плеяде замечательных людей, к которым относится и Нина Ивановна Гаген-Торн.*

<sup>1</sup> Резолюция X съезда РКП(б) «Об очередных задачах партии в национальном вопросе». — В сб.: КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК, т. 2. М., 1983, с. 367.



**Геннадий ПОПОВ**

## **БЕЛОМОРСКИЕ ЮНГИ**



**Попов Геннадий Павлович.**

Родился в 1928 г. После окончания Североморского высшего военно-морского училища служил на эсминцах Северного флота.

С 1965 г. работает в Архангельском мореходном училище, создал музей истории училища.

В областной печати опубликовал более 130 статей и очерков по истории училища, а также по вопросам морской и военно-морской истории северного края. Вместе с К. М. Бурсиным написал книгу «Старейшее мореходное».

Заслуженный деятель культуры РСФСР.

Больше всего во время войны страдали дети. Гибли их отцы, матери — они оставались сиротами. В самые напряженные дни, когда у стен Сталинграда решалась судьба Родины, Советское правительство приняло решение огромного значения, суть которого сводилась к одному — не оставить в беде детей. Так было не раз в истории нашей страны. Старшее поколение советских людей хорошо помнит, какие огромные усилия прилагались, чтобы спасти сотни тысяч осиротевших, беспризорных детей после окончания гражданской войны.

Создание школ юнг при морских пароходствах — небольшая, полузабытая, но очень примечательная страница истории далеких теперь военных лет.

Шестнадцатого октября 1942 г. нарком морского флота П. П. Шишов подписал приказ, где, в частности, говорилось: «В целях воспитания и подготовки квалифицированных кадров моряков... ввести на судах Наркомморфлота институт воспитанников-юнг... Начальникам пароходств приступить к организации в подходящем месте стационара для воспитанников-юнг на время обучения на берегу».

Немало написано о Соловецкой школе юнг, мне же впервые удалось разыскать материалы о школе юнг, организованной в Архангельске...

После получения приказа наркома начальник Северного морского пароходства Н. В. Новиков принял энергичные меры по созданию стационара, где могли бы жить и учиться юнги. То было очень трудное для Архангельска время. Город неоднократно подвергался массированным бомбардировкам, пожары уничтожили много зданий, почти все школы были заняты под госпитали, исключительно остро стоял вопрос с питанием.

Первый набор — 31 человек — почти цели-

ком состоял из ребят, поступивших из детприемников НКВД. Вот несколько лаконичных характеристик, выписанных из пожелтевших от времени протоколов: «Заявление Григорьева Бориса Тимофеевича, 1929 г. рождения. Отец погиб на пароходе «Поморье», где работал механиком. Живу с матерью, на иждивении которой 4 ребенка младшего возраста»; «Заявление Скроботова Василия Федотовича, 1927 г. рождения. Из детприемника НКВД г. Москвы. Отец — на фронте, мать умерла в блокадном Ленинграде»; «Заявление Гаврилова Бориса Федоровича, 1927 г. рождения. Из детприемника НКВД г. Москвы. Отец погиб на пароходе «Циолковский», мать умерла в Ленинграде, других родственников нет».

Поздней осенью ребят разместили на пароходе «Карелия», поставленном на зимний отстой к одному из причалов. Большинство из них, как не раз отмечалось в документах, «не имели ни белья, ни одежды». В помещениях было сыро и холодно, дети часто болели.

Делу помог случай. В Архангельском морском техникуме освободилась часть помещений. Причина для того времени обычная — многие учащиеся ушли на фронт. Часть классов и выделили школе юнг.

Тринадцатое января 1943 г. стало торжественным днем — начались занятия. Программа предусматривала подготовку дублеров матросов палубной и машинной команд. Общеобразовательные дисциплины вели преподаватели Морского техникума.

Руководителем школы юнг был назначен капитан дальнего плавания Г. В. Беркуль. Это был опытный моряк и заботливый воспитатель, очень любивший детей. Он в 1929 г. успешно окончил судоводительское отделение Архангельского морского техникума. В помощь ему были направлены штурманы А. Мацюто и И. Мезенцев, боцман А. Чухчин.

В своем письме Герман Васильевич Беркуль поделился воспоминаниями о тех далеких днях: «Когда нам выделили помещение для школы, сразу возникли невероятные трудности. И первая из них — как провести в здание воду. Вспоминаю, с каким воодушевлением старшие ребята рыли траншею для прокладки труб. Через несколько дней вода подавалась в здание — на кухню, в умывальники и другие помещения. Как все этому радовались, это было первое наше большое достижение! И такие проблемы тогда возникали каждый день.

...Сейчас мы постарели, а сколько было энергии в те военные годы, мы работали, не зная усталости. Сколько мы буквально спасли детских жизней! Я находился на работе практически 24 часа в сутки, как на судне, на моих плечах лежала слишком большая ответственность. Мне была доверена жизнь ребятишек, на долю которых выпало так много лишений. Часто даже ночью я делал обход всей школы. В дальнейшем я с семьей и жил при школе, в которой и жена работала кастеляншей. Для меня это была большая помощь во многих вопросах.

Я знал, что в своей среде юнги называли меня: «папа капитан», «папа Беркуль»... И в душе даже несколько гордился таким негласным именем...

...Много было всяких случаев в те годы... До сих пор помню, как юнга Заикин сбежал из школы на фронт, но потом был возвращен обратно. Его можно было понять — фашисты убили его родителей, и он на фронте

хотел за них отомстить. Кстати, юнга Заикин был награжден медалью за пребывание в партизанском отряде.

И теперь, на склоне лет, я хорошо сознаю, что правительство, создавая при пароходствах в годы войны школы юнг, не только спасло от верной гибели многие сотни ребят, но и обучило их, дало им специальность и образование. Это был акт большого гуманного значения».

Летом 1943 г. школе юнг было выделено одно из зданий порта. Его помещения в короткие сроки отремонтировали моряки с судов и юнги,

Теплоход «Революционер».

Боевой расчет

*Фото Н. Г. Блохина*

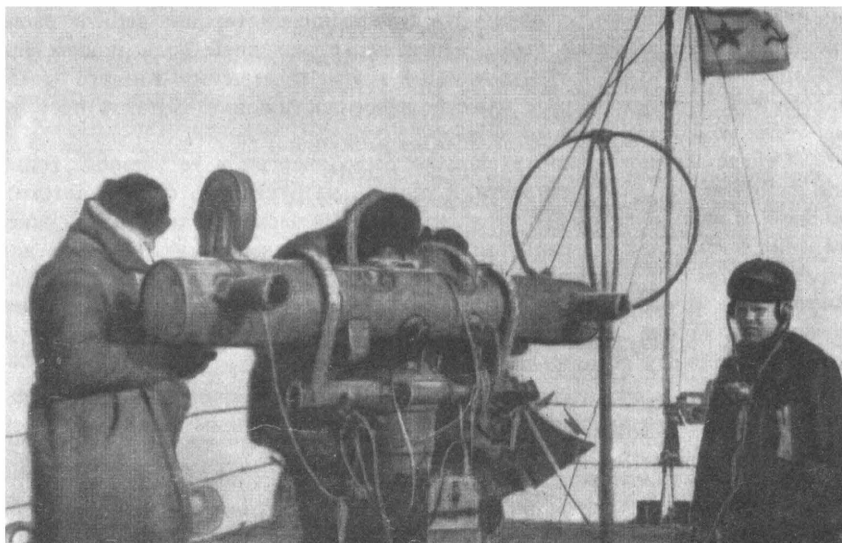
Дальномерный расчет  
на СКР-18 (ледорез  
«Литке»)

*Фото Н. Г. Блохина*



Караван в Баренцевом  
море

*Фото Н. Г. Блохина*



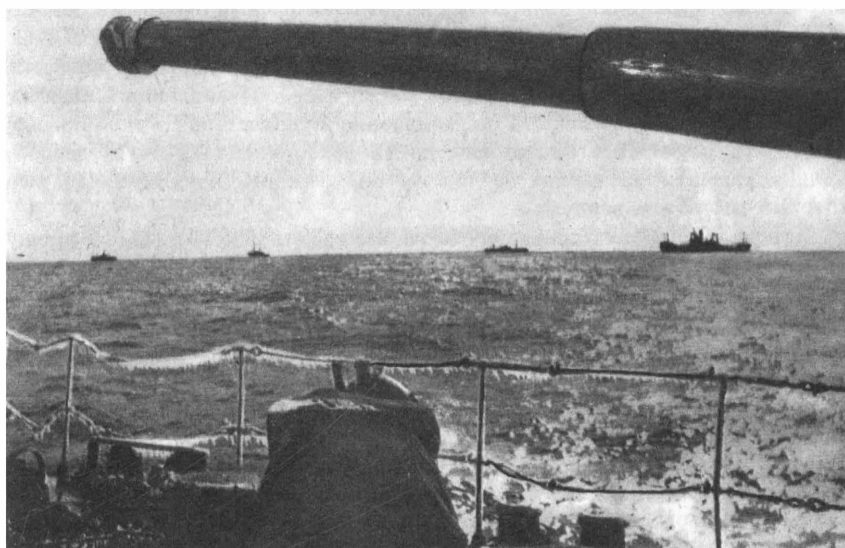
прибывшие с плавательской практики. Для привлечения ребят в школу еще в марте 1943 г. в газете «Пионерская правда» был помещен небольшой рассказ о жизни юнг.

Когда осенью был объявлен новый набор в школу юнг, в комиссию при пароходстве было подано 320 заявлений. Многие ребята приехали из дальних мест. После тщательного отбора было принято 189 детей — исключительно из семей погибших моряков, фронтовиков, сирот и много-семейных.

К этому времени не удалось решить вопрос о форменной одежде, и Н. В. Новиков с большой горечью писал наркому морского флота: «Несмотря на то что юнги набраны, мы не получили ни обмундирования, ни даже постельных принадлежностей, вследствие чего матрасы, постельное белье и часть одеял вынуждены временно снять с судов, оставшихся на зимний ремонт, чтобы хоть мало-мальски создать необходимые бытовые условия в школе».

Не менее сложно было и с питанием. Руководство пароходства добивалось, чтобы на период зимней учебы юнги получали завтрак, обед, ужин и вечерний чай с добавлением продуктов из подсобного хозяйства. В том же письме наркому Н. В. Новиков писал: «...мы обращались в Наркомат о распространении норм снабжения, установленных для школ ФЗО и ремесленных училищ, на школу юнг, которые бы дали возможность обеспечить полноценное питание в школе, но ответа не получили. Вторично поднимая этот вопрос, считаю, что для детей, поставленных в строгие рамки казарменной жизни и нормально развивающихся физически, организация двухразового питания в сутки недостаточна».

Вопрос с продовольствием стоял так остро, что порой юнг можно



было встретить на рынке, обменивающих разные безделушки на продукты. Трудности встречались на каждом шагу. Почти не было бумаги и канцелярии — приходилось писать на чем попало. И все же ребята учились!

Благодаря энергичной помощи пароходства, а также повседневным хлопотам небольшого преподавательского коллектива многие возникавшие трудности устранялись, и жизнь в школе по меркам военного времени становилась вполне сносной. «...Все юнги обмундировываются сейчас в теплую одежду: ватированные костюмы, валенки, шапки, рукавицы. Одновременно заказаны в пошивку парадные костюмы: брюки, фланелевки, бушлаты, бескозырки и ленточки с надписью «Школа юнг СГМП» (Северного государственного морского пароходства. — Г. П.), рабочие костюмы из легкой ткани и белье».

В конце декабря 1943 г. газета «Моряк Севера» посвятила юнгам целую страницу под общим заголовком «Будущие мореплаватели». Газета подводила первые итоги работы школы: «Прошло около года. За это время юнги побывали в море, на практике, познакомились с судовой жизнью, ее суровой действительностью, с жизнью и работой моряка, полной опасности, мужества и отваги. А познакомившись с нею — полюбили ее».

Следует, однако, сказать, что следующей осенью после очередного набора школа снова переживала трудное время. В ее коллектив влилась большая группа ребят, в полной мере испытавших на себе страшные дни оккупации, потерю родителей и близких. Нередко на вокзалах милиция подбирала полуголодных, беспризорных, плохо одетых ребят, направляя их в специальные детприемники.

Требовалось несколько месяцев напряженного и кропотливого труда, чтобы всю эту «вольницу» привести в надлежащий вид. Встретилось мне в архиве несколько документов на небольших серых клочках бумаги. И сейчас, читая эти листочки, написанные с грамматическими ошибками детской нетвердой рукой, невольно испытываешь волнение. Ведь от решения начальника пароходства зависела дальнейшая судьба маленького человека.

Например, юнга Борис Парников писал в своем заявлении: «...прошу, товарищ начальник, разобрать мое заявление и удовлетворить мою просьбу в том, что я учился в школе юнг до 13 декабря 1944 г. А 13 декабря меня исключили из школы за то, что мы с одним из юнг взяли сыр, который мы потом вернули...

Конечно, я признаю свою вину за то, что сделал неправильно, но прошу, товарищ начальник, восстановить меня в школу, а за то, что я сделал неправильно, вы лучше меня накажите, только возьмите обратно.

Все же войдите в мое положение — я круглый сирота, у меня нет ни отца, ни матери, которая умерла в 1942 г. Брат был взят в армию на пароход «Муссон» и по настоящее время служит там. Есть еще сестра замужняя, у которой тоже семья из пяти человек. Так что мне совершенно некуда сейчас деться. Прошу извинить меня и восстановить обратно в школу».

А на другом небольшом листочке с рваными краями он же приложил «Обязательство»: «Парников Борис Михайлович, ученик школы юнг Северморпароходства, даю настоящее обязательство в том, что буду хорошо

учиться, служить примером для остальных юнг, выполнять все приказания командиров, не хулиганить и не повторять допущенной ошибки.

В чем и обязуюсь. 15 декабря 1944 г. Парников».

Весной 1944 г. юнги первого набора были направлены на суда на штатные должности в машинную и палубную команды. А летом для прохождения практики прибыли все юнги осеннего набора. Часть из них попала на мелкие буксиры, шаланды, катера.

Вместе с экипажами юнги подвергались смертельной опасности при плавании в конвоях, в каботажных рейсах. Наравне со взрослыми они «часто использовались в боевых расчетах у орудий и пулеметов, постах наблюдения и на общих судовых работах — как дублеры матросов и машинистов».

Плавание в пределах Белого моря тоже было опасным. В одном архивном деле встретились такие строки: «Почти весь путь от острова Медвежий до Канина Носа и даже до Мудьюгского маяка проходил в боях, длившихся временами до пяти суток кряду. Кораблям конвоя приходилось отражать атаки до 60 торпедоносцев одновременно». В боевые расчеты назначались юнги старших возрастов, которые сражались наравне со взрослыми...

В те дни на пароходе «Селенга» проходили практику юнги: Павлов П., Будиев Ю., Трусо К., Гареев Х., Бронников А., Ильин В.; на пароходе «Карелия» — Потапкин В., Гаврилов Б., Третьяков Б., Грибанов В.; на пароходе «Рошаль» — Семенов А., Гафитуллин Р., Ипполитов В., Петерсон В., Парников Б., Слезнев В., Иванов Н., Алексеев К., Васильев Л., Богданов Н.

Я специально перечисляю все эти фамилии. Как в дальнейшем сложилась судьба каждого из них, какой выбрали жизненный путь, кем стали бывшие юнги? Может быть, кто-то из них ответится...

С той поры минуло уже четыре десятилетия — срок немалый. Мне удалось разыскать только небольшую группу бывших юнг. Почти все они в дальнейшем сохранили верность морю и морской профессии, а большинство «прикипело» к Архангельску, где проходила их суровая военная юность.

Юнга Геннадий Куроптев после окончания первого курса в начале июня 1944 г. с группой ребят был направлен для прохождения практики на грузо-пассажирский пароход «Карелия», работавший в каботаже. Ребята очень волновались.

Геннадий Иванович Куроптев вспоминает: «Никто из нас не мог спать, пока не вышли в море. Первый рейс был в Умбу с углем. Шли минными фарватерами под проводкой военного лодмана.

Отношение команды к юнгам было доброжелательное. Младших, может быть, и считали детьми, но нас, 14—15-летних ребят, признавали годными для всех судовых работ. К промахам относились снисходительно, учили терпеливо. Рабочий день был сокращенным, но когда кого-либо из нас переводили в штат — все скидки на малолетство кончались, и мы сразу становились, хотя и неопытными еще, матросами и переселялись в каюты команды. В те трудные годы в каботаже работали в основном люди пожилые да мы — малолетки».

После победы, в 1945 г., Геннадий Куроптев поступил на судоводи-



тельское отделение Архангельского мореходного училища, которое четыре года спустя успешно окончил. А в 1957 г. Куроптев впервые вышел в море в должности капитана. Так сбылась его юношеская мечта. В дальнейшем опытный капитан работал несколько лет в Лондоне заместителем генерального директора англо-советского пароходства. С февраля 1979 г. Геннадий Иванович Куроптев возглавляет коммерческую службу Северного морского пароходства...

У Бориса Коротяева летом 1941 г. ушли на фронт старшие братья и сестра, а отец уехал в Карелию на строительство оборонительных сооружений. Мирное, безмятежное детство кончилось. В 1943 г. его приняли в школу юнг.

Борис Григорьевич Коротяев вспоминает: «Очень трудно было с тетрадями и книгами. Писали на оберточной бумаге, из которой сами сшивали тетради. Помню, с какой радостью получили мы однажды новый учебник «Морская практика для юнг». Написал его в 1943 г. известный в свое время капитан-парусник Д. Лухманов по просьбе наркома П. Ширшова специально для нас, ребятишек. До сих пор, как дорогую реликвию, храню и берегу свой первый учебник по морскому делу».

Свидетельство матроса первого класса и документ об окончании школы юнг Борис Коротяев получил в День Победы — 9 мая 1945 г. По распределению попал камбузником на пароход «Диксон».

В дальнейшем Б. Г. Коротяев перешел работать в Архангельский траловый флот. В 1960 г. в должности капитана рыболовного траулера вышел на промысел. Затем перешел на берег, работал морским инспектором, начальником Государственной инспекции безопасности мореплавания и портового надзора.

Как уже отмечалось выше, приказ наркома морского флота от 1942 г. помимо создания стационарных школ юнг при пароходствах предусматривал также создание института юнг непосредственно на судах.

Положение рекомендовало направлять на судно воспитанников-юнг в количестве от двух до пяти человек «в зависимости от размера судна». Капитан и его помощник по политической части несли персональную ответственность за состояние работы с юнгами и их воспитание.

Однако на некоторых крупных судах, в частности на ледоколах, плавало до 20 и более подростков. Так, в экипаже ледокола «Ленин» осенью 1944 г. было 24 ученика-юнги. Пятеро из них самостоятельно работали кочегарами второго класса, и один — матросом второго класса.

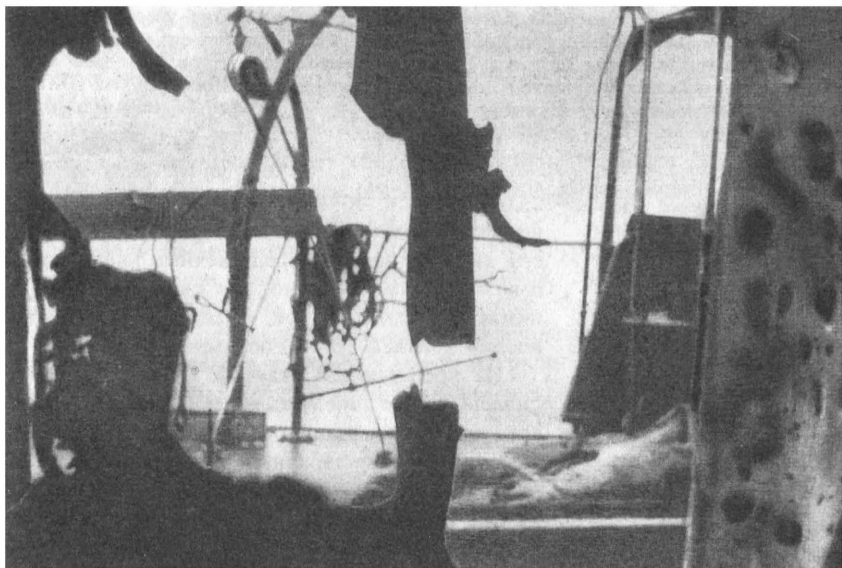
К сожалению, на сегодня я располагаю скудными сведениями о ребятах, сразу же зачисленных юнгами в состав экипажей судов. Но об одном из них стоит рассказать несколько подробнее.

Шестнадцатилетним юношей в 1942 г. впервые поднялся на борт легендарного ледокольного парохода «Георгий Седов» Валентин Михалев. Вскоре он становится учеником кочегара.

Михалеву повезло: экипаж судна возглавлял выпускник Архангельского мореходного училища Э. Г. Румке — известный на Севере ледовый капитан. Позднее В. А. Михалев вспоминал: «Эрнест Германович Румке прошел на этом судне через всю войну. Отеческой заботе этого чело-

века я обязан многим, что у меня получалось в жизни». Вместе с капитаном через пекло войны прошел и молодой юнга.

В послевоенные годы Михалев не раз зимовал на полярных островах, ходил на зверобойные промыслы. В дальнейшем Валентин Михалев успешно оканчивает Ленинградское художественное училище, переезжает в Архангельск, много рисует, увлекается скульптурой. Его снова влечет Арктика, где суровые условия формируют характеры сильные, волевые и бесстрашные. Отныне тема исследователей и покорителей Арктики становится ведущей в его творчестве.



Ходовая рубка теплохода «Революционер» после обстрела крейсером «Адмирал Шеер»

Шли годы. Творчество скульптора Михалева получило высокую оценку. Ему присваивается звание «Заслуженный художник РСФСР». А в 1982 г., когда отмечалось 50-летие со дня создания Главсевморпути, по инициативе Министерства морского флота и Московской организации Союза художников РСФСР в Москве была развернута широкая экспозиция скульптурных портретов, а также рисунков Валентина Андреевича Михалева.

Дальнейшая судьба большинства бывших юнг сложилась счастливо. Многие из них до сих пор плавают капитанами и механиками на судах торгового и рыболовного флотов, успешно и плодотворно трудятся в различных морских береговых учреждениях.

Не раз я встречался с бывшими юнгами. И сегодня все они бережно хранят память о воспитателях и педагогах школы юнг, так много сделавших для них в то суровое военное время.

Валерий ЯРОСЛАВЦЕВ

## САЛЮТ ПОЛЯРНЫМ СОБАКАМ!



Сие добрейшее, а здесь и полезнейшее человеку животное увеселяет езду на пути веселым лаем своим и, часто оборачиваясь на бегу, ласкает его взглядом... Это не сентиментальность. Здесь и лучшие сентименталисты оставили бы свои мечтания, но человеку с чувством, ценящему здраво свое положение, на Ледовитом море дорога и улыбка собаки.

*М. М. Геденштром*

Ярославцев Валерий Александрович. Родился в 1944 г. в Магаданской области. Окончил факультет журналистики Ленинградского государственного университета, работал в красноярских краевых газетах. Сейчас — собственный корреспондент журнала «Северные просторы» по Сибирскому Северу. Печатался в журналах «Енисей», «Техника — молодежи», «Вокруг света». Участвовал в высокоширотной воздушной экспедиции «Север-78» и в других полярных экспедициях. Член Союза журналистов СССР, лауреат премии Красноярской организации Союза журналистов. Составитель-редактор сборника «Полярные горизонты», выходящего в Красноярском книжном издательстве. Действительный член Географического общества Союза ССР. Живет в Красноярске.

...Он родился и вырос на льдине, никогда не видел земли и зеленой травы. Вся жизнь его, видимо, пройдет среди вечных льдов и снегов, о чем он, конечно, не «жалеет», воспринимает ее как должное, имеет веселый нрав и вполне доволен своей собачьей судьбой.

На дрейфующей станции СП-22, где находилась также обслуживаемая красноярскими авиаторами высокоширотная экспедиция «Север», он был еще забавным щенком-подростком, получившим за дурашливый нрав кличку Баламут. Его проделки потешали всю станцию и ее окрестности, на которых располагались лагерь экспедиции и ледовый аэродром. Жизнерадостный пес неутомимо носился по льдине, охотно вступал в игры, прыгал и кувыркался, но излюбленным его делом были мелкие кражи.

Однажды радист Владимир Косов, придя в палатку, обнаружил отсутствие своей кожаной рукавицы. У входа сидел Баламут с совершенно невинным видом. Радист решил перехитрить лукавого пса. Словно невзначай, обронил возле него вторую рукавицу, пес ее моментально схватил и поволок закапывать в снег — где была зарыта и первая. Наблюдая за собакой, Косов установил местонахождение пропавшего имущества. Часто на льдине в самых неожиданных местах обнаруживались вдруг валенки, шарфы, носки, перчатки, полотенца и прочие предметы, уворованные Баламутом.

В следующем году экспедиция «Север» базировалась на «собственной» льдине. В лагере имелся единственный черный флегматичный пес Север, привезенный с материка радистом Александром Ковшиковым. И летчики попросили на время у полярников СП-22 старого знакомого — Баламута.

В Арктике такое одалживание распространено. Полярные собаки одинаково дружелюбно относятся ко всем людям, знакомым и незнакомым, и ревностно несут службу.

Помню, на острове Голомянном авиаторы попросили срочно разыскать запропавшего пса Цыгана и доставить к вертолету, который собирался лететь на мыс Арктический — северную точку Северной Земли. Сотрудники Диксонского управления по гидрометеорологии и контролю природной среды устанавливали там новую автоматическую радиометеостанцию и просили прислать собаку. Цыгана мы нашли на излюбленном собачьем месте — у помойки, он безропотно дал посадить себя в вездеход, а потом — в вертолет. Через несколько дней метеорологи, закончив дела, возвратились на Диксон, а Цыган, достойно выполнивший свой собачий долг, вернулся на Голомянный...

Следовало бы где-нибудь в Арктике поставить памятник полярным собакам — они заслужили его верной службой, тяжелой работой и неоценимой помощью в исследованиях полярных областей. На протяжении веков эти неприхотливые и выносливые животные были незаменимыми помощниками человека в борьбе с суровой природой Севера. Ни одна полярная экспедиция прошлого не обходилась без ездовых собак. Еще сравнительно недавно они были там единственным средством передвижения.

Французский полярный исследователь Поль-Эмиль Виктор в книге «Ездовые собаки — друзья по риску» утверждает, что первым в 1850 г. использовал собачью упряжку в полярных исследованиях шотландец Мак-Клинтон. Но это, конечно, неверно. Еще в 1742 г. штурман Российского флота Семен Иванович Челюскин совершил беспрецедентное путешествие на собачьих упряжках. Пройдя около 4 тыс. (!) верст, он впервые достиг северной оконечности Азии — современного мыса Челюскин. Тысячи верст прошли на собаках его товарищи — Харитон Лаптев, Никифор Чекин. В 20-х годах прошлого века «собачий транспорт» активно использовали участники русской полярной экспедиции под начальством Ф. П. Врангеля. Фердинанд Петрович опубликовал «Замечания о езде на собаках» — кажется, первую статью по этому вопросу. Он же в 1846 г. впервые высказал идею использования собак для достижения полюса.

Американец Роберт Пири позднее писал: «Человек и эскимосская собака являются единственными механизмами, способными удовлетворить широким требованиям путешествия в Арктике».

В нашей стране одной из последних арктических экспедиций, пользовавшейся только собачьим транспортом, была экспедиция Г. А. Ушакова, впервые изучавшая в 1930—1932 гг. Северную Землю. В то время еще не существовало какого-либо другого надежного полярного транспорта. За два года, порой с невероятными трудностями исследователи объехали на собаках весь неведомый архипелаг и, проделав в маршрутах



Портрет с вожак  
упряжки



По летней тундре

около 5 тыс. км, положили его на карту. Многие маршруты отмечены кровавыми следами собачьих лап, изрезанных льдом и настом. Иногда собаки не выдерживали тяжести походов и падали замертво прямо в упряжках. Ушаков писал: «Они делили с нами все тяготы и невзгоды. Во многом нашей победой мы обязаны их выносливости. Мы бы не проделали этот путь без помощи наших четвероногих... Хочется крикнуть им: «Спасибо, родные!»»

Не счесть примеров собачьей преданности. Почетный полярник С. В. Попов рассказывал мне случай с О. Я. Мендельманом — советским радистом, зимовавшим в Усть-Порту в 1920—1922 гг. Медведь поранил ему ногу, она стала сильно гноиться. Дело шло к гангрене. Врача на станции не было. Однажды, когда радист метался в жару, собака начала вылизывать ему глубокую рану и зализала так, что и шрам потом остался еле заметный.

У коренных народностей Севера собака почиталась как существо, способное отвести беду от человека. У первой долганской поэтессы Таймыра Огдо Аксеновой есть эпическая поэма «Бахыргас». Это взволнованный рассказ о тяжелом прошлом народа, о благородных обычаях. Бахыргас — имя собаки. У долган в прошлом был обычай: кроме человеческого имени давать родившемуся ребенку имя собаки, чтобы дух болезни принял его за щенка.

Неизвестно, кто автор мрачного афоризма: «Чем больше я узнаю людей, тем больше люблю собак». Можно с ним не согласиться, но памятник полярные собаки заслуживают — это верно. За границей такие памятники есть: в Нью-Йорке — в честь вожака собачьей упряжки Болто, доставившего зимой 1925 г. в город Ном на Аляске противодифтеритную сыворотку; в Токио — упряжке ездовых собак, оставленных в Антарктиде...

Сейчас вроде бы нет нужды в собачьих упряжках, их заменили самолеты и вертолеты, мощные вездеходы. Но для полярника собаки по-прежнему — помощники и друзья. Они охраняют от белых медведей, сопровождают в походах. И «как братья наши меньшие» своим присутствием доставляют радость, напоминают о доме.

Люди старшего поколения, вероятно, помнят, что о проделках жуликоватого пса Веселого в папанинском дрейфующем лагере по газетным сообщениям знала вся страна. Да что страна — весь мир! И хотя изобретательным воровством съестных припасов он вызывал подчас досаду, но, по признанию И. Д. Папанина, его проказы скрашивали однообразие быта зимовщиков.

На дрейфующих станциях не раз наблюдал я трогательную дружбу людей и собак, видел, как светлели лица полярников при общении с животными. Одних этих положительных эмоций достаточно, чтобы считать оправданными затраты на собачье довольствие.

...Такой же популярностью, как папанинский Веселый, пользовался у нас на льдине Баламут. За год он превратился в здорового пса светлосерой масти и являл собой типичный образец северной лайки: мощная грудь, сильные лапы, хвост кренделем, уши торчком. Характер у него остался прежний — игривый и добродушный, все забавлялись с ним по оче-



реди. Меланхоличный Север участия в забавах не принимал, предпочитал отлеживаться в закутке, не забывая, однако, регулярно являться к кухне. Тут он преображался: сверкал глазами, махал хвостом и даже пытался прыгать.

Однажды началась подвижка льда, открылось широкое разводье, большим полукружьем опоясавшее лагерь с аэродромом. Приводная радиостанция оказалась на том «берегу», телефонный провод оборвало. Когда полынья подернулась молодым ледком, радисты решили посмотреть, нельзя ли перебраться через нее на лыжах и протащить провод. Худошавый телефонист Рафик Хакимов (про него шутили: «45 кг с рюкзаком и шапкой») доказывал:

— Я легкий, проскочу.

Впереди бежали собаки. Баламут, достигнув полыньи, потрогал лед лапой и попятился. А Север как бежал по тропинке с обычным своим отрешенным видом, так и выскочил на разводье. Тонкий лед под ним хрустнул, и он тотчас оказался в воде. Пес лихорадочно цеплялся лапами за хрупкие края полыньи, но она росла. Это и подсказало выход. Радисты начали лыжными палками долбить ледок, пробивая спасительную дорожку Северу. С большим трудом удалось помочь ему выбраться. Пес судорожно встряхнулся, но мороз мгновенно превратил его в живую сосулку. Север отчаянно бросился в сугроб и начал кататься в нем.

— Домой! Домой! — хрипло заорал его хозяин Ковшиков.

Мокрый, дрожащий пес являл собой жалкое зрелище. Скуля, он неуверенной рысцой едва добежал до лагеря. В палатке его оттаили, отогрели, дали горячую пищу, и ледяное купание осталось без последствий. Разве что он стал еще более флегматичным и задумчивым.

В этом случае проявились характеры обеих собак, их индивидуальности. Одну из таких ярких собачьих индивидуальностей описал известный полярник Э. Т. Кренкель, зимовавший в 1936 г. на Северной Земле. У них был пес Казанова, получивший свою кличку за склонность к донжуанству. Как и положено вожаку собачьей своры, он забирал при кормежке лучшие куски и норовил прихватить чужие. Наводя порядок во время очередной раздачи корма, Кренкель схватил Казанову за загривок, тот зарычал и вырвал у него порядочный клочок от кожаных меховых штанов, которыми Кренкель чрезвычайно гордился. Прижав пса коленом и держа левой рукой за загривок, Кренкель принял «внушать» ему, «кто тут является царем природы». Рядом сидели две собаки и внимательно наблюдали за посрамлением своего владыки. Казанова встал, медленно ушел за сарай и лег. Он лежал, не двигаясь, день, два, три... Кренкель носил ему самую вкусную еду, уговаривал, но пес к ней не притронулся. Через неделю он околел. Конечно, не физическое «внушение» было тому причиной. «А только и у собак есть свое самолюбие и гордость», — отмечал Кренкель.

Такой же гордый пес Моряк обитал в поселке аэропорта Средний на Северной Земле, где была база нашей экспедиции. Он попал туда с СП-22 и не признавал местных собак, которые обходили его стороной. Подружился с ним только Буран, потерявший, очевидно в драке, глаз.

Когда мы возвращались из экспедиции, встретившие нас на Среднем



Моряк и Буран прыгали, оставляя на снегу клочья шерсти — они линяли. Странно было видеть такую картину среди огромных заиндеветых сугробов. Еще стоял мороз, но по календарю уже была весна в разгаре. И собачья природа брала свое — псы освобождались от густых зимних шуб.

Старый полярный летчик Гурий Владимирович Сорокин, работавший в нашей экспедиции консультантом по ледовым аэродромам, был в 1955 г. участником Первой Советской антарктической экспедиции. Он рассказал, в какой переплет попали привезенные туда 50 собак. В Антарктике ведь все наоборот: осенью начинается весна, а летом наступает зима. Как только псы начали линять, ударили жестокие морозы. Бедные животные не знали, куда деваться, и жалобно выли. Пришлось забрать их в домики. Акклиматизировались они только через три года.

Как видите, еще в начале 50-х годов полярные экспедиции не обходились без собак. Но и в наши дни рано давать им «отставку».

Когда-то и Норденшельд, и Нансен, и Роберт Пири, и Руал Амундсен закупают собак в России. Особенно славились колымские, амурские и собаки Обского Севера. В 30-х годах, когда начиналось широкое хозяйственное освоение Советской Арктики, были организованы специальные

питомники ездовых собак. Журнал «Советская Арктика» справедливо писал тогда: «Распространение на Севере вездеходов, аэросаней и авиации отнюдь не препятствует развитию транспортного собаководства, а, наоборот, только способствует ему». В годы войны собаки вывозили с поля боя раненых, подвозили на передовую патроны и другие грузы. В опубликованной в 1946 г. книге «Ездовое собаководство» рассказывается, например, о младшем сержанте Полянских, который со своей упряжкой за годы войны вывез с поля боя 726 раненых, доставил 29 т.

К сожалению, сейчас в Арктике та же проблема с собаками, что и с лошадьми на материке. Хозяйственники только усмеваются: «Собаки... в наш век?» Коренные жители Севера — чукчи, ненцы — даже фотографироваться не хотят на фоне оленьих и собачьих упряжек. Желают, чтобы «фоном» служил самолет или вездеход. Но ведь немало случаев, когда оленя и собаку в Арктике ничто не заменит. Еще не редкость в тундре брошенные «Бураны» — сломался, а запчастей нет. Более того, можно рассказать, как гибли люди, опрометчиво понадеявшиеся на машину. Собаки же всегда выручат, выведут к жилью.

В окружной газете «Советский Таймыр» читал я про рыбака-охотника Потаповского опытно-производственного хозяйства Якова Яковлевича Шмаля. 30 лет промышляет он в тундре и в отличие от многих, оседлавших «Бураны», по-прежнему ездит на собачках. Опытный следопыт не без оснований утверждает, что рано еще полностью переходить на снегоходы. Пока эти машины несовершенны, далеко в тундру ездить на них рискованно. Зачем отказываться от традиционного, испытанного способа? Стоило бы, по моему мнению, Таймырскому окружному агропромышленному комитету организовать разведение ездовых и оленегонных лаек в специальных питомниках.

На Аляске существуют многочисленные клубы любителей ездового собаководства, ежегодно проводятся гонки собачьих упряжек. Некоторые рекорды скорости, установленные на этих гонках, не могут не вызывать восхищение — например, 335 км за 19 часов 46 минут! Кстати сказать, самыми резвыми считаются на Аляске собаки «хаски» — потомки лаек, вывезенных когда-то из Сибири.

У нас в стране распространены различные национальные виды спорта — метание аркана, прыжки через нарты, гонки оленьих упряжек. Может быть, стоит подумать и о создании клубов ездового собаководства.

...Когда закончилась наша экспедиция, Баламута решили отправить домой с попутным самолетом. Наш радист Володя Косов отстукал на СП-22:

— К вам спецрейсом летит Ан-2, на борту пакет и один пассажир — Баламут.

Радист на станции не разобрался в ситуации:

— Уточните фамилию и должность пассажира.

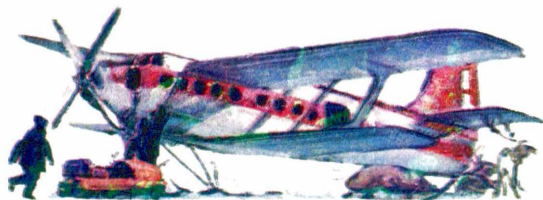
Присутствующие, необыкновенно оживившись, тут же сочинили ответ: «Фамилия Баламут, работает собакой».

...Пес привычно запрыгнул в самолет, мотор взревел, а диспетчер Толя Ядрышников выстрелил из ракетницы.

Салют полярным собакам!

Валерий КРАВЕЦ

## АТТААХЫН КЕПСЕЛЬ С ТАЙМЫРА



Кравец Валерий Ефимович. Родился в 1939 г. Окончил факультет журналистики Киевского государственного университета и сценарный факультет Всесоюзного государственного института кинематографии. Более двух десятков лет живет и работает в Норильске, с 1974 г. — собственный корреспондент Гостелерадио СССР по северным районам Красноярского края. По роду занятий Валерий Ефимович бывал на многих полярных станциях, на всех атомных ледоколах, работал в Арктике на трассе Северного морского пути. Хорошо знаком с жизнью малых народов Таймыра. Он — автор нескольких сборников стихов, телевизионных документальных фильмов и более чем 500 телевизионных сюжетов. Член Союза журналистов СССР, действительный член Географического общества Союза ССР. В июле 1985 г. награжден орденом «Знак Почета».

«Аттаахын» — долганское слово. Точного перевода оно не имеет, а приблизительно означает: «составлять целое из кусочков».

Когда не хватает одной целой доски для столешницы, умельцы подбирают несколько кусков, и тогда получается: аттаахын хырайдак остол — «лицо стола сделано из кусочков дерева».

Когда не хватает цельного стекла, чтобы застеклить окно в тундровом жилище, умельцы используют обрезки, и тогда получается: аттаахын стеклолаак тундук — «из кусочков стекла окно».

Когда остаются обрезки песцовых или заячьих шкур, тундровичка никогда не выбросит их, а нанизав на нитку или оленью жилу, спрячет до поры до времени в мешок. А потом сошьет из них прекрасное теплое одеяло, и все это будет называться «аттаахын хорган».

Просматривая после командировки в тундру свою записную книжку, я обнаружил в ней много записей, которые сами по себе вроде бы незначительны, как кусок доски, осколок стекла или песцовые уши. Но, памятуя о законе тундры — по-хозяйски относиться даже к мелочам, попытался из разрозненных впечатлений составить целое. И получился: аттаахын кепсель (кепсель означает «рассказывать») — «очерк, составленный из наблюдений», встреч, коротких записей и просто впечатлений, которые сберегла память...

Самолета в Усть-Аваме очень ждали. Самолет — это почта, свежие продукты, новые люди.

Сначала закричали ребятишки:

— Самолет! «Аннушка»!

На берег выбежало все население поселка.

Сделав резкий заход, гидросамолет мягко сел на воду и подплыл к берегу.

Первой сошла молодая нганасанка. Она несла белоснежный детский конверт, из которого розовело маленькое личико. Ребенок родился в Дудинке, прибыл на самолете в Усть-Авам, а отсюда на колхозной моторке их доставят за 100 км на дальнее стойбище.

Вышла из самолета пожилая долганка с чемоданом, молодой парень с этюдником.

Летчики выносят коробок пятнадцать с кинофильмами. Это вызывает великое ликование.

И только одна девушка, не получив то ли долгожданного письма, то ли посылки, заключает:

— Какой невеселый самолет...

Внешнее однообразие тундрового бытия, стабильность жизненного уклада должны бы, казалось, сделать существование здесь весьма серым. И в самом деле, одна женщина в Усть-Аваме сказала мне:

— На поселке только и разговора у мужиков — у кого какой нож, авторучка, собака. А сейчас дискуссии о «Буране» все свободное время занимают.

Может, подметила она что-то и верно, но я считаю, что этим не ограничивается круг их интересов. Когда в низком помещении красного чума, двери которого обиты оленьими шкурами, собираются люди, и Проня, киномеханик, спрашивает: «Какой фильм смотреть будем?» — единогласно выбирается «Обыкновенный фашизм». И смотрят его сурово и напряженно.

Нелегко здесь живет. Даже кирпич привозят сюда на самолете — два летных часа от Дудинки. На берегу Авама лежит мешков тридцать, в каждом по 10—15 кирпичей. В основном это будущие печи, которые сложит специально откомандированный сюда из окружного центра человек. А печи — серьезный вопрос в полярную зиму.

Контрастное своеобразие быта подчеркивают и здешние девушки, которые, уходя в тундру, как в парк культуры и отдыха, распевают песни «Куба — любовь моя» и «Хорошо, когда снежинки падают» в собственном переводе на долганский. Впечатляюще звучат у них и песни, сложенные их землячкой Огдо Аксеновой (сейчас она член Союза писателей СССР, работает на радио в Дудинке). А потом я слышал на украинском языке песню «Впали роси на покоси» из кинофильма «Роман и Франческа». Теперь понятно, почему киномеханик Проня показывал его пять раз...

На берегу Турдагино единственный чум — долган Безруких. Хозяин, Спиридон Григорьевич, отсутствовал — рыбачил. Встретила нас Полина Романовна, его жена. В чуме светло и чисто, что несколько не вязалось с прежними представлениями о такой жилплощади. Впрочем, раньше здесь и не могло быть иначе.

Я с удовольствием поздравил 19-летнюю Люду с зачислением ее в Красноярский мединститут. Восемь лет она училась в Волочанке, 9-й и 10-й классы окончила в Красноярском интернате для северян. Скоро сюда же придет Нина, окончившая восьмилетку в Дудинке.

Нынешней зимой в Дудинском интернате будут учиться 8-летний Коля, 11-летняя Маша и 14-летний Гриша.

Полине Романовне не впервой провожать детей в дорогу. В геологической экспедиции на Тарее трудится Митя, плотничает в Курье Федор, Галя — студентка третьего курса Ленинградского пединститута им. Герцена, Афоня — тракторист, а Ивана ждут из армии.

Вот это семья! Приятно, ей-богу! Люда, воспользовавшись оказией, пишет записку сородичам на дальнейшее стойбище, куда лежит наш путь. Сидит на оленьей шкуре, пишет шариковой ручкой с фестивальной эмблемой, а столешницей ей служит шестой том Сочинений Джека Лондона...

В облике некоторых представителей нганасанской народности проскальзывает что-то индейское. Встречаются среди них смуглолицые мужчины с длинными — до плеч — волосами, тронутыми изморозью седины. Может быть, даже на памяти этого поколения те времена, когда, смастерив остяцкий лук, шли их прадеды на промысел.

Остяцкий лук стоил в те времена столько же, сколько и домашний олень. Не просто было подобрать тугие корни смолистой северной лиственницы, при помощи налимьего клея обернуть их берестой. И тогда, натянув тетиву, пустить звонкую стрелу вслед быстрому дикому оленю.

За время поездки по тундре я не видел ни одного лука. И мне почему-то стало жаль, что даже в ребячьих играх не осталось этого древнего оружия, а скорее — произведения искусства народных умельцев.

Нганасаны еще продолжают ловить песка традиционным способом. По берегу Дудыпты на высоких местах, как колодезные журавли, стоят песцовые пасти.

И точно так, как и много лет назад, выходят нганасаны на ветках (лодках) выметывать невод.

А когда, выбрав из невода рыбу, приносят крупного чира, нельзя не подивиться той ловкости, с которой нганасанские женщины разделяют рыбу.

Нганасаны не обиделись на нас, когда мы вежливо отказались разделить с ними трапезу. Они ели чира, макая его в соль, ели его розовое сырое мясо и делали это степенно и со вкусом.

Мы лакомились рыбой соленой, предложенной нам здесь, похрустывали... редиской, которой угостили нас в Усть-Аваме. В середине августа самое ее время, а растет она прямо в земле, подсыпанной в завалинку дома.

Во время нашего ужина в чум вбежала 15-летняя девочка и, подбросив несколько веток ивняка в костер, повесила еще один чайник. Когда я через несколько минут вышел из чума, то увидел далеко на реке маленькую точку. И стало понятно: девочка греет чай возвращающемуся с осмотра сетей отцу. Старой доброй традиции жить долго...



Котуй — небольшой поселок в 100 км от Хатанги — стоит на берегу реки, давшей ему свое имя. Прямо в крутом берегу пробита шахта, одна из самых северных и самых маленьких в мире. Но она здесь нужна — уголь находится, что называется, сразу под ногами, транспортировать его недалеко, а нужду в нем испытывают все организации района и жители Хатанги, Волочанки, Катырька, Хеты, Новой, Жданихи, Новорыбной, Касистого, Сындаски, Крестов.

Долганы гордятся углем Котуя. Он им нравится. Углем пользоваться — не надо дрова колоть. Опять же дров на ночь заготовить трудно, особенно на полярную.

Уголь вошел даже в долгановский фольклор. Среди множества народных загадок, обработанных поэтессой Огдо Аксеновой, есть такая:

Глыба черная лежала  
Как весенний снег, лоснясь.  
Лишь в огонь она попала,  
Сразу кровью облилась.

Авторы загадки очень наблюдательны. Уголь Котуя — прекрасное энергетическое топливо. Он длиннопламенный, высококалорийный, зольность небольшая. Дойти до шахты из поселка можно за 10 минут. Но для этого надо спуститься по лестнице, которую все здесь называют шахтерской, для чего надо миновать 14 маршей по 14 ступеней.

Сама шахта особого впечатления не производит, работает здесь комбайн «Кировец», ленточные транспортеры, а вся подземная группа составляет менее ста человек.

Шахтеры Котуя живут в стандартных квартирах, в которые сразу же завозится полированная мебель. Есть центральное отопление, канализация, но имеется и печное отопление на случай аварии, а главным образом для пирогов — в духовке они получаются пышнее, а в Котуе толк в пирогах знают.

Обо всем этом приятно писать, потому что до недавнего времени в арктическом Котуе жили в дощатых шалашах, и можно понять старожилов, которые иронизируют над новоселами, имеющими комфортабельное жилье, когда те называют себя полярниками. Но основания так называть себя у них все же есть...

Нганасан Яне Купчик прожил в тундре 60 лет. Он знал ее вдоль и поперек, но та пурга, которая застала его далеко от стойбища, оказалась хитрее его. И понял он это, когда через 10 дней вышел к морю, за сотню километров от своего балка, когда силы стали оставлять измученное тело, а ночевки в куропаточьем чуме, то есть в снегу, не восстанавливали их.

Потом он наткнулся на песцовый капкан. Яне Купчик ловко снял промерзшую приваду и понял, что это может спасти ему жизнь. Сырого протухшего-мороженого мяса хватило на несколько дней, а там встретился еще один капкан.

Усталость и голод обволакивали туманом его рассудок. Яне Куп-

чик все чаще и чаще видел вдаль, у горизонта, свой балок и устремлялся к нему, но это был всего лишь мираж в снежной пустыне.

Самым главным для Яне Купчика было не потерять направление. По мере удаления от моря возрастала вероятность встретить человека или жилье, и тогда инстинкт тундровика подсказал ему решение.

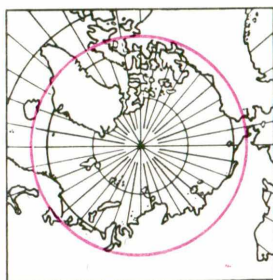
Когда в первые 10 дней погибли олени из его упряжки, он забрал с собой маут. И теперь он тащил этот тяжелеющий день ото дня кожаный ремень за собой, который оставлял на снегу четкий след. Он не позволял Яне Купчику кружить, помогал выдерживать направление.

Яне Купчик пришел в бригаду через месяц, хотя, впрочем, особого удивления его появление не вызвало. Люди радовались и убеждались, что тундровик в тундре не пропадет...

Я стоял на крутом берегу над Хатангой-рекой. Внизу, у самого берега, — ледовый аэродром. Самолеты стартуют один за другим: наконец-то есть погода, а дел невпроворот.

Я смотрю, как поднимаются в небо серебристые птицы, и вспоминаю птицу другую, деревянную. По-долгански она называется «чычаак», и старики до недавнего времени вырезали ее в час рождения ребенка. Чычаак олицетворяет человеческую судьбу и хранится среди домашнего скарба для единственной цели — взлететь на погребальный крест своего владельца и остаться навсегда на погосте.

Новая жизнь дала тундровикам новую птицу — серебристую. Она вошла в судьбу тундровиков вестником новых высот, которых достиг народ оленьего края.



## топонимика Арктики

### Мушкетеры на Чукотке

Еще в 1855 г. участники американской экспедиции Д. Роджерса на гидрографическом судне «Винсенес» пытались «культивировать» на чукотском острове Аракамччен всех главных героев известного романа Дюма «Три мушкетера». Судя по всему, поводом для этого послужила не пламенная любовь американцев к приключениям героев знаменитого романа, а находящаяся на этом острове гора Афос.

Она названа Ф. П. Литке еще в 1828 г. в честь греческого полуострова, у которого 19 июня 1807 г. произошло Афонское сражение, в котором русская эскадра Д. Н. Сенявина разбила турецкий флот. Дело в том, что название полуострова читается как «Афос», но, если просто прочесть латинские буквы, получается «Атос».

Похоже, что американские гидрографы именно так и прочитали название Литке. А где Атос, там и другие мушкетеры французского короля: д'Артаньян, Арамис, Портос. Целый век названные их именами горы на острове Аракамччен удивляли мореплавателей неуместностью звучания, пока уже в наши дни не были заменены чукотскими названиями.

**Сергей ПОПОВ**

## **ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ**



**Попов Сергей Владимирович.** Родился в 1930 г., окончил Ленинградское высшее инженерно-морское училище им. адмирала С. С. Макарова. Инженер-гидрограф. С 1955 по 1966 г. работал начальником навигационной камеры и главным инженером Тиксинской гидрографической базы, затем — в Гидрографическом предприятии ММФ. В настоящее время на пенсии по состоянию здоровья. Сергей Владимирович опубликовал около тысячи газетных и журнальных статей по истории открытия и освоения, по топонимике Советской Арктики. В 1982 г. в Красноярске вышла книга С. В. Попова «Берега мужества», в соавторстве с В. А. Троицким опубликована книга «Топонимика морей Советской Арктики» (Л., 1972). Живет в Ленинграде.

Какой город не хотел бы иметь памятник своему основателю? Впрочем, иногда его — основателя — не рассмотреть сквозь толщу времени, трудно выделить «в толпе» первых поселенцев. А иногда просто не знаешь, откуда счет вести — в былые времена не устанавливали закладной камень...

Федор Андреевич Матисен умер за десять лет до того, как на берегах бухты Тикси появились первые постоянные жители, но именно он сделал все, чтобы возник здесь порт и поселок. Ему принадлежит первая подробная карта этих мест, он исследовал условия плавания через устье Лены, а также угольное месторождение. В первой четверти нашего века семь раз проделал он путь в Тикси и обратно: морем, рекой, сухопутным путем.

В 1902 г. Федор Андреевич впервые познакомился с бухтой Тикси. Пытаясь войти в Лену, он решил выяснить доступность Быковской протоки для яхты «Заря», командиром которой он был в то время. 9 сентября на двух нартах, запряженных восемью оленями, он перетащил шлюпку-четверку через перешеек, отделяющий бухту Тикси от залива Неелова.

Понимая, что «Зарю» не удастся провести через необследованный бар, Матисен поставил ее на внутреннем рейде.

На следующий год Матисен был послан в Тикси для разоружения «Зари» и передачи ее фирме А. Громоной. Добравшись из Петербурга в Якутск, а далее на оленях, он прошел долиной реки Хараулах, а затем по западному берегу губы Буорхая. Весной и летом 1903 г. Матисен составил первую подробную и точную карту бухты Тикси. По берегам он расставил 17 триангуляционных знаков, разбил базис. Съемку он выполнял с помощником-казаком.

В тот год бухта необыкновенно рано очистилась ото льда, и Матисен сразу же приступил к ее промерам. «Ни разу раньше паровому катеру не приходилось так много работать и приносить столько пользы, как в это лето», — пишет он в отчете. Побывал Федор Андреевич и на острове Муостах, который оказался заметно меньше, чем по съемке почти столетней давности штурманского помощника Ильина из экспедиции П. Ф. Анжу. Затем на оленях съездил на мыс Быков, для того чтобы связать свою съемку с астропунктом Н. Д. Юргенса.

После этого — вновь на оленях — Матисен отправился исследовать водораздел между бухтой Тикси и Леной и побывал около самой большой вершины Хараулахского хребта.

6 августа спустили флаг на «Заре» и отправились в Якутск на знакомом пароходе «Лена». Следующая встреча Матисена с Тикси произошла только через шестнадцать лет...

В 1919 г. Матисен был направлен молодой Советской властью для участия в гидрографической экспедиции Восточно-Сибирского района Северного Ледовитого океана.

Оказавшись в 1919 г. на занятой белогвардейцами территории, Матисен установил контакт с учеными Сибири и с помощью золотопромышленников организовал небольшую рекогносцировку к устью Лены. К сожалению, ввиду позднего прибытия он смог пробыть там всего неделю.

Через год, сразу после восстановления Советской власти в Восточной Сибири, Матисену было поручено возглавить экспедицию для гидрографического обследования устья Лены — Первую Советскую арктическую экспедицию. Сколько их потом будет — больших и малых? Десятки, а может быть, сотни тысяч. Но эта была первой!

У нас появилась возможность рассказать о ней с помощью ранее не публиковавшегося дневника Ф. А. Матисена. Эту небольшую, карманного формата тетрадку в клеточку, плотно, без абзацев исписанную карандашом неразборчивым «старорежимным» почерком с буквой «ять», я видел в семье Евгеновых. Когда встал вопрос об издании книги о Н. И. Евгенове, этот дневник принесла мне его дочь Ирина Николаевна.

Дневник вызывал уважение. Он прошел через многие жизненные испытания в семье Евгеновых, уцелел во время ленинградской блокады. Шесть десятков лет назад его трепали арктические ветры, мочили дожди и соленые брызги моря Лаптевых. У автора не всегда был стол — писать приходилось и в валковой шлюпке, и на тундровой кочке, оставляя на страницах следы раздавленных комаров. А самое главное, это были «не причесанные» официальной формой отчета фразы, а записи, выражавшие искренние чувства начальника и инициатора Первой Советской арктической экспедиции.

«Оглядываясь назад, — пишет в дневнике Матисен, — удивляешься, что в такое трудное время, в такой короткий срок удалось организовать экспедицию, снабдив ее в достаточной мере необходимым. Ведь только 22 апреля, после окончательного переговора с Евгеновым, было приступлено к реальным действиям по снаряжению экспедиции, а 17 мая выехала первая партия. Значит, организационный период продолжался всего 25 дней».

Ближайшими помощниками Матисена помимо Н. И. Евгенова были бывшие морские офицеры П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин, Н. П. Исполатов, техники Л. Г. Степаненко, А. А. Малиновский, А. Е. Зуев, М. М. Тарабыкин, комиссар В. Н. Колычев. Из рядового состава экспедиции в Иркутске были приняты боцманы Б. П. Анкудинов и А. М. Наумов, рабочие Н. Д. Стовер и С. П. Душанов, а также исполнявший обязанности рабочего художник Н. А. Андреев. Все они запечатлены на фотографии из семейного архива Евгеновых.

Из дневника Матисена узнаем, что вышедший из Иркутска экспедиционный «обоз состоял из 48 лошадей по 10—12 пудов груза на каждую. В Качуге приняли 395 пудов, в Жигалове — небольшое количество, итого грузу не меньше 900 пудов». Впрочем, из Качуга плыли, к удовольствию начальника экспедиции, уже на карбасе, сначала самосплавом, потом на буксире парохода «Повстанец». «Как хорошо на воде! — восхищался он. — Пыли нет, и как просто, дружно живется в наших самых примитивных условиях».

В Качуге, как пишет Матисен, «достали у политкомиссаров, славных ребят, драгунскую винтовку и 100 патронов — последнюю часть нашего снаряжения». По тайге еще шныряли недобитые бандиты.

В Киренске приняли кухаря С. И. Заднепровского и рабочих И. С. Таюрского, А. М. Заробнинга и И. А. Семяннина.

Из Жигалова карбас вниз по реке тащил пароход «Киренск», в Усть-Куте его сменил «Соболь». Им командовал старый знакомый Матисена. «Адольф Петрович Фок, — пишет о нем Матисен, — старый швед, переменявший свою родину на широкие дали Сибири, продолжает плавать на «Соболе». Он едва ли не первый капитан на Лене, прибыл сюда в 1880 году... Он был слесарем на шведском заводе, на котором были заказаны в разобранном виде два парохода: один — для озера Байкал, другой — собственность Сибирякова, для Ангары. После гибели парохода «Оскар Диксон» (Фок шел на нем матросом. — *С. П.*), принадлежавшего Сибирякову, вместе с грузом около устья Оби Фок в числе семи сотоварищей по бедствию пробрался на шлюпке в Обь до Обдорска, где они были встречены речным пароходом. Остальные семнадцать человек из команды «Оскара Диксона» не пожелали рисковать снова и предпочли проехать в Обдорск сухим путем на оленях с самоедами, на что потребовалось более трех месяцев. Все поспешили вернуться на запад, Фок же направился дальше на восток, на таинственную Лену, где вскоре стал капитаном».

В Витиме военные власти высадили большую часть экспедиции на берег и повернули «Соболь». Хотя Матисен и был раздражен потерей двух суток и даже отправил в Якутск жалобу на действия бодайбинских комиссаров, но, путешествуя с ними, быстро успокоился. «С их стороны встречаю полную предупредительность, благожелание и вежливость, — записал он 3 июля. — Вечером мирно играли в шахматы, совсем не говорили о делах». Заведующий эксплуатацией водного транспорта А. М. Адалев помог получить моторный катер, официальное уведомление о выделении в Якутске парохода «Лена», баржи «Внучка» и 30 пудов бензина.

Появились и дополнительные трудности: с 1 июня уменьшены пайки. «Пассажиры и команда на каждой остановке бегут в деревню, — пишет

Матисен, — обходят избы и собирают молоко и яйца в дополнение к своей провизии».

8 июня пришли в Якутск. Он произвел на Матисена тягостное впечатление: «Дождь, непролазная грязь. Разруха. Мертвый город». Однако именно здесь экспедиция получила свое окончательное оформление. Большую



Участники экспедиции

помощь в этом оказали председатель Якутского ревкома М. К. Аммосов, заведующий областной чертежной В. Н. Соболев.

В Якутске баржу «Внучка» переоборудовали под жилье экспедиционного состава. На три другие баржи — «Белку», «Ольгу» и «Надежную», на которых шли рыбаки на промысел в низовья Лены, погрузили вельбот с «Зари» и живые «консервы» — 16 быков с сеном. 16 июня пароход «Лена» потянул весь караван вниз по реке.

Уже на другой день среди рыбаков на «Надежной» Матисен, к своей радости, встретил своего давнего знакомого Александра Нестеровича Величкина. Еще в 1903 г. он плывал штурвальным на пароходе «Лена», приходившем в бухту Тикси за членами экспедиции Толля, и случайно обнаружил на берегу каменный уголь.

Матисен подробно рассказывает, как это произошло. «Раздобыв на «Заре» винтовку, — пишет он, — Величкин отправился в один прекрасный день на охоту за оленями по берегам речки Сого. Здесь он выстрелил, по его словам, для прицелки в кочку. Подойдя к ней, удивился, увидев отбитый кусок каменного угля, который был принесен им на пароход и показан Торгерсену, Брусневу<sup>1</sup>, командиру парохода «Лена» Ершевскому и мне.

<sup>1</sup> И. И. Торгерсен прибыл в Якутию еще в 1878 г. на пароходе «Лена» и жил с семьей в низовьях Лены до 20-х годов нашего века. М. И. Бруснев — политссыльный, участник экспедиции Толля, его именем Матисен назвал в бухте Тикси остров.



Не известно, в силу каких побуждений, но местонахождение угля было им в то время скрыто, и, когда заинтересованные лица спросили, где этот уголь был найден, он указал неверное направление, поиски в котором не привели к положительным результатам. Так создавалась легенда о наличии залежей каменного угля в самой бухте Тикси, о чем я упоминал в моем описании рекогносцировочной экспедиции реки Лены в 1919 году».

Теперь Величкин жил в Хатонарымском селении Намского наслега, что в сотне верст от Якутска, и направлялся на заработки. «Наняли его за 10 аршин ситца и 5 фунтов табака, — пишет Матисен. — От Величкина нельзя добиться толку, где уголь. Пусть покажет сам. Славно будет, если найдем — хотя бы и за пять верст от берега — хороший уголь».

Молодой иркутский художник Николай Андреевич Андреев все свободное время рисовал северную природу, жизнь и быт местного населения. Как только проходили мимо таких неповторимых мест, как Ленские Щеки, остров Столб, в дневнике Матисена обязательно появляется запись: «Художник рисует». Забегая вперед, скажем, что Первая Советская арктическая экспедиция определила творческий путь художника. Его многочисленные картины и этюды, написанные в этой экспедиции, имели большой успех. Некоторые из них до сих пор выставлены в экспозициях Иркутского областного художественного музея, которым Андреев заведовал по возвращении из экспедиции. К сожалению, его талант не смог развернуться в полной мере, так как он умер рано, в сорок лет...

27 июня Степаненко, Чирихин и Андреев совершили восхождение на вершину скалистого острова Столб, откуда Лена начинает дробиться на многочисленные протоки. Они установили там триангуляционный знак и оставили записку в бутылке. С этого момента началось непосредственное исследование устья Лены. Партии Хмызникова и Исполатова приступили к топосъемке, промеру и ограждению Быковской протоки.

«Внучку» приткнули к берегу острова Дашка. Степаненко и Чирихин начали съемку островов в заливе Неелова, Евгенов — прокладку триангуляции на Быковском полуострове. Матисен с комиссаром Колычевым и Величкиным отправился на поиски угля в бухту Тикси. В качестве переводчика он собирался взять якута Скрыбина, но почему-то в последний момент заменил его жителем селения Быковского Василием Ивановичем Расторгуевым.

Вчетвером с большим трудом перетаскивали через перешеек, отделяющий залив Неелова от бухты Тикси, шлюпку-четверку. И тут встретили тунгуса, пасшего стадо оленей. Он помог на оленях перевезти через перешеек имущество экспедиции. Очень жалели, что не встретили его раньше — он бы помог перетаскать и шлюпку.

Вся бухта Тикси была покрыта невзломанным льдом. Матисен даже засомневался, не напутал ли он с датой вскрытия бухты в 1903 г., когда к этому времени уже больше месяца работал в ней на катере. По берегам на шлюпке прошли совсем недалеко. У «Зари» шлюпку пришлось вытаскать на берег. В тот день Матисен записал: ««Заря» плотно стоит на прежнем месте. Корпус ее, наполовину обгоревший (за несколько лет до этого на ее палубе местные охотники развели костер. — С. П.), как будто выпря-

мился, крен на левую сторону менее заметен. Расстояние до берега 20 саженьей».

Решили ждать вскрытия бухты. Матисен ходил на рекогносцировку в южном направлении. Его внимание привлекла уютная бухточка. «Бухта Булункан с двухсаженной глубиной и приглубыми берегами очень удобна для отстоя барж, — записал он 11 июля в дневнике. — Заведя туда баржи, можно защитить их от всякого ветра, так как вход защищен островом Бруснева».

А признаков вскрытия бухты и даже закраин для прохода шлюпки по-прежнему нет. Тогда Матисен решил снова обратиться за помощью к оленеводам. 14 июля на двух нартах, запряженных по три оленя, двух вьючных и четырех верховых тронулись берегом на юг. «Первую остановку мы сделали в устье речки Булункан, — пишет Матисен, — под горой Громовой (теперь гора Столовая. — С. П.). Там стояла юрта моего старого знакомого Ивана Соловьева, которого называют по-тунгусски Холозай».

Продолжая путь, Матисен искренне радовался, что за 17 прошедших лет он не забыл сложного искусства верховой езды на олене. «Следующая остановка была на месте юрт нанятых нами тунгусов Петра Карякина и Михаила (?) на берегу залива, куда впадает главная река Сого, в устье лагуны при впадении речки Севастьян — место называется Кобчик». Здесь стали на ночевку. Спустя 12 лет, 5 августа 1932 г., на этом месте высадятся 15 первых постоянных жителей Тикси во главе с Е. Н. Фрейбергом, которые начнут строительство полярной станции...

На следующее утро на легкой нарте и верховых оленях направились дальше. «Наш вожатый Александр Несторович Величин, — запишет в тот день Матисен, — неудержимо стремился вперед. Видимо, он волновался и хотел поскорее разрешить всех нас глубоко интересующий угольный вопрос. Тут явилось уже на место самолюбие Величина, великий движитель человеческих поступков. Перейдя вброд речку Сого, мы оставили нарту и тунгусов варить чай, а сами вчетвером пошли за стариком к видневшимся на правом берегу речки оврагам, сплошь заполненным снегом... Характер низменной тундры, болотистая равнина, по которой течет Сого, отсутствие обвалов, скалистых выходов, сдвигов, карнизов, складок и прочих признаков геологических переворотов отнюдь не давали повода подозревать именно здесь местонахождение каменных пород, и в особенности каменного угля. Признаться сказать, я довольно безнадежно посмотрел на это указание Величина и уже предполагал, что все наши труды пропали даром. Никаких признаков каменного угля не было ни на верху обрыва, ни у его подножия в устье потока от тающего снега».

Величин же упорно утверждал, что это то самое место, где он 17 лет назад выстрелом отбил кусок угля. Но тогда было мало снега и обрыв был доступен осмотру. Матисен для порядка принялся определять место с помощью пеленгов на приметные места бухты Тикси. «Когда я оканчивал наблюдения, — пишет он, — вдруг послышалось «ура» возбужденного голоса Величина. Показался он сам из соседнего оврага с ископаемым в руке. Мы бросились к нему, и нашему общему ликоваанию не было предела. Забыв комаров, позднее время (3 часа ночи), тотчас приступили к осмотру местности».

Федор Андреевич очень подробно, с большим воодушевлением описывает найденное месторождение. Это место он назвал оврагом Величина и установил столб с надписью: «Экспедиция к устью реки Лена 1920 г.». Он пишет: «Эту надпись под возбуждением сделал я сам, самоотверженно резал, осаждаемый комарами. Итак, легенда воплотилась в действительность, уголь есть в Тикси, место определено и застолблено... Так начинались знаменательные сутки 15 июля, день открытия каменного угля в Тикси».

Интересно, как быстро меняет время наши оценки. Созданный по изысканиям Матисена порт Тикси растет и развивается. А Согинское угольное месторождение, которое он считал великим открытием, ныне закрыто как нерентабельное. Прозимовав полтора десятка лет в Тикси перед закрытием этих разработок, вспоминаю теперь согинский уголек чаще с горечью, чем с благодарностью. Много он доставлял трудностей: и доставку его в поселок Тикси, и плохое его качество — большие включения льда и породы. Но мои рассуждения — оценка сытого человека 60-х годов. Если же вспомнить тяжелые, полные лишений военные и первые послевоенные годы, можно смело сказать: согинский уголь спас порт Тикси, а с ним и восточное плечо Северного морского пути. Недаром давали ордена шахтерам Сого — тяжелым и нужным был их труд.

С началом войны, когда многие топливно-энергетические районы не могли обеспечивать стремительно возросшие потребности Северного морского пути, вспомнили о согинском угле. Нижне-Ленская геологическая экспедиция В. Н. Кузнецова определила запасы этого месторождения, превысившие 10 млн. т. 15 июня 1943 г. здесь был организован угольный рудник Тиксиуголь. К концу года его начальник Г. Т. Езеев рапортовал о добыче первых 14 тыс. т топлива. Им отапливались не только служебные и жилые помещения поселка Тикси, но и Быковский рыбзавод. На нем работала электростанция. И хотя уголь был признан малопригодным как флотское топливо, на нем работал портовый флот...

Но вернемся в далекий 20-й год. Для Матисена тот поход к устью Сого едва не закончился трагически. На другой день после открытия угольного месторождения у него произошел сильнейший сердечный приступ — видимо, от перенапряжения. Пульс упал до сорока. Поднялась температура. Трудно представить, как он выбирался обратно в залив Неелова на пароход «Лена». Сам он в дневнике не распространяется на эту тему. Записи стали предельно лаконичными. Видно, он не очень-то верил в свое выздоровление и даже завещал похоронить его на берегу бухты Тикси.

В походе резко изменилось отношение Матисена к комиссару экспедиции, которого он во время плавания по Лене просто старался не замечать и сторонился. Перешеек между заливом Неелова и бухтой Тикси, где было пролито столько пота при перетаскивании шлюпки, Матисен назвал перешейком Колычева. Он тогда записал: «Комиссар Виктор Никитич Колычев, астраханец, знающий условия работы на реке и в море». Когда же после болезни Матисена комиссар вывел группу назад, Федор Андреевич в свойственной ему немногословной манере выразился так: «Очень радостно, что политическая и общежитейская сторона вопроса в

экспедиции разрешалась у нас удовлетворительно. Политкомиссар Колычев — человек, с которым можно иметь дело».

Долго и тщетно искал я в архивах сведения об этом человеке. В 1961 г. Л. А. Гольденберг и С. П. Носов в «Трудах Института истории естествознания и техники» (т. 37, вып. 2) опубликовали доклад В. Н. Колычева о Первой Советской арктической экспедиции, сделанный 23 января 1921 г. и хранящийся в Центральном государственном архиве Красной Армии СССР. К сожалению, никаких подробностей о комиссаре и его дальнейшей судьбе они привести не смогли. Даже имя и отчество и место предыдущей работы удалось узнать лишь из дневника Матисена.

Колычев в своем докладе говорил: «Как член Р.К.П. полагаю нужным отметить, что край необходимо поднять в культурно-просветительном отношении, крайне желательна посылка опытных и преданных партии агитаторов из якутов или лиц, владеющих якутским языком, для политической и культурно-просветительной работы. Их командировка должна поднять престиж Советской власти и рассеять наблюдаемое местами к ней недоверие со стороны малокультурных темных масс, запуганных местными кулаками».

Доклад заканчивался словами: «Богатый Якутский край ждет богатая будущность». Эти слова коммуниста Колычева полностью разделял беспартийный Матисен.

На последнем этапе экспедиции Матисен почти совсем перестал вести дневник. После болезни он сильно ослаб. «Хочется самому грести, экскурсировать, распоряжаться, работать, охотиться и нет сил, — признается он. — Такое физическое состояние в нашей суровой обстановке влияет на мое настроение».

Впереди был целый месяц напряженных работ. Люди спешили, ибо приближались заморозки. Трудностей в этот месяц было предостаточно. Штормом в конце июля затопило много плавсредств. Приходилось их срочно поднимать и ремонтировать. Буквально бедствовали с обувью. В дневнике Матисена появляются такие записи: «Работать идем босиком. Бедный Хмызников приехал в одной бродне и одном сапоге». Или: «В партии Степаненко вопрос сапог очень остр тоже. Достали четыре пары бродней от местного промышленника Сафроненко. Трудно работать без сапог».

5 августа направились на «Лене» в бухту Тикси. Капитан Н. С. Горовацкий и Ф. А. Матисен провели судно сложным Быковским фарватером благополучно. В Сого накололи несколько мешков угля для проб и высадили описную партию Хмызникова. Затем посетили залив Булункан, заночевали у «Зари» и направились к острову Муостях. Возвращение на остров Дашка Матисен описывает очень лаконично: «9 августа, понедельник. После обеда пошли в Быковскую протоку. Два раза садились на мель перед фарватером Средний. Бочки бакена очень помогают».

Ход промерных работ и съемки в заливе Неелова, второй поход в бухту Тикси в середине августа и завершение экспедиции 1920 г. в дневнике Матисена не отражены. Они, как и ход экспедиции 1921 г., подробно изложены в отчете Н. И. Евгенова, изданном восемь лет спустя: «Материалы экспедиций к устьям рек Лены и Оленёка». К нему мы и отсылаем читателя. Здесь

же приведем лишь общие статистические данные Первой Советской арктической экспедиции, приведенные в докладе комиссара В. Н. Колычева. Они обобщают данные матисеновского дневника, которые он дает для каждого исполнителя по отдельности. Вот они: «Пройдено: береговой линии — инструментальной съемкой 213 верст, маршрутной — 70 верст. Величина промера шлюпочного и судового — 780 верст, измерено свыше 7000 глубин. Кроме того, пройдено рекогносцировочной съемкой, промером около 120—130 верст по Трофимовской протоке и около 100 верст по Оленёкской. Построено свыше 60 различного рода знаков и столбов, включая сюда триангуляционные знаки для промера, створы и перевальные столбы ограждения».

В. Н. Колычева на посту комиссара экспедиции в 1921 г. сменил слесарь Жигановского затона М. И. Иванов. Начальником же экспедиции был назначен Н. И. Евгенов. Матисен в это время находился в командировке с ответственным поручением в ДВР. По возвращении он должен был ехать в Петроград за новым назначением. Но... О кончине его мы знаем из сообщения иркутской газеты «Власть труда». «23 декабря 1921 г. во 2-м Советском госпитале от сыпного тифа скончался известный полярный исследователь, член Географического общества, сотрудник Рупвода Федор Андреевич Матисен». В помещенном здесь же некрологе говорилось: «В его лице мы потеряли незаурядного, сильного человека, неутомимая практическая деятельность которого была бы так необходима...» Могила Матисена не сохранилась.

Многие участники Первой Советской арктической экспедиции стали известными полярниками. Н. И. Евгенов работал на Новой Земле, руководил семью Карскими транспортными экспедициями и Первой Северо-Восточной экспедицией Наркомвода, много лет возглавлял научную часть созданной в 1933 г. Полярной гидрографии, участвовал в высокоширотных экспедициях. За первую лоцию Карского моря ему была присуждена ученая степень доктора географических наук.

Много сделали для исследования якутских рек П. К. Хмызников и Ю. Д. Чирихин. С легкой руки Хмызникова началось судоходство на Яне, с легкой руки Чирихина — на Индигирке. Хмызников первым в советское время пытался повторить путь «Зари» и обогнуть морем на шхуне Комсеверопути «Белуха» Таймырский полуостров. Затем он участвовал в походе по Северному морскому пути парохода «Челюскин» и астрономически определял местонахождение ледового лагеря Шмидта. Много лет он вместе с Чирихиным работал в полярной гидрографии.

Капитан Н. С. Горовацкий провел на Лене более 60 навигаций. Он был первым директором созданного в 1923 г. Якутского пароходства. Участвовавший в Первой Советской арктической экспедиции в качестве лоцмана якут А. Д. Богатырев тоже вскоре стал капитаном на лучших ленских судах. Он избирался депутатом Верховных Советов РСФСР и Якутской АССР, воспитал целую плеяду известных ныне судоводителей.

Мыс и пролив Евгенова на Северной Земле, проливы Хмызникова и Чирихина в шхерах Минина, пески Горовацкого и отмель Богатырева в дельте Лены — где только не встретишь теперь эти имена! Арктические просторы бороздят гидрографические суда «Федор Матисен» и «Николай

Евгенов», грузовой теплоход Северо-Восточного управления морского флота (СВУМФ) «Афанасий Богатырев».

В начале 50-х годов мне довелось работать в бухте Тикси и низовьях Лены, продолжая начатые здесь Матисеном гидрографические исследования. Еще не очень ощутимая толща времени отделяла нас тогда от Первой Советской арктической экспедиции. На картах еще встречались глубины, добытые ею. На острове Дашка мы нашли даже сохранившийся столб этой экспедиции.

Нам приходилось делать все то же, что в свое время делал Матисен со своими помощниками, — промеры, съемки, нивелировки, ограждение фарватеров. Но все делалось уже на совершенно другом уровне — с большой подробностью и с более высокой точностью. Хотя первое время после войны, когда не хватало механического транспорта и плавсредств, пользовались собачьими упряжками, жили в палатках, много ходили пешком. Подробное обследование залива Неелова, проток Исполатова и Джербайдахской, капризного Быковского фарватера и подходов к бухте Тикси с моря заняло много лет упорного труда. Очень сложной была установка плавучего ограждения на Ленском баре, пока не установили береговое ограждение.

Но на берегах залива Булункан, где во времена Матисена бродили олени и на заре гоготали дикие гуси, давно жил и работал современный порт, стремительно рос поселок, перевооружалась и Полярная гидрография. Через несколько лет на подробный ледовый промер внутренней части бухты Тикси и залива Булункан я уже ежедневно отправлялся в легковом автомобиле из благоустроенной двухкомнатной квартиры с ванной, паровым отоплением, где, как и тысячи других тиксинцев, жил с семьей.

Данные Матисеном географические названия — перешеек Колычева, протока Исполатова, лагуна Степаненко — давно стали привычными, как будто существовали здесь вечно. Туда ездили и даже ходили в выходные дни на охоту, хотя не только волка или тарбагана, но даже дикого оленя не встречали. Карта Тикси помнит первопроходцев, но не было и нет на ней имени всю жизнь стремившегося сюда Матисена. Оно увековечено на Шпицбергене, на Таймыре, в названии работающего на Чукотке судна. В Тикси же памятью Матисену и возглавляемой им Первой Советской арктической экспедиции остались широко распахнутые морские ворота Якутии.



## У ЧУКОТСКИХ ГОВОРУХ



Сележинский Геннадий Владимирович. Окончил биологический факультет Киевского университета. Работал в зоологическом музее Киева, корреспондентом в журнале «Знання і праця», в Киевском университете. Опубликовал книги «Животные-строители» и (в соавторстве) «Жизнь вокруг нас».

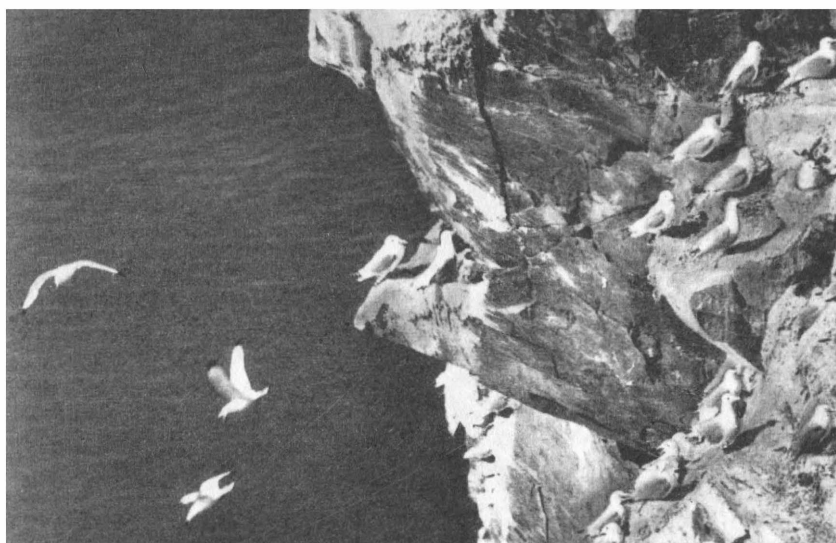
Издали мыс напоминал кусок пирога: беловатоноздреватая начинка между двух темных слоев. «Начинкой» служила колония чаек: птицы побелили выступы двадцатиметрового обрыва, где на каждом карнизе, даже в две ладони шириной, ютились гнезда. Размещались они на несколько метров ниже верхнего края обрыва. Туда не добраться хищникам, особенно песцу, одному из главных врагов птичьего мира тундры. А снизу колонию оберегали холодные волны Восточно-Сибирского моря. Его неугомонный прибой выдолбил изрядные ниши в слоистом теле мыса. Слои породы простирались в основном параллельно поверхности воды, вот почему так четко очерчивались границы птичьего поселения.

Несколько лет назад мне посчастливилось наблюдать «сцены» из жизни его обитателей, одновременно зафиксировав их на фотопленке, — в конце июля и через две недели после этого. Фотографии, которые напечатал уже дома, в Киеве, за 9 тыс. км от Певека, позволили не только разобраться в увиденном, осмыслить его, но и четко установить, к какому виду относятся эти птицы...

Чаяк в Советском Союзе — 21 вид, а в Советской Арктике — 7. Те, что были сфотографированы поблизости от Певека, имели такие особенности: клюв желтоватый, ноги черные; у взрослых птиц (были они крупнее голубей) брюшко, хвост, голова и передняя часть спины белые, тогда как средняя часть спины и крылья — серые, а их концы — черные. У больших птенцов затылок украшала темная поперечная полоса. Я определил, что такие «наряды» носят только моевки. Одна деталь их детского «туалета» выполняет для птиц ту же самую роль, что и красный глазок светофора для дисциплинированных пешеходов. Чтобы срав-

Скалы — их дом

Уголок птичьего базара

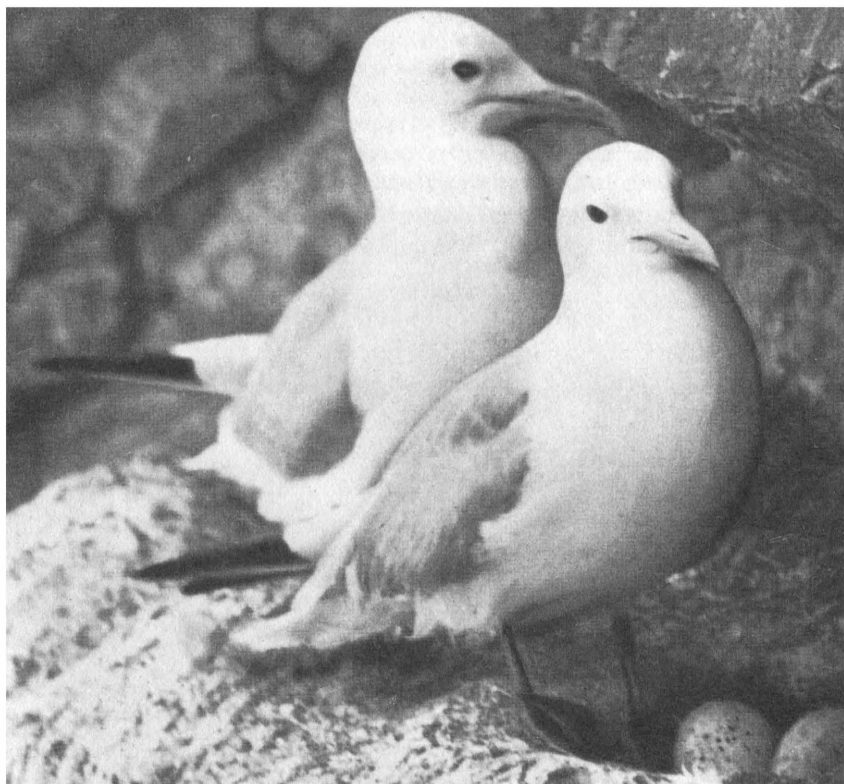




нение стало понятным, сделаем орнитологическое отступление.

Птиц обычно делят на «выводковых» и «гнездовых». Малыши у последних вылупляются из яиц голыми и беспомощными. Потом у них отрастает гнездовой наряд из перьев, он сменяется взрослым оперением после первой линьки. Птенцы выводковых пернатых, как правило, умеют ходить, даже бегать, едва только появятся на свет. А пухом они покрыты от рождения. Этот пуховый наряд вскоре сменяется гнездовым перьевым. И носят его молодые птицы обычно несколько месяцев — до первой линьки, после чего облачаются во взрослые «одежды».

К «гнездовым» пернатым относятся, например, голуби, воробьи, канарейки; гуси, куры и почти все чайки — «выводковые» птицы. Особняком стоят моевки. Поскольку гнезда они всегда строят на узких скальных карнизах, где не нужно опасаться хищников, даже крылатых (сесть на обрывистый склон не так уж и просто), развитие птенцов у моевок происходит по промежуточному, полугнездовому типу. Первые шесть-семь дней пушистые их дети даже не поднимаются на ноги, так и лежат в гнезде, пока не научатся регулировать температуру собственного организма. Этим искусством птенцы других чаек овладевают уже на второй день жизни, поэтому они вылезают из гнезд и беззаботно разгуливают себе в окрестностях.



У гнезда

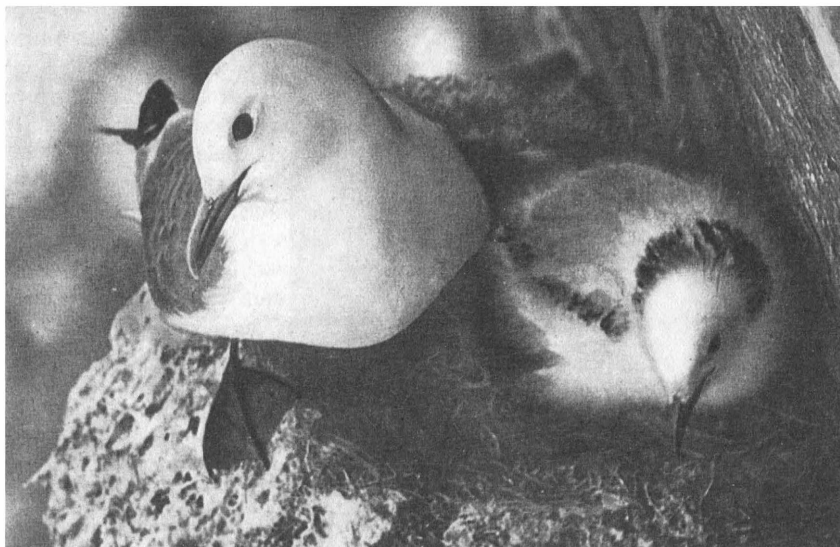


Первенец

Вся семья в сборе

Под защитой мамы

Неприятный разговор?



Молодые моевки вынуждены сидеть «дома»: узкие карнизы для прогулок слишком опасны. И такая черта поведения, как проверили орнитологи, — явление наследственное. Так, на одном из датских островков гнездится колония моевок, по каким-то неизвестным причинам размещающаяся на ровном месте. Но и здесь птенцы — убежденные домоседы. Новорожденные серебристых и других чаек, которых вывели на скалах моевки (из яиц, подложенных в их гнезда учеными), очень быстро заплатили жизнью за беззаботность: все они сорвались с карнизов во время прогулок.



У моевок немало других отличий, также вполне объяснимых «карнизной» обстановкой. Например, у пуховиков нет покровительственной окраски — темных пятен на светлом фоне. Второй наряд, гнездовой, тоже единственный в своем роде: он очень пестрый, и бросается в глаза темная поперечная полоса на затылке птенцов. Это именно тот знак, который останавливает, словно светофор, рассерженных родственников.

Подобно сверстникам других видов чаек, молодые моевки не отличаются благонравием: при первой же возможности крадут корм у соседа, брата или сестры, выхватывая его из их клюва. Но спастись бегством, как заведено у чаек, некуда. Поэтому птенец просто отклоняет голову, демонстрируя воришке затылочную полосу. Последствия такого маневра блестящие: атака мгновенно прекращается! Эта поза служит отличным умиротворяющим средством и позднее, когда исчезает чудодейственный знак: отклонение головы от нападающего спасает моевок от драк с родственниками в течение всей последующей жизни.

А жизнь их проходит на северных приморских скалах трех континентов, где чайки гнездятся (или самостоятельно, как певекская колония, или вместе с другими морскими птицами), и среди волн умеренной зоны



Атлантического и Тихого океанов. Здесь моевки зимуют. Они редко и плохо ходят по земле, зато прекрасно летают и плавают, свободно удерживаясь на поверхности воды даже во время сильного волнения. Любопытно отметить: часть моевок с нашего мурманского побережья мигрирует вплавь до Ньюфаундленда, преодолевая почти всю Атлантику; остальные откочевывают только до Гренландии или же до берегов Южной Франции.

Весной чайки отправляются в обратный путь и тогда часто сопровождают косяки мойвы (вот откуда название этих птиц!). Ловят они, конечно, и других мелких рыб, а также разных беспозвоночных. Свою добычу выхватывают с поверхности воды или слегка погружаясь в нее с разлета. Улов особенно богат там, где тюлени и другие хищники вспугивают с глубин рыбу. 80 г ее — таков суточный «рацион» каждого крылатого рыболова.

Во время морских путешествий моевки очень «молчаливы». Зато совершенно преображаются в этом плане, когда выращивают детей. В места гнездовой они прилетают, словно вестники весны, в марте, апреле или даже в мае — в зависимости от ледовых условий и географического положения местности. Тогда ни на мгновение не утихают птичьи голоса. Среди общего гама выделяются то высокие и резкие звуки, то звуки, напоминающие детский плач, но особенно часто раздаются крики «Китти-уэйк! Китти-уэйк!». Вот почему в Англии так и называют моевок — «киттиуэйк», а в Советском Союзе — еще и говорушками, говорухами<sup>1</sup>. Есть у них и еще одно название — чайка трехпалая. Правда, это официальное имя не очень-то соответствует моевкам Командорских островов: в отличие от западных родственников четвертый палец у них хоть и слабо развит, но все же достаточно хорошо заметен.

В здешних местах, кстати, обитает второй вид моевок — красноногая говорушка. Кроме Командор она гнездится еще только на островах Прибылова и Алеутских. Птицы эти немногочисленны. Зато о черноногих говорушках такого сказать нельзя: например, только в прибрежной зоне Британии и Шотландии их насчитывается 940 тыс., на островах и берегах Баренцева моря — до 80 тыс., а на Чаечном мысе, километрах в тридцати от Певека, я насчитал около 1,5 тыс. моевок.

Когда я приближался к их гнездовьям, они срывались с уступов и летали вокруг с громкими криками. Их легкий, грациозный полет перемежался быстрыми и красивыми разворотами. Но вскоре чайки привыкли ко мне. Тем более что я, отыскав удобное место, птиц больше не беспокоил, используя фотоаппарат с телеобъективом вместо бинокля.

Почему-то сразу же бросилось в глаза запоздалое токование пары говорух справа, у самой кромки обрыва. Вероятно, у птиц погибли яйца, и они, перед тем как отложить новые, вновь «объяснялись в любви». Тут мне вспомнилось, что первую кладку яиц — а они у моевок вполне съедобные — собирают иногда местные жители, а также полярники, зимующие на островах Северного Ледовитого океана. Этот промысел не вредит птицам, если проведен быстро и своевременно. В противном же случае осенние морозы губят птенцов из яиц второй кладки. Такое несчастье, по всей вероятности, ожидало моих говорух. Тем не менее они продолжали само-

<sup>1</sup> «Говоруха» — местное название птиц.

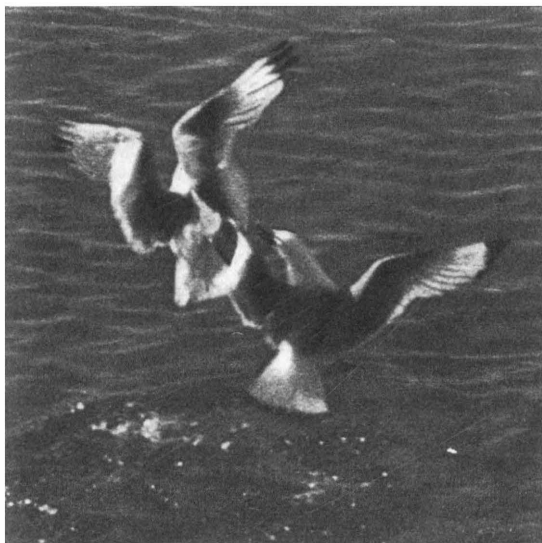
отверженно токовать, начиная свой ритуал ухаживания с пронзительных криков и взмахов крыльев. Затем стоящие рядом партнеры синхронно вытягивали и втягивали шеи, дробно ударяя друг друга клювами, словно фехтуя ими. Успокоившись, они взмывали над мысом, но вскоре все повторялось сначала...

От любовных сцен мое внимание отвлек упорный поединок. Это был, как говорят боксеры, «ближний бой», которому конечно же предшествовали позы угрозы попеременно с «бранью». Противники в такой вошли раж, что люто клевали и щипали один другого, даже когда упали в воду со скалы...

Затем мое внимание привлекла живописная группа чаек. Одна дремлет, уютно уткнув в перья спины свой клюв. Другие прихорашиваются. А две говорухи, немного поодаль от них, сидят на гнездах одна против другой с раскрытыми клювами. И торчат из них тонкие языки — жарко. Ведь сегодня выдались необычные для Чукотки часы без единого облачка на небе! Вот и стоят над некоторыми гнездами такими серо-белыми зонтиками счастливые родители, закрывая от жаркого солнца птенцов, только что появившихся на свет...

Перебранка соседей, которые что-то не поделили, уводит взгляд от идиллических сцен. Эти нескончаемые ссоры вспыхивают где угодно и когда угодно. Но и на них накладывает свою неизгладимую печать карнизная жизнь говорух. Так, нет у них традиционной позы угрозы, свойственной другим чайкам, — вытянутая вертикально вверх шея и наклоненный вниз клюв. С такой позиции очень удобно напасть на ровном месте на противника, но у говорухи он может оказаться и выше ее (на верхнем карнизе), поэтому-то традиционная поза, став неуместной, исчезла...

Весьма скоро убедился я также в справедливости старой истины — за все нужно расплачиваться, благо безопасность узких карнизов оборачивалась для моевок «жилищным кризисом». Удобных мест в центре колонии



Воздушная эквилибристика

было мало. А ведь как раз там лучшие условия для гнездования, в том числе лучшая защита от хищников. Недаром расторопные жители центральных «кварталов» колоний, не в пример периферийным неудачникам, дольше живут, больше детей вырашивают, раньше «свадьбы справляют», реже меняют «жен» от сезона к сезону. Скорее всего именно жилищные конфликты — главная причина чрезмерной «говорливости» и сварливости говорух.

Гнезда располагались на скальных уступах довольно кучно, однако не касаясь одно другого. В некоторых было по одному, но чаще — по паре яиц, желто-зеленых с бурыми пятнами; в других белели пуховички. Лежали они на подстилке из мха, сухой травы и водорослей. То же самое, но уже сцементированное илом, служило гнезду фундаментом. Когда он возводился на уступе, моевки распределяют свои обязанности.

Пока один из супругов собирает на побережье стройматериал, другой утаптыкает его, выравнивая и расширяя таким образом строительную площадку. Не менее важно сохранить семейное имущество от посягательств сородичей. Ведь стоит зазеваться, как они немедленно его растащат. Такое порой случается, когда хозяин гнезда неосмотрительно затеет драку с каким-нибудь соседом. Сюда тотчас же слетается ватага заинтересованных, но, увы, отнюдь не бескорыстных зрителей. В итоге оба незадачливых драчуна вынуждены вновь начинать строительство на опустевшем месте.

Здесь же, на карнизах, заключаются браки. У чаек других видов во время «свадьбы» совершается ритуал кормления, когда самка выпрашивает у своего избранника пищу — обычно рыбку. Этот «свадебный пирог» нередко падает на землю, так и оставаясь там лежать. Подобной небрежности моевки не могут себе позволить: недостаток жилой площади вынуждает соблюдать строгие санитарные правила. Они соблюдаются и позднее, после трех с половиной недель насиживания яиц, когда квартиры на карнизах начнут обживать дети. В этом я убедился, когда вторично посетил Чаечный мыс.

Теперь многие из птенцов уже не лежали, а стояли в гнезде, некоторые даже за его пределами, разумеется если хватало места. Но самыми приметными были те, на чьих шеях начали проступать поперечные полосы из вырастающих черных перьев. Таковы результаты двухнедельного питания. И весьма обильного: считается, что в среднем на каждого едока в гнезде приходится ежедневно по 60 г пищи.

Птенцы пищу выпрашивали. Происходило это таким образом: дождавшись, пока суетливый родительский клюв оказывался над ним, малыш начинал нетерпеливо его клевать. И только тогда взрослая птица отрывала пищу, которая склевывалась — теперь уже неспешно — прямо из раскрытого клюва. Ни одного раза я не заметил, чтобы хоть крошка упала на землю, как это часто случается у других чаек. Не трудно себе представить, чем стал бы гнездовой участок — а он у говорух по сути представляет собой одно гнездо, — если бы не соблюдалась исключительная аккуратность в течение 33—37 суток. Столько времени длится птичье малоподвижное детство.

Алексей ШЕБЕКО

## СЪЕДОБНЫЕ РАСТЕНИЯ ТУНДРЫ



**Шебеко Алексей Михайлович.** Родился в 1947 г., окончил Московский государственный университет. По специальности — ботаник. Работал в Большеземельской тундре, на Ямале. В настоящее время — сотрудник Всесоюзного научно-исследовательского института охраны природы и заповедного дела (ВНИИприрода), изучает влияние промышленности на растительность тундры. В сборнике «Полярный круг» публикуется впервые. Живет в Москве.

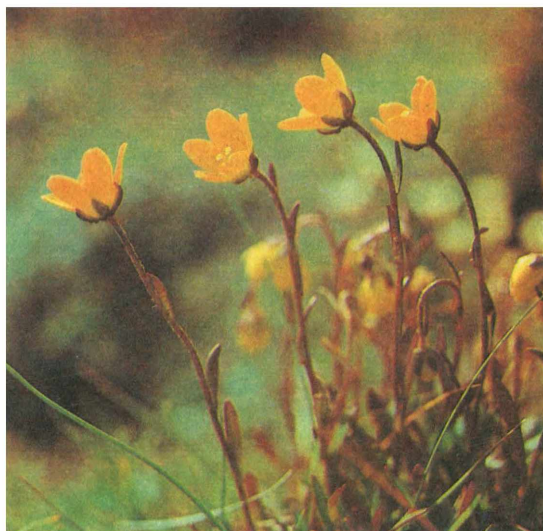
Камнеломка супротивнолистная  
*Фото С. А. Баландина*

Редко у кого из тех, кто хоть раз видел тундру, не возникало желания снова побывать в ней. Суров северный край. Но летом по красоте тундра вполне может соперничать с альпийскими горными лугами: здесь и желтые полярные маки, и синие крупные цветки синюхи, голубые незабудки, белые звездочки дриад и ясколок, малиновые, желтые, белые, коричнево-красные камнеломки. Ромашки достигают 8 см в поперечнике, а на одном экземпляре цветков иногда насчитывается до нескольких десятков. Удивительно, как приспособились эти растения к существованию в суровых условиях Севера?! Как правило, все они многолетники и в большинстве — вечнозеленые растения. Очень характерны стелющиеся формы, у которых стебли ползут по земле и, укореняясь, прикрепляются к ней придаточными корнями. Именно такая форма преобладает у древесных расте-

ний: елей, берез, лиственниц. У травянистых, например у камнеломок или крупок, образующих «букеты» в каменистых тундрах, наиболее типичны подушечная и дернинная формы. Некоторые растения начинают цвести еще при сплошном снежном покрове и постоянной отрицательной температуре воздуха. Например, могут зацветать выступающие из-под снега



Дриада Шамиссо  
Фото С. А. Баландина



Камнеломка болотная  
Фото Е. В. Арбузова





Ива арктическая  
Фото С. А. Баландина



Смолевка бесстебельная  
Фото С. А. Баландина

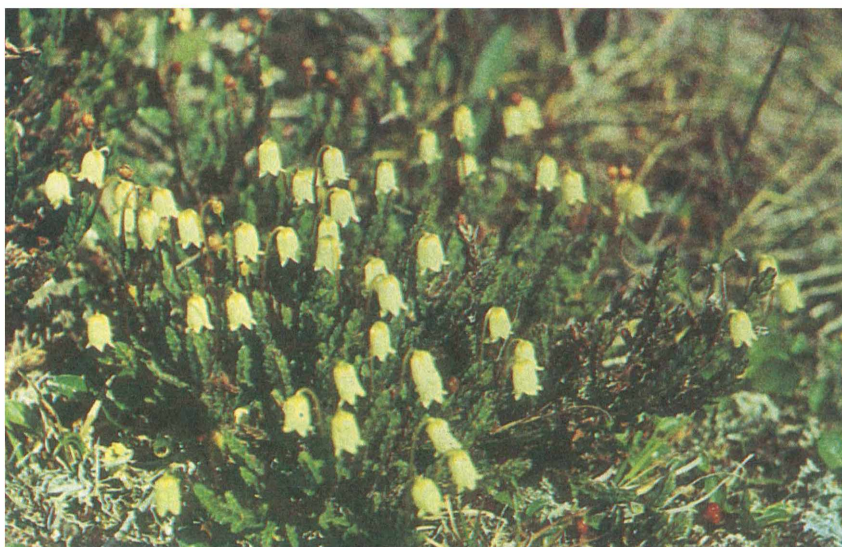


ветви арктической ивы, в то время как нижние еще скованы холодом. Все спешит полностью использовать короткий летний период.

В кустарниковых тундрах господствует карликовая березка — ерник: высота ее не превышает размеров травянистых растений. Вместе с ивами и березами растут многочисленные кустарнички — кассиопея, филлодоце, подбел, арктоус, брусника, черника, голубика, клюква, багульник, водяника (шикша), рододендрон, а также многолетние травы — морощка, княженика и другие. Недолг период бурного цветения тундры, но она живописна и в пору осеннего расцвечивания листьев, когда начинают господствовать золотисто-багровые и коричневые тона. Появляются грибы. Хорошо знакомые всем подосиновики и подберезовики выглядят по сравнению с низкорослыми кустарниками как надберезовики и надосиновики. После первых заморозков поспевает клюква: краснеют ее крупные, сочные ягоды на фоне мхов. А мхов здесь так много, что кажется, будто идешь не по земле, а по ковру, в котором утопают ноги.

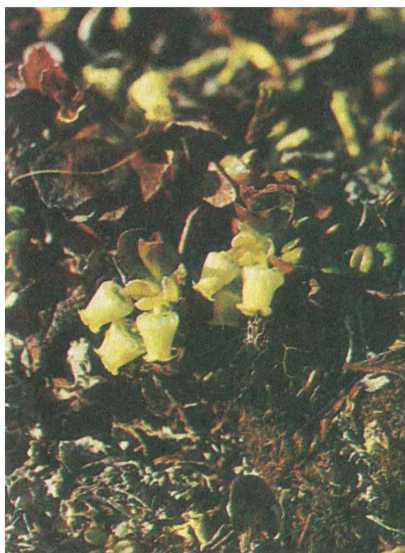
Люди давно обжили Север, приспособились к его суровой природе и научились брать от нее все необходимое для жизни. Основу их существования составляли охота и рыболовство, а впо-

Кассиопея четырехгранная  
Фото С. А. Баландина



следствии и оленеводство. Поэтому в их рационе преобладали мясные продукты, но без растительной пищи они обойтись не могли. Использование растений в пищу особенно практиковался у прибрежных жителей — чукчей и эскимосов, потреблявших много жирного мяса морского зверя, на которого они охотились. Для нормального переваривания и усвоения жира необходимы углеводы и разнообразные неорганические соли, получать которые можно только с растительной пищей. Кроме того, растительная пища помогает избежать цинги. Чукчи употребляют в пищу свыше 20—35 видов местных растений — в свежем виде или подвергая их различной обработке: сушке, квашению, заливая жиром. В их числе — кисличник, ложечница, камнеломка Нельсона, арктический щавель, горец, родиола, листья некоторых ив, цветки зонтичного астрагала, различные ягоды. Собирают чукчи и морскую капусту — ламинарию, выбрасываемую на берег прибоем. Мясную или рыбную строганину — свежзамороженное мясо — сдабривают более острыми приправами Заполярья: ложечной травой, черемшой, сараной. К мясной строганине подают квашеную или моченую полярную ягоду — морошку, клюкву, шикшу. Свежие ягоды идут на приготовление особого блюда — они сме-

Арктоус альпийский  
 Фото С. А. Баландина  
 Голубика  
 Фото С. А. Баландина





Морошка приземистая  
Фото С. А. Баландина

шиваются с содержимым оленьего желудка, образуя своеобразный винегрет. При общем недостатке растительной пищи польза от этого несомненна. Грибов чукчи и эскимосы почти не едят.

Еще Степан Крашенинников отмечал в своем «Описании земли Камчатки»: «Главное питание камчадалов составляют трава и корни, которые почти так же, как и рыба, пополняют недостаток хлеба. Первое место занимает сарана, которая служит вместо круп. Пареную сарану, толченную с морошкой, голубикой или другими ягодами, можно считать лучшим и наиболее вкусным кушанием на Камчатке. Оно и сладкое, и кислое, и настолько питательное, что если бы его можно было употреблять ежедневно, то недостаток хлеба был бы почти нечувствителен». И сейчас излюбленной едой оленеводов Камчатки является «понга» — кровавая похлебка, в которой варится сарана и черемша — дикий чеснок.

В прошлом сельское население Якутии также широко использовало в пищу сарану — лилию розовую и лилию даурскую. Собирали их сладковатые луковицы, варили с молоком и маслом, иногда сушили и толкли в муку. В голодное время употребляли «лиственничный взвар», приготовленный из внутренних частей коры лиственницы. От древесины отделяли белый сочный камбиальный слой, резали на ленты и варили в воде, потом разбавляли кислым молоком. Вместо хлеба широко использовали лепешки из корневища сусака, растущего на мелких местах в стоячих и медленно текущих водах, на сырых берегах. Сбор производили осенью, корневища сушили, очищали от коры и измельчали в муку. В середине XIX в. на якутском рынке 1 пуд высушенных корней сусака равнялся по стоимости 1 пуду пшеничной муки. Многие из того, что накопил народный опыт в прошлом, можно применять и теперь. Общеизвестно, как трудно и дорого доставлять на Север свежие овощи и фрукты, а между тем витамины здесь буквально под ногами. Местные растения могут разнообразить стол полярника, а также спасти от голода заблудившегося в тундре человека.

На первое место в этом отношении по праву





**Багульник стелющийся**  
*Фото С. А. Баландина*



**Княженика**  
*Фото А. Н. Кулиева*

можно поставить ложечницу арктическую — растение с восходящим стеблем, листьями почковидной формы, мелкими белыми цветками и яйцевидными стручками. Свежие зеленые части растения очень богаты витамином С. Ложечница обладает исключительными противцинготными свойствами. В давние годы ее солили на кораблях бочками как лучшее средство, предупреждающее заболевание цингой. В Скандинавских странах и сейчас ложечница употребляется в свежем виде как салат, заготавливается она и на зиму (солится). По вкусу она несколько напоминает хрен. Большой популярностью пользуется кисличник двупестичный — многолетнее травянистое растение с некрупными, слегка мясистыми листьями на длинных черешках. Встречается он в долинах ручьев и рек, по пересыхающим водотокам и в местах с поздно тающим снегом в тундровых районах. Обладает приятным вкусом и употребляется в пищу, в частности для варки щей, не уступая щавелям. Отвар из листьев несколько напоминает по вкусу отвар из яблок. Используют в основном листья, как более нежные и богатые витамином С. Съедобны клайтония клубненосная и клайтония остролистная. Первая имеет клубневидный корень, по вкусу напоминает картофель, вто-

Арктоус альпийский  
осенью  
Фото С. А. Баландина







Астрагал зонтичный  
Фото С. А. Баландина

рая — толстый веретеновидный корень. Они содержат много крахмала, съедобны в сыром и вареном виде до и после цветения. В прошлом имели большое значение в жизни камчатского населения.

Горец живородящий — небольшой травянистый многолетник с прямым стеблем, заканчивающимся узким колосовидным соцветием из мелких белых или розовых цветков, внизу, а иногда целиком замещенных мелкими воздушными клубеньками («луковичками»), служащими для вегетативного размножения; листья продолговатые, на тонких черешках. Растет по влажным тундрам, травянистым склонам, долинам речек тундровой зоны. «Луковички» съедобны в сыром и вареном виде. Они содержат около 30% сахаров, 8% крахмала от сухого веса. В вареном виде в пищу можно употреблять и корневище горца, содержащее до 50% крахмала и около 6% сахаров.

Съедобны в сыром виде листья и цветущие стебли нарциссии холодной — невысокого растения с крупными треугольными листьями и ярко-белыми или розовыми цветками, а ее длинные корневища жарят или пекут в золе. Распространена она повсеместно в тундре на кочках, по берегам рек и ручьев.

Широко известен как пищевое растение лук-скорода, резун, или резанец, сравнительно низкорослый, с дудчатыми цилиндрическими



Кисличник двупестичный  
Фото Е. В. Арбузова

Лук-скорода  
Фото С. А. Баландина



листьями и фиолетово-пурпуровым соцветием. Эта повсюду излюбленная весенняя зелень отличается довольно высоким содержанием витамина С.

Говоря о растительном мире тундры, нельзя не остановиться на лишайниках. Они обильны как в материковой, так и в островной тундре. Лишайники из рода кладония известны под общим названием «олений мох» — ягель. Их небольшие ветвистые кустики с листообразными лопастями напоминают кораллы. Кожистое, буроватое сверху и более светлое снизу слоевище вымачивают 1—2 суток в воде, к которой добавляют золу, а затем кипятят 15—20 минут. Остуженный отвар быстро застывает, превращаясь в питательную студенистую массу.

Весьма важно и то, что ягель является противцинготным средством в зимнее время. Все его разновидности содержат витамин С. Лучше всех организм человека усваивает ягель желтоватого цвета, высушенный и размолотый в порошок. Его запивают водой, добавляют в готовое кушанье, например в суп. Профилактическая доза — 50—75 г порошка в сутки, для лечения больного — 100—150 г.

Скалистый лишайник, покрывающий скалы и валуны, словно сморщенная темно-коричневая кожа, используется в пищу эскимосами. Его следует предварительно вымочить в воде, а затем высушить и растолочь. При варке порошок дает клейкую, кашцеобразную массу, содержащую много растительного белка.

Северным населением используются и листья берез. Особенно богаты витамином С молодые, только что распутившиеся листья. Из них можно приготовить водный витаминный настой (100 г свежих листьев заливают 2—3 стаканами холодной кипяченой воды, настаивают 1—2 часа). Этот настой является хорошим противцинготным средством.

Водоросли, пригодные в пищу, произрастают во всех морях СССР. Среди них нет вредных и ядовитых, наоборот, большинство из них полезны, так как содержат бром, йод и другие микроэлементы.

Широко распространены в наших северных морях бурые водоросли ламинарии (морская ка-



Лишайниковая тундра  
Фото А. Н. Кулиева

пуста). Ламинария сахарная имеет плоское, мясистое, листообразное с зубчатым краем, темно-зеленое, очень длинное слоевище. Из нее приготавливают супы, приправы, салаты. Делают даже муку для лапши и печенья. У морской капусты пальчатой слоевище пальчато-надрезанное, она используется так же. Ламинии хорошо регулируют деятельность желудочно-кишечного тракта.

Подлинное богатство Заполярья — ягодники. Всем известен небольшой полукустарничек (15—30 см высотой) черника. В ней относительно немного витамина С и каротина, но много дубильных веществ, сахаров и кислот. Сушеные ягоды издавна служат закрепляющим средством при колитах.

Голубика похожа на чернику, но крупнее, с сизоватыми листьями. Ягоды также крупнее, чем у черники, синеватые, слегка водянистые, со-





Скалистый накипный  
лишайник  
*Фото Е. В. Арбузова*

держат витамин С, каротин, еще более витаминозны листья голубики.

Не менее популярна брусника с блестящими, кожистыми, на зиму не опадающими листьями. Ягоды ярко-красные, обладают противосцинготным действием, содержат бензойную кислоту и потому очень долго сохраняются. На зиму ее мочат в бочках, воду из-под моченой брусники используют как хорошее слабительное средство, а порошок из растертых ягод принимают при расстройствах кишечника. Отвар листьев вполне может заменить чай.

Водяника (шикша) — маленький стелющийся кустарничек с неоппадающими узкими листочками и шаровидными черными ягодами, вполне съедобными в сыром виде. Жители арктического побережья используют шикшу как лекарственное растение, снимающее головные боли, поднимающее жизненный тонус при переутом-

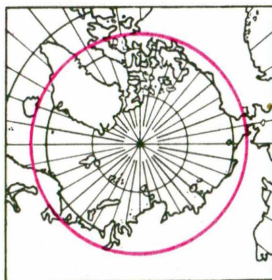
Ягоды водяники (шикши)  
и брусники  
*Фото С. А. Баландина*

лении. Рекомендуется употреблять ее в небольшом количестве.

В последнее время Север все больше испытывает воздействие хозяйственной деятельности человека. Проводятся изыскательские работы, прокладываются дороги и трубопроводы, строятся города и поселки, разрабатываются по-



лезные ископаемые. Все больше появляется людей, работающих в тундре, но недостаточно хорошо знающих ее природу. Поэтому знакомство с некоторыми съедобными растениями тундры может оказаться чрезвычайно полезным в непредвиденной ситуации.



## топонимика Арктики

### Находке 32 тысячи лет

На побережье моря Лаптевых с давних времен существовал промысел — сбор мамонтовой кости. Свидетельство тому — названия мыс Мамонтов Клык западнее Оленёкского залива, мыс Мамонта на побережье Быковского полуострова, неподалеку от современного порта Тикси.

На мысе Мамонта тунгус Осип Шумахов в 1799 г. обнаружил торчавший из берегового обрыва, скованного многолетней мерзлотой, бок почти целого мамонта. Осип терпеливо ждал несколько лет, пока мамонт вытаял полностью и скатился на прибрежную отмель. Тогда он отрубил десятипудовые клыки и выгодно продал их в Якутске. В 1806 г. о находке случайно узнал находившийся здесь проездом адъютант Петербургской Академии наук Михаил Адамс. Он выехал на берег Северного Ледовитого океана, собрал останки мамонта и доставил их в столицу. Так был получен первый в России полный скелет этого вымершего животного. Недавно с помощью радиоуглеродного метода определили, что находке Адамса 32 тыс. лет.

Окрестные урочища мыса Мамонта, холм, озеро тоже со временем получили названия Мамонтовых.

### «Зоопарк» на карте

В том, что в Арктике много Медвежьих, Нерпичьих, Моржовых, Оленьих, Гусиных мысов и островов, нет ничего удивительного. Там эти животные часто встречаются. Однако на арктической карте имеются и совершенно дикие названия для этих мест «животные» названия. Например, в честь верблюда. Да не одно: гора Верблюд на берегу новоземельской Русской Гавани и мыс Верблюжий (Сфинкс) на Чукотке. Есть на Новой Земле полуостров Крокодил и мыс Гусеница, на Таймыре — остров Еж, мыс Улитка, озеро Головастик, на острове Врангеля — гора Осьминог. Своей формой они чем-то напомнили полярикам этих животных.

Пингвин тоже в Арктике не водится. Мыс Пингвин на острове Нансена в Карском море назван гидрографами по названию их судна, которое перед этим работало в Антарктиде, где и получило свое имя.

Недалеко от мыса Челюскин находится остров Чижик. Но не тот, который «из Фонтанки воду пил», хотя таймырская Фонтанка течет сравнительно недалеко. Остров назван в 1937 г. по кличке собаки.



Антарктика



# Под Южным Крестом





**Алексей РУДОЙ**

## **ПРОШЛОГОДНИЙ СНЕГ**



**Рудой Алексей Николаевич.** Родился в 1952 г., окончил геолого-географический факультет Томского университета. Географ-гляциолог. Участвовал в двух Советских антарктических экспедициях, работал на Алтае, Чукотке. Опубликовал около 20 научных работ и пять научно-популярных статей в местной печати. В сборнике «Полярный круг» публикуется впервые. Живет в Томске.

В успех нашего похода к куполу «С» не верил никто: была уже середина января. Одни, меньшинство, считали, что они (то бишь мы), наверное, доползут до своего купола где-нибудь к середине марта, ну а там — куда они денутся, спасут их самолетами либо наши, либо американцы. Другие, большинство, открыто заявляли: «Что же они (то есть опять-таки мы), дураки, что ли, на ночь глядя в такую даль идти!»

Даже старший мирнинский повар Гена, большой знаток всего на свете, ворчал:

— Ну куда же вы столько продуктов набираете, все равно через месяц назад прибежите! Сколько вам идти? Полторы тысячи. И назад столько же? Ну, считайте сами, это же дальше, чем до Востока! Да вы еще работать собираетесь?! Ну вот! В прошлом году ребята в это же время вышли, и что? Половины не прошли!

Купол «С» — одна из вершин крупнейшего ледораздела Восточной Антарктиды. 75° южной широты, 124° восточной долготы. Ледники текут как реки. И если бассейны рек разделяют водоразделы, то бассейны ледников — ледоразделы. Чем ближе к ледоразделу, тем медленнее «течет» ледяная река, тем древнее лед, залегающий «на дне». И в осевых частях ледоразделов ледниковая толща хранит в себе наиболее полную информацию о климатах — за десятки и сотни тысячелетий.

В середине 70-х годов на куполе «С» была создана летняя полевая база США. Доставка сюда специалистов и оборудования была с немалыми трудностями налажена американской авиацией. Но игра стоила свеч. Французские и американские полярники в течение не-

скольких лет выполнили здесь интереснейший комплекс наблюдений. Еще интереснее (и труднее) был поход санно-гусеничного поезда от побережья материка до купола «С». Был бы! Неудачей закончился поход австралийцев со станции Кейси, поход французов со станции Дюмон-Дюрвиль.

В январе 1977 г. со станции Мирный к куполу «С» вышел советский санно-гусеничный поезд. Пройдя около тысячи километров и не дойдя чуть более 500 км до американской базы, поезд повернул назад: начиналась южнополярная осень, температура воздуха упала ниже  $-60^{\circ}$ . И все же начало было положено, снегомерные вехи, которые выставил этот поход, обозначили около двух третей пути...

Азарт в Антарктиде — вещь опасная. Однако азарт плюс экспедиционный опыт часто дают лучший результат, нежели опыт без азарта. Сан Саныч — Александр Александрович Шабарин — руководитель похода и мысли не допускал, что в этом году поход не удастся. Еще на корабле, обсуждая проблему нехватки времени, мы решили сделать все от нас зависящее, чтобы программу выполнить. Больше на эту тему не разговаривали.

Так уж получилось (не было в том нашей вины!) — мы долго не могли пробиться к побережью, долго разгружались. И только 24 января — южное лето было уже на исходе — наш санно-гусеничный поезд вышел из Мирного.

Мощный снегоходный тягач «Харьковчанка», специально оборудованный для Антарктиды, тянул за собой 40-тонные сани, груженные горючим для дизелей. Вторая машина, тягач АТТ, каких много работает в полярных районах, тащил за собой наш балок.

Новые «Харьковчанки», работающие сейчас в Антарктиде, бывают двух видов — с камбузом и без него. В наш поход ходила бескамбузная машина. В ней расположены шесть спальных полок, столик и несколько шкафов. Кроме этого имеется маленький отсек для научной аппаратуры. В нем со своими многочисленными приборами размещался австралийский гляциолог Нил Янг. Из салона через съемный люк можно попасть в кабину водителя, не останавливая тягач, что очень удобно при плохой погоде. В кабине кроме обычных приборов установлен и застекленный самолетик гиropолукомпас для корректировки пути.

Во внутриконтинентальных антарктических походах приходится считаться с отсутствием каких-либо ориентиров на местности. Прокладка маршрута производится в общем так же, как и в океане, — по заранее проложенному на карте курсу, который систематически выверяется в походе по небесным светилам, как правило, по солнцу. Для этого в крыше тягача смонтирован специальный люк, прикрытый прозрачной полусферой — блистиром. В нем и укреплен астрокомпас.

Балок, который тащил АТТ, служил и жильем (здесь было шесть коек), и камбузом, и кают-компанией, и лабораторией для работы с образцами, и мастерской для ремонта аппаратуры. В общем это был наш походный дом. Тесноватый, грязный от копоти соляровой печи-капельницы, но очень теплый и очень уютный домик-на-санях. Снаружи он был выкрашен в веселый — желтый с красным горошком — цвет и в среде полярников именовался «Мухомором».

Шестеро из 12 участников похода были опытными полярниками,

уже поработавшими в Антарктиде: руководитель похода А. А. Шабарин, гляциологи Павел Королев и Нил Янг, механики-водители Валерий Пинегин и Александр Петров, радист Олег Карпов. Остальные, хотя и имели опыт полевых работ в горах, в Антарктиду попали впервые: геофизики Анатолий Черкасов, Борис Кузнецов, Борис Серебряков, Николай Зеленский, врач-физиолог Виктор Бабич. И автор — гляциолог.

В походе мы крепко сдружились. Люди разного возраста (от 25 до 59 лет), разных специальностей и разных национальностей, мы были объединены общей целью, делали одно дело в условиях, которые принято называть экстремальными.

За те десятилетия, что научные и транспортные санно-гусеничные поезда ходят в глубь Антарктиды, на участке между Мирным и Пионерской скопилось немало всевозможных предметов, разбросанных широкой полосой вдоль трассы. Это и алюминиевые вехи, почти утонувшие в снегу, и пирамиды из бочек, и отдельные бочки, трубы. Здесь можно встретить вешки-предостережения, вешки-напоминания, а то и просто дружеские шуточные послания друзьям, которые пойдут следом. Они намалеваны яркими красками на фанерных дощечках. Например: «Смирнов! Копай тут! Под снегом — много спирту!» Или что-нибудь еще более соленое, предназначенное исключительно для сурового мужского глаза. Женщины здесь в обозримом будущем не предвидятся.

Все поезда независимо от конечного пункта проходят этот участок и только после Пионерской расходятся по своим направлениям. Для экономии времени все стараются идти по утрамбованному следу предыдущих поездов. Но прибрежные ледники быстро движутся, линейная скорость их перемещения в районе Мирного составляет в среднем около 200 м в год. Не остается неизменным и рельеф ледниковой поверхности, а значит, деформируется и след. При достижении пределов пластичности ледники «разрываются», и образуются глубокие трещины, смертельные для тяжелой техники. Они могут появляться ежегодно. Поэтому отрезок пути от Мирного до 105-го километра, самый крутой и самый коварный, регулярно обследуется с помощью авиации и систематически корректируется. По обе стороны от безопасного пути выставляются высокие вехи: либо нумерованные с помощью деревянных оголовников, либо просто с надетыми на их вершины старыми списанными валенками — черный валенок заметен на снегу издали. Этот коридор, обходящий трещины, заканчивается на 105 км так называемыми воротами в Мирный. В плохую погоду коридор практически непроходим. Каждый метр, сделанный в сторону от курса, здесь опасен: можно наткнуться на старый сместившийся след, ведущий в пропасть, можно в непогоду выйти на старую, не занесенную еще снегом, но уводящую в сторону веховую трассу, и опять-таки быть беде.

Вехи, видимые на экране радиолокатора, приходится опознавать визуально, пешком. Отсюда и неизбежные частые остановки поезда.

Каждый походник знает, как в сумерках, в метель искать веху, расположенную в 200—300 м от стоянки, пусть даже приблизительно извест-

но направление. Ничего приятного в этом нет. На тягачах зажигаются навигационные огни на мачтах (от которых, впрочем, уже в нескольких метрах немного толку). В тяжелой одежде, спотыкаясь о заструги, люди, считая шаги, бредут сквозь пургу и, чтобы не заблудиться на обратном пути, выставляют собственные вешки сначала в створе с тягачом, а затем, потянув машину из виду, — в створе друг с другом. Так доходят до предполагаемого местонахождения вехи. Потом кто-нибудь остается на месте, а остальные начинают кружить вокруг до тех пор, пока цель не будет найдена.

Так почти каждый день, и по многу раз в день — то поиски следа, то поиски вешек.

...Читаю вслух из Сименона: «А воздух здесь почти такой же горячий, как во Флориде...»

Я жду, пока растают пробы снега, чтобы слить их в полиэтиленовые баночки и затем увезти в Москву. Доктор скальпелем разделявает курицу. За иллюминатором завывает ветер, трясет пурга «Харьковчанку». Мы стоим. Мы уже успели заправиться, и вот теперь камеральные, если можно так выразиться в походе, работы. Я занимаюсь «мокрыми делами», у доктора «операционные часы».

— Док, хочешь во Флориду?

— Нет! — мрачно отвечает доктор.

— А куда ты хочешь?

— Домой!

Пинегин, заглядывая в салон, бросает обычное: «Я сейчас сдерну, ребята, посмотрите!» Мы хватаемся за жестко укрепленные предметы, одновременно придерживая ногами, спинами все то, что может упасть, вывалиться и так далее. Толчок — и мы трогаемся с места, к которому примерзли за время стоянки.

Программа похода разнообразна и интересна. Геофизики устанавливали по маршруту автономные магнитно-вариационные станции (АМВС), которые в течение года должны были измерять и регистрировать на фотопленке напряженность магнитного поля планеты. Нил Янг проводил радиозондирование льда, геодезические, гравиметрические и барометрические наблюдения. Виктор Бабич кроме приготовления пищи интересовался влиянием геомагнитного поля на живые организмы, для чего ежедневно истязал наши уже изношенные в походе, но (из личного расположения к доктору) готовые к новым жертвам тела с помощью новейших методов медицинской науки.

Наша задача, задача гляциологов, заключалась во всестороннем изучении снежно-фирновой толщи по трассе. Главным образом нас интересовала величина годовой аккумуляции снега. Для этого мы измеряли высоту снеговых реек, установленных ранее. Разница в отметках и составляла величину снегонакопления. Там же, где реек не было, мы ставили новые и по ним брали первичные отсчеты для следующих походов.

Исследования структурных и других особенностей снега и фирна проводились в шурфах, в которых очень хорошо заметно все разнообразие этой одноликой, на неискушенный взгляд, холодной толщи.

Работы у гляциолога много: бурение скважин, измерение температуры снега на поверхности и послойно в шурфах, отбор образцов снега и фирна на различные виды анализов... Каждый день в снегу, каждый день в холоде мы занимались интереснейшим делом: выясняли, как живет ледяной континент, что готовит в будущем эта гигантская кухня погоды?

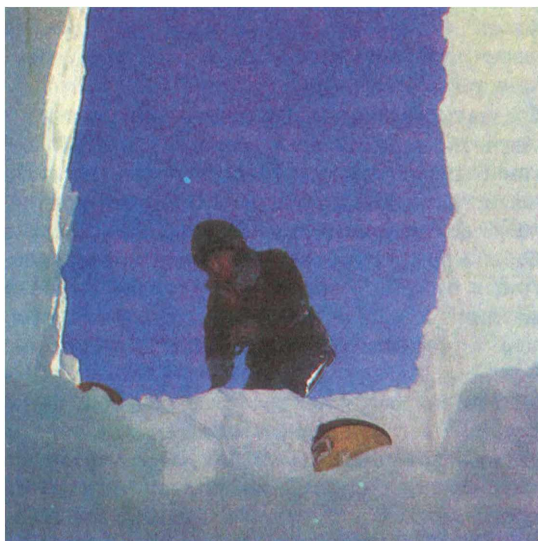
Здесь просто смешно прозвучала бы поговорка о прошлогоднем снеге. Из шурфов, пройденных в глубине Антарктиды, можно набрать снег, выпавший, например, в 1900 г.! Но для этого нужно выкопать эти шурфы, разобраться с затейливо чередующимися слоями, полосами, льдистыми включениями, корками... Ведь снег такой замечательно разный!..

— Так как там насчет прошлогоднего снега, Алексей Николаевич?

— Понятия не имею, — бурчу я, скрывая одышку. — А вот как там насчет свежего чая?

Мы явно не в равном положении. Мой собеседник стоит наверху, метра на три выше меня, я же, скрючившись, сижу на дне шурфа, залепленный снегом, и пытаюсь через запотевшую градуированную лупу разглядеть форму снежных зерен. Конечно, я понимаю: век спутников, человек в космосе и так далее. Может быть, и неловко в научном отчете о гляциологических исследованиях в Антарктиде, в главе «Приборы и аппаратура», писать, что основными инструментами, с помощью которых мы пытаемся разгадать одну из главных головоломок Антарктиды — направление изменения баланса массы антарктического ледника, были лопата сов-

Пройден очередной шурф



В глубине осенней  
Антарктиды



ковая и пила-ножовка. Ну а что же делать, если снег нужно обязательно посмотреть, причем не только и даже не столько снег, залегающий на поверхности, а тот, прошлогодний, позапрошлогодний и так далее. И чем древнее снег, тем он интереснее. Тем больше полезной информации можно выжать из него, обычного для большинства людей снега. Трудно удержаться и не сказать: «Для большинства нормальных людей», потому что какой же считающий себя нормальным человек поедет на край света, заберется на купол Антарктиды, возьмет лопату, выкопает яму и будет мерзнуть в ней часами?

Разумеется, я сгущаю краски, у гляциологии много сложной аппаратуры, масса новейших методов. Но все равно: без шурфов никак нельзя!

Некоторые наши коллеги считают, что в науке, где присутствуют пила и лопата, отсутствует сама наука. Мои ежедневные копания в снегу часто служили предметом дружеских насмешек, в которых кроме оригинальных, действительно смешных шуток использовался весь проверенный, а потому действенный их арсенал типа «топором чинить осциллограф».

Мне доказывали, полушутя, конечно, что вот, мол, отладим метод, усовершенствуем аппаратуру, и гляциологи будут не нужны: проедутся радиофизики по Антарктиде, прокатятся, просветят, что там еще не просветили, прозондируют... И все сразу станет ясно! Я, представляя в походе гляциологию, защищался, говоря, что радиозондирование — безусловный прогресс, прогресс и в гляциологии, потому что замечательнейший радиолокационный метод — это еще один из многих тоже замечательных физических методов в науке о снеге и льде. Затем брал пилу и лопату и приступал к очередному шурфу. Понятно, хорошо бы приспособить для этих дел какой-нибудь ямокопатель. Но где ж его взять в походе...





Мы шли по вешкам, поставленным поездом Шабарина в 22-й экспедиции. Тогда удалось пройти только 670 км от Пионерской, и в середине февраля из-за сильных морозов и нехватки времени поезд был вынужден повернуть назад. На этот раз нам предстояло дойти до купола «С» и вернуться в Мирный к теплоходу «Эстония». Предложенный Сан Саньчём запасной вариант — удлинить сроки похода, выполнить программу и возвращаться на Родину на «Михаиле Сомове», который должен покинуть Антарктиду в мае — июне, руководство Арктического и Антарктического научно-исследовательского института категорически отвергло. Мнение же наших механиков-водителей было также вполне определенным: если до 10 марта не сползем с купола, в Мирный не придем вообще.

В начале февраля Карпов принял радиограмму от начальника сезонного состава 23-й экспедиции. Нам предлагалось пройти маршрут, в районе станции на куполе «С» накатать тягачами полосу для Ил-14 и, оставив технику, эвакуироваться самолетами. Но при этом варианте, как заметил начальник похода, вся наша затея превращается в пустую прогулку. Ведь на обратном пути надо произвести ревизию уже установленных АМВС. Пинегин категорически заявил: «Я лучше сутками из тягача вылезать не буду, но технику не брошу!»

Вот и приходилось работать сутками. Мы сменяли друг друга за рычагами, меняли сломанные пальцы в гусеницах тягачей, которые лопались на 60-градусном морозе, как спички. Мы занимались своей научной работой и пилили снег для воды, мы чинили на ходу технику и разваливающийся на застругах балок, разбивали в пургу снегомерные полигоны и укрывались от ветра в шурфах. И шли наверх, на купол.

Каждые 2 км, каждые 10 минут — остановка. За 1,5—2 минуты мы успевали с Королевым отобрать пробы, измерить плотность и аккумуляцию снега, снять напряженность магнитного поля. (Отобрать и замерить — не проблема, проблема записать! В тягаче — от тряски, а на улице — от ветра и холода карандашом в нужную графу не попадешь!) Потом мощный вдох перегара из выхлопной трубы урчащего тягача, прыжок — и мы в кабине. До следующей точки можно отдышаться. И вновь остановка вновь прыжки... Каждые 100—120 км — разбивка полигонов, магнитных станций, проходка шурфов. И опять замена пальцев, опять заправка...

Купол «С». Место, до которого, несмотря на многочисленные попытки, не добирался еще ни один санно-гусеничный поезд в мире. Наши тягачи остановились в километре от станции. Дальше из уважения к хозяевам мы пошли пешком.

Сезонные работы были уже завершены, база опустела. Мы застали здесь лишь павильоны и стройные ряды теплых палаток. В одной из них для нас оставлены письма. «Советским походникам от Дика Камерона, руководителя национальной гляциологической программы (США), секретаря Международного антарктического гляциологического проекта, декабрь, 1977.

Добро пожаловать на купол «С». Мы надеемся, что ваш героический поход закончится благополучно и вы со славой вернетесь в Мирный. При-

мите наши скромные подарки. Привет д-ру Трешникову и д-ру Котлякову. Дик Камерон».

Вот так! Мы как-то не рассматривали наш поход под таким углом зрения: «героический», «со славой»... Французы были лаконичнее: «Советским походникам — с наилучшими пожеланиями от французских полярников. 31 января 1978».

Заинтригованные подарками, мы с необычной для этих мест (высота более 3200 м над уровнем моря, воздух — 57,7° С, поземка) скоростью оттащили два ящика в балок. Бочки бы с соляжкой так таскать! Что ж, презент даже очень зарубежный: «Мартель», черный «Джони Уолкер», сигареты, шоколад... Очень кстати. После месяца трудного пути можно было себе позволить отвлечься от холода и работы. Не думать о пути обратно, который хоть и ведет домой, но — мы все отлично это понимали — будет гораздо тяжелее, чем дорога на купол «С».

Утром все вместе сочиняли ответ.

«Дорогие американские и французские коллеги! Благодарим вас за приятный сюрприз. Очень жаль, что не застали вас в лагере. Надеемся на встречу здесь в будущем году. Приезжайте к нам в гости по нашему следу. В знак нашей дружбы примите наш маленький подарок. 23.2.1978 г. Коллектив советско-австралийского похода на купол «С»».

Потом с помощью Нила Янга квалифицированно перевели текст на английский язык, вложили листок в полиэтиленовый пакет с «нашим маленьким подарком» (водка, коньяк, шоколад, «Мишка на севере» — чудеса какие-то, откуда у Шабарина это?!) и отнесли все на станцию. Только через год сумеют вкусить наши дары гостеприимные хозяева купола «С».

23 февраля — это личный праздник каждого из нас. Не случайно мы стремились достичь купола именно в этот день. Кроме того, 23 февраля Шабарин отмечает свое второе рождение — в этот день много лет назад, в войну, его, тяжелораненого, вынесли с поля боя, спасли ему жизнь.

— Победу отпразднуем, когда будем поплевывать с борта «Эстонии», — сказал Пинегин...

Южнополярная ночь все же настигла нас в пути. Световой день становился все короче, а температура воздуха почти не поднималась выше — 50°. Стоковые ветры на обратном пути задували с тыла, и снег, поднятый гусеницами тягачей, засыпал колею. Мы петляли, теряли след, теряли самое драгоценное — время. И еще проблема — запасные пальцы для траков.

Из Мирного мы захватили минимальный запас пальцев: столько, сколько осталось от зимовки. Руководство предыдущей экспедиции на нас не рассчитывало, а наше запасное оборудование ехало на дизель-электроходе «Михаил Сомов», который застрял где-то во льдах. Там же, кстати, плыла и наша картошка. Ждать мы не могли, а потому вышли налегке, собрав все пальцы в Мирном и немножко обобрав другие, менее, как мы считали, сложные походы.

В конце февраля Пинегин, осмотрев в очередной раз гусеницы АТТ, обнаружил девять сломанных пальцев. «И это только по дыркам в траках, а если с молотком пройти — все пятнадцать наберутся», — заключил

он осмотр. Впереди еще почти 900 км ходу. Решили менять пальцы только тогда, когда дырки появятся с обеих сторон трака. Запасных пальцев оставалось только восемь (Пинегин же считал — семь, один нужно прибегать до Мирного: кое-кого, если вернемся, по голове стукнуть).

Валера Пинегин очень скучал по дому. Он уже отжимовал и собирался на «Башкирии» уходить на Родину. Но опытных механиков не хватало, и ему предложили остаться на сезон. Он часто высчитывал, когда закончится поход, как долго будет в пути «Эстония», надеялся к Первомайским праздникам быть дома. Поэтому каждая внеплановая задержка похода его волновала, пожалуй, не меньше, чем Сан Саныча. Однако нервы своими мыслями Пинегин никому не трепал, переживал все молча и, будучи знатоком своего дела, справедливо полагал, что вероятность задержки уменьшится, если лично он будет как можно чаще контролировать состояние техники. Так же относился к своим обязанностям и Шура Петров, но Пинегин в отличие от него даже рычаги тягача давал нам очень неохотно, и то лишь тогда, когда сам от усталости вести уже не мог.

Самая серьезная задержка похода могла случиться, если «разуется» один из тягачей. В пургу, при очень низких температурах надвигающейся зимы обуть тягач очень сложно, почти невозможно. Машину пришлось бы бросить. А вместе с ней — и груз, приписанный к тягачу. Горючее, продукты, аппаратуру надо было бы размещать на оставшемся тягаче, людям пришлось бы жить и работать в неимоверной тесноте уцелевшей машины, где и при нормальном раскладе одновременно одеваться и раздеваться невозможно. Наконец, одинокий тягач в центре Антарктиды, в пургу, да еще без пальцев — верная катастрофа.

Поэтому за состоянием гусениц следили все. Несмотря на нехватку времени, часто останавливали машины для осмотра, в пути по очереди вылезали на капот, а то и вовсе не уходили с него, хотя большинство давно обморозили лица и руки.

Пятого марта Олег Карпов принял две радиогаммы от начальника Мирного А. Б. Будрецкого: *«Всем поездам! В связи со сложной ледовой обстановкой в районе Молодежной возможен вариант направления «Эстонии» сначала в Мирный. Возвращение поездов, завершение сезонных работ — до 12 марта... Ответ жду у аппарата».*

*«Поезд Шабарина. Моисеев стоит на 260 км от Пионерской. Полетели ремни привода вентилятора. Есть ли возможность ему помочь? В случае необходимости будем делать сброс самолетом. Если вам что-либо срочно нужно — сообщите: это последняя возможность. Нужна погода, точное местонахождение».*

Ответ: «Мирный, Будрецкому. Моисеева догоним 8-го. Шабарин».

...Но догнать терпящий бедствие гляциобуровой отряд Бориса Моисеева нам не удалось. Сильная поземка перешла в низовую метель, и в ночь с 7 на 8 марта поезд был вынужден остановиться, и нужно было решать: переждать пургу или двигаться дальше.

В сущности решать было нечего. До Мирного оставалась не одна сотня километров, до 12 марта — чуть более четырех суток, пальцев нет, чай кончился. Впереди Моисеев. Ждать погоду осенью — дохлый номер. Надо ползти, и ползти без остановок, успеть к «Эстонии», домой.

Сан Саныч, чувствовалось, беспокоился: в такую погоду, даже если будет все нормально с тягачами, мы можем промахнуться и не попасть в ворота Мирного — последний, самый ответственный участок пути.

Утром 8-го несколько часов заводили тягачи. Они промерзли насквозь. Одновременно пытались запустить автономный движок в балке — бочки на камбузе полны льда, воды не было не только для умывания, но и для кухни.



Разгрузка вертолета на припае в районе Молодежной

К обеду наконец взревели дизели, и поезд почти вслепую, на первой скорости, на ощупь загремел по волнам стеклянно-твердых заструг. На каждой волне нос тягача задирался, потом машина с металлическим всхлипом падала в мутное молоко пурги. Каждый толчок воспринимался очень болезненно, мы физически чувствовали, как напрягаются пальцы в гусеницах.

«Харьковчанка», штурманский тягач, пошла вперед и моментально пропала в снежном крошеве. Мы двинулись по ее следу...

— Ни черта не видно! — выругался Пинегин, всматриваясь в окно.

Тягач подкинуло на заструге. Пинегин резко сбросил газ и повернулся к Королеву. Павел что-то крикнул, схватил молоток и с трудом открыл дверцу машины. Через минуту он ввалился в кабину, снял рукавицу и поднял указательный палец. «Еще один полетел», — понял Пинегин. Он закрыл лобовое стекло — все равно ничего не видно, пора менять тактику. Кабина забита снегом, ноги стыннут даже в унтах.

Королев опять выбрался наружу. Отшвырнул темные очки, жгущие

переносицу, взгляделся вперед и наконец замахал в открытую дверцу рукой:

— Левее... яма, прямо... Сто-о-о-й! Ушел со следа, пропустил...

Нужно выходить, искать след.

Сколько минут можно выдержать, стоя на капоте, уцепившись немощными руками за дверцу и до рези в глазах на бешеном ветру вглядываясь во мглу? Пять, десять? Этого хватает, чтобы обморозиться. Потом замена.

Иногда приходилось идти впереди тягача, показывая направление примостившемуся на капоте. Тот в свою очередь передавал направление водителю. Идущему впереди невесело — можно попасть под тягач...

Вечером стали окончательно. Стемнело, ветер усилился, видимость стала еще хуже. След пропал, спидометр показывал какую-то фантастическую цифру. По его данным, мы должны бы быть уже где-нибудь в районе моря Дейвиса, у острова Хасуэлл... Несколько раз пытались связаться с ушедшей вперед «Харьковчанкой». Но Карпов не волшебник, да и ни одна нормальная рация в такую пургу работать не захочет...

— Как это называется? Романтика, да? — ни к кому не обращаясь, сказал Пинегин, грея у капельницы руки.

— Романтика подгорелой каши...

Мы сидели в натопленном балке, курили. Вечер 8 марта. Вот и опять праздник. Балок скрипел и трясся от ветра, простуженно хрипела неприветливая осенняя Антарктида.

Хорошо понимая серьезность положения, мы, не драматизируя в общем ожидаемую ситуацию, обсуждали наши дела.

— Балок вот-вот совсем развалится, передняя стенка еле держится. Как бы до Мирного не отвалилась вместе с твоей, кстати, Леша, полкой... Как дальше спать думаешь? — поинтересовался Коля Зеленский.

Да, стенка в самом деле еле дышит. Вчера лопнул трос, стягивающий балок спереди, и уголки, наваренные по наружной стене, отвалились. Конечно, при такой погоде управлять тягачом аккуратно трудно, где там вал, где яма — не поймешь... Ну, с балком потом разберемся.

Ввалился заснеженный Королев:

— Один треск в наушниках! Ну ничего, паек доедят, прибегут!

Серебряков резонно заметил, что мясо на «Харьковчанке» есть, ток там тоже есть, так что супчик сварить не сложно.

— Не очень-то он вкусный будет, супчик этот, соль-то вся у нас!

Тем временем в балке стало резко холодать. В баке капельницы кончилась солярка. Днем, во время возни со следом, у всех вылетело из головы, что бак не заправляли дня три, печку же жгли постоянно. У нас в тягаче было немного бензина для движка, а вся солярка и оба насоса находились в санях «Харьковчанки».

— Ну, что же, — сказал Зеленский, — заполним бак керосином.

Королев что-то тихо буркнул про бравых полярников и затем уже громко спросил:

— А качать чем, с ведрами бегать будешь?

— Побегая, что ж еще делать, не замерзать же!

Оделись, взяли шланг, ведро, выпали из еще теплого балка в черный

жгучий хаос. Выпали, потому что метельной антарктической ночью выход из балка или тягач воспринимался как прыжок из самолета в темень, зимой и без парашюта... Часа за два удалось закачать в бак капельницы четыре ведра керосина.

Потом снова готовили снег для воды, настраивали рацию. Пинегин пытался завести замерзший тягач. Под утро он появился заиндевелый в балке и доложил:



На рейде Мирного

— Ну, братцы, сами мы не тронемся! Пока грею котел, садится аккумулятор. Пока заряжаю аккумулятор, падает температура в котле.

— Да-а, встреча с «Эстонией» теперь накрылась, — проговорил Витя Бабич.

— Пойдем на «Сомове» через Амстердам, как я и запланировал, — сказал Королев.

— Кому он нужен, этот Амстердам, — сказал Зеленский. — Надо что-нибудь придумать.

— Может быть, попробуем от движка завести? — спросил Борис Серебряков.

Королев поперхнулся дымом от сигареты Пинегина, хмыкнул и извлек из своей как всегда ненастроенной гитары какой-то дикий аккорд.

— Ну, — явно несправедливо заявил он, — там, где за дело берется Серебряков, ничего не получится. Можешь, Пинегин, теперь не суетиться, мы теперь и на «Сомов» не попадем! Как же ты, Боб, от движка 80 ампер получишь, хотел бы я знать?

— А что, сейчас поглядим, какие у меня диоды стоят. Теплоотвод вон из алюминиевой рейки сделаем... Попробуем, чего же сидеть!



Ребята, тихо! Что-то лязгает! — сказал Пинегин.

Действительно, сквозь вопли пурги до нас донеслись явно инородные звуки. Балок неожиданно подпрыгнул и, покачавшись на гребне заструга, сполз вниз. Никак наши?

А в балок, гремя обледенелыми унтами, уже заходили наши пропавшие товарищи, о судьбе которых мы все думали, молча волновались и по которым успели соскучиться.

— Живые?! — крикнул Борис Кузнецов, сдирая с бороды и усов ледяную маску. Из-под льда на его лице проступила сине-бурая короста, на губах — красная корка. Нелегко, видно, пришлось ребятам ночью.

Королев отложил гитару и принялся штопать шерстяную перчатку.

— Кузнецов, закрой дверь, Антарктиду растопишь! Живые... Чуть балок не раздавили!

Зеленский выполз из угла:

— Будешь тут с вами живыми! Сидели спокойно, тихо... Приехали! А кстати, почему вы решили наехать на нас сзади, а не спереди? Спереди-то вроде сподручнее было бы, а так — вираж...

— Хм... Почему... — Саныч налил себе кипятку, не спеша приготовил бутерброд с приличным слоем джема, присел на полку и начал рассказывать.

Оказывается, обогнав наш АТТ, экипаж «Харьковчанки» решил больше не испытывать судьбу и встать на ночь в надежде, что утром погода будет получше. Чтобы в темноте мы случайно на них не наткнулись, им пришлось сойти с колеи и остановиться параллельно следу в 2—3 м. Через несколько часов они забеспокоились: нам давно пора бы уже быть на месте. Никто не подозревал, что АТТ прошел буквально в двух шагах от «Харьковчанки», пурга заглушила и рев двигателей и свет огней. Мы шли вперед, считая, что догоняем ушедших. Они же, волнуясь, что с нами что-то случилось, повернули в обратный путь, нам на помощь. Таким образом, в течение нескольких часов тягачи расходились в разные стороны. Как и нам, экипажу «Харьковчанки» пришлось по очереди брести перед машиной и при свете фар смотреть след. Так они обнаружили, что мы разминулись.

«Харьковчанка» развернулась нам вдогонку. Тогда с ними и произошло несчастье, которого все так боялись: тягач разулся. Ночью, в пургу, без помощи второй машины — со стороны Антарктиды это было просто нечестно. Как они смогли вручную натянуть гусеницу, невероятно!

— А если на собаках да лошадях да на Южный полюс?! Да спать в палатках? Вы что, ребята?! Ну, и мы тоже ведь не дураки же — в двух шагах от Мирного, в конце похода замерзать! Мы еще не долюбили! — воскликнул Петров. Поглядев на Королева, он добавил: — И когда стало все ясно, нам очень захотелось есть. Мы поспешили на встречу с вами, дорогие друзья. А чтобы не пугать вас своими лицами, мы решили вас немножко предупредить о своем визите и чуть-чуть наехать... Прервать, так сказать, детские сны Королева...

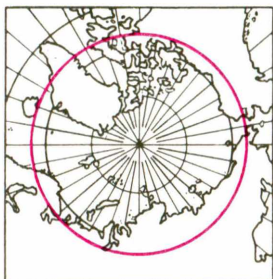
— А иди ты... — Король улынулся и швырнул в Шурика перчатку.

— Ну вот, и слава богу, — заключил Сан Саныч. — Наверное, трогаться пора, ребятки, у нас еще 105-й впереди...

— Послушай, Олег, а ведь завтра должно быть видно море!

— Обязательно будет! Будет и море, и Мирный... Прием.

Почти окончив поход, на пороге Мирного, мы имели право рассчитывать на удачу. И нам повезло. 105-й километр встретил нас солнечной, безветренной погодой, ворота в Мирный мы проскочили стремглав. 12 марта, во второй половине дня, мы вступили в Мирный. Нас встретили вспышки ракет, объятия друзей, письма родных и стоящая на рейде «Эстония»...



## топонимика Арктики

### Глава отечественной гидрографии

В 1898 г. была создана Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, базировавшаяся в Архангельске. По сути экспедиция уже работала по обследованию Обь-Енисейского района в 1894—1896 гг., правда, под другим названием. Теперь она была усилена и развернула работу в Баренцевом море. Шесть лет экспедицией командовал Андрей Ипполитович Вилькицкий. Его имя помимо мыса на восточном побережье носят мыс, залив и ледник на западе Северного острова Новой Земли, а также группа островов в северо-западной части архипелага Норденшельда у берегов Таймыра.

Вся жизнь этого человека безраздельно отдана гидрографии. После окончания Морского корпуса и академии, трехлетней стажировки по практической астрономии в Пулковской обсерватории перед ним открывалась широкая перспектива преподавательской деятельности. Но он не мыслил жизни без работы в море. Балтика, Онежское озеро, а затем на долгие годы Арктика стали его рабочим кабинетом. С 1907 г. он был руководителем Главного гидрографического управления. Вилькицкий, как никто до него, понимал задачи отечественной гидрографии и очень много сделал для ее развития. Можно сказать, он сгорел на работе.

### «Построили» озеро

На побережье залива Рогачева, что находится в глубине пролива Костин Шар на Новой Земле, есть озеро Парнайское. Происхождение этого названия пытались связать с ненецким словом *парнэ* — «ведьма, черт». Но ясность в этот вопрос неожиданно внес инженер-гидрограф И. И. Долотов.

В 1939 г. он, студент Гидрографического института Главсевморпути, строил геодезические знаки на берегу этого озера. На двух соседних сопках работали бригады студентов Никольского и Кувакина. Так получилось, что первую составили небольшие крепыши, вторую, наоборот, рослые ребята. Так как сопки были безымянные, то их и называли гора Малых Парней и гора Больших Парней. Со временем спустя этих названий уже не было на карте, но они с некоторым искажением дали название озеру.

**Владимир СТРУГАЦКИЙ**

## **АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЛЕГЕНДА**



**Стругацкий Владимир Ильич.**

Родился в 1950 г. В 1971 г. окончил Государственный институт культуры им. Н. К. Крупской. Журналист. Неоднократно бывал на дрейфующих станциях СП, плавал на атомоходах по Северному морскому пути. Работал в нескольких арктических и в 27-й Антарктической экспедициях, жил на станции Восток. Опубликовал пять книг, в том числе «Блуждающий странник океана», «Вперед — ледовая разведка», «К полюсам Земли». Все они посвящены Арктике и Антарктике, работе полярников. В настоящее время Владимир Ильич заведует отделом информации ленинградской газеты «Смена». Живет в Ленинграде.

Начальник экспедиции спросил:

— Евгений Дмитриевич, что можно в этой ситуации сделать?

Командир летного отряда Кравченко ответил сразу же:

— В этой ситуации ничего сделать нельзя. В такие морозы на Восток не летают.

Сегодняшние радиogramмы со всех советских антарктических станций лежали на столе начальника экспедиции. Все, кроме одной, были отодвинуты в сторону, а в самом центре лежала последняя, с внутриконтинентальной станции Восток. Эта радиogramма и заставила собраться в домике начальника экспедиции в Молодежной и командира летного отряда, и старшего врача Советской антарктической экспедиции Леонида Маврицына. В радиogramме сообщалось, что на Востоке умирает инженер-радиоэлектронщик. Умирает от сильного приступа гипоксии — горной болезни.

— Говорил сейчас по радиотелефону с Востоком. Восток настаивает на срочной эвакуации больного, — сказал Маврицын. — Врачи делают все грамотно, проводят интенсивную терапию, дают больному кислород. Но одышка нарастает. Частое сердцебиение. Температура повышена. Судя по всему, там еще пневмония... Врачи сказали, что запасы кислорода уже кончаются. Он ведь получает его уже несколько суток. Барокамеры на Востоке нет. В данной ситуации единственная возможность помочь — спустить больного с высоты, вывезти на береговую станцию. Иначе потеряем человека.

— На Востоке сегодня минус шестьдесят семь. Посадка при такой температуре невозможна, — повторил Кравченко. — Вы понимаете, что техника не приспособлена для таких температур. Остывают головки цилиндров, сты-

нет масло в трубопроводах, бензин в кристаллы превращается. У меня на таком морозе двигателя встанут.

Все молчали.

— Ситуация, конечно, странная, — сказал врач. — Уже два месяца человек на станции, человек молодой, период адаптации давно прошел. Говорят, два месяца было все нормально. И вдруг какой-то срыв. Чем он вызван — врачи понять не могут. Такой случай на Востоке впервые. Скорее всего резкое переохлаждение или излишняя физическая нагрузка. Это привело к ослаблению организма. Дизадаптация наступила совершенно неожиданно. Состояние резко ухудшилось десятого марта. Сегодня уже четырнадцатое. И, несмотря на такую интенсивную терапию, никакого улучшения...

Из домика начальника экспедиции — он почти на берегу океана — до рога идет в гору. Дом авиаторов наверху, на аэродроме. Вниз, к кают-компаний, к бане, спускаться отлично — ветер дует с купола, прямо в спину. Если сток ветра сильный — шагать не надо, он сам понесет. А вот когда идешь назад, в любой мороз семь потов прольешь. Ветер в лицо, дышать тяжело. Если мгла — идти надо, держась за канат. И все равно спотыкаешься — ползешь на четвереньках. Мгла уравнивает все вокруг — ни застрогов не видишь, ни прорубленных в снегу ступенек. Перед каждым шагом ощупываешь дорогу.

Кравченко поднимался в гору и падал. То, что надо лететь, что он полетит, он решил еще тогда, когда прочел радиограмму с Востока, когда сказал, что сделать ничего нельзя. Надо хотя бы сбросить запас медикаментов, сбросить кислородные баллоны. Врачи на Востоке использовали почти все, что у них было. Сестра на Востоке он не сможет. У самолета есть предел возможностей. Посадка при такой температуре за этим пределом. Ил-14 просто не выдержит — металл становится хрупким, как стекло. Из-за морозов и высоты Восток и «захлопывается» в самом начале осени до следующего лета — до декабря. Всю зиму люди, живущие там, знают: что бы ни случилось — никто на помощь не придет.

Больной в таком состоянии, конечно, долго не продержится. Когда они выходили вместе с Маврицыным из кабинета начальника экспедиции, стояли у крыльца, застегивая куртки, поднимая капюшоны и натягивая рукавицы, Кравченко спросил:

— Леня, сколько тот парень продержится?

— Дай бог, если несколько дней. Гарантий тут, Евгений Дмитриевич, и быть не может.

Парню еще и тридцати нет... А впереди целая зимовка — полярная ночь, и морозы не такие, как сейчас. На Востоке даже похоронить человека негде. Пустыня. Самая недоступная пустыня, в которую не пробраться уже до следующего лета.

Кравченко остановился, отдышался. Снял рукавицу, растер обожженные ветром щеки. С высоты склона оглянулся назад, на океан. Во мгле в море Космонавтов еле различимы громадные айсберги, а за ними — черная полоса воды.

Через несколько дней сюда, к Земле Эндерби, подойдет «Эстония». Настроение у всех чемоданное. Белый пароход, уютные каюты, салоны,

женские лица. Африка, Атлантика, тропики, Канарские острова, на палубе бассейн с океанской водой.

Многие вещи уже увязаны в брезентовые мешки. Мешок на плечо — и прощай, Антарктида. Отработали летчики свое. На Восток все необходимое завезли. С Комсомольской, где работают только в летний сезон, буровиков вывезли. В районе Антарктического полуострова с геологами десятки посадок «на целину» сделали. Из Молодежной в Мирный и на Новолазаревскую полярников отвезли. И даже отчет о работе летного отряда 27-й Советской антарктической экспедиции Кравченко подготовил. Все подсчитано уже до минут и килограммов: налетали экипажи самолетов и вертолетов 4061 час 20 минут, перевезли 1 754 615 кг грузов. Столько еще ни в одну экспедицию не делали.

Устали, выдохлись. Ведь летали в таких условиях, в каких там, на Большой земле, ни один руководитель полетов и самолет на полосу не выпустит. Садись там, где еще никогда не садись самолеты. «Ну, ребята, если бы Чкалов увидел, что вы тут выделяете, у него бы волосы дыбом встали», — говорили полярники.

Люди расслабились уже: вон от безделья поделки мастерят, вспомнили, как шары в лузу забивать.

Механики уже разбирают самолеты, консервируют на зимовку.

А он придет сейчас и скажет:

— Надо лететь.

И не сможет им гарантировать, что по дороге ничего не случится, что где-нибудь не застрянут. Если застрянут — пароход ждать не будет. Ему надо из льдов уже выбираться.

Любой полярник знает: скажи человеку, что ему предстоит зимовать 12 месяцев, и он ровно 12 месяцев отзимует. Один легче, другой тяжелее — но отзимует. «Полгода осваиваемся, а полгода домой собираемся», — говорят полярники. Но если уж полярник собрался домой, а ему говорят, что надо еще неизвестно на сколько остаться в Антарктиде, эти недели измотают его так, как вся зимовка не вымотала.

И еще один барьер должен преодолеть командир летного отряда Евгений Дмитриевич Кравченко. Прежде чем принять решение на вылет по маршруту Молодежная — Мирный — Восток, необходимо получить разрешение с Большой земли, из Москвы. Он уже доложил: полеты самолетов закончены.

Если он сообщит о необходимости экстренного рейса на Восток, он себя, конечно, обезопасит. Разделит с кем-то груз ответственности, который пока что лежит только на нем — летчике Евгении Кравченко. Но люди, сидящие сейчас за 17 тыс. км от Антарктиды, прекрасно знают, что летать в глубь континента в это время года — значит рисковать жизнью экипажа, самолетом. Захотят они на себя взять такую ответственность? Не начнут ли бесконечные консультации, не пойдут ли за советом в министерство? Скорее всего если и придет ответ, то со словами «вылет запрещая».

А если никому ничего не сообщать? Даже если полет пройдет нормально, самолет выдержит такие морозы, ему скорее всего самоуправства такого не простят. Скажут: «Ты, Евгений Дмитриевич, человек хороший, твои

благие намерения понимаем, но, если у нас в Аэрофлоте каждый будет такой самодеятельностью заниматься, мы далеко не уедем». Если по дороге на Восток что-нибудь случится, его лишат самого дорогого, что у него есть, — права летать. Прикажут положить на стол летное свидетельство пилота первого класса, которое заместитель министра гражданской авиации вручил ему несколько лет назад. Никто не посмотрит на то, что он восемь раз ходил в Антарктиду, зимовал, спасал людей, первым из летчиков сделал 200 полетов на Восток, налетал 13 тыс. часов, и где налетал — в основном в полярных районах, где для летчиков работа самая трудная. И будут говорить полярники: «Вот был у нас раньше в Антарктиде такой летчик — Женя Кравченко. Жаль, теперь не летает».

Кравченко решил никаких радиogramм никуда не посылать, о своем полете на Большую землю не сообщать.

Домой Евгений Дмитриевич добрался весь мокрый. Скинул полушубок, сбил шваброй снег с унтов. Надел тапочки и прошел на кухню.

На кухне чаевничали. Приятно пахло травой, лесом — такие далекие от Антарктиды запахи! Чай заварили на травах, да еще достали НЗ — банку с малиновым вареньем. Последние дни экипажи чихали и кашляли. Видно, с Большой земли пароходы завезли на Молодежную грипп. Летчики лечились старыми, испытанными средствами: на плите дымилась кастрюля с кипятком и эвкалиптом.

— Сейчас радисты звонили, — сказал командир Ил-14 Василий Ерчев. — Обещали завтра устроить переговоры с домом. В последний раз. Эту фразу командир отряда, казалось, даже не расслышал.

— Что-то мы закисло, братцы, — улыбнулся Краченко. — Видно, засиделись. Может, слетаем куда-нибудь напоследок?

— А чего не слетать? — поднял голову от кастрюли с эвкалиптом второй пилот Валерий Сергиенко. — Лично я давно хочу на Южный полюс.

— А поближе никто не хочет? — спросил Кравченко.

Они прекрасно знали: никто в это время не летает. По Антарктиде уже разгуливают циклоны — ветры, снегопады. Видимости никакой. Магнитные бури преграждают всякую радиосвязь.

Никто из летчиков не сомневался: командир отряда шутит. Они еще не знали, что одному из четырех экипажей самолетов Ил-14 придется лететь на Восток.

Кому? Это Кравченко решил еще по дороге. Полетит экипаж Валерия Белова. Приказывать тут нельзя. В такой полет люди могут идти только по доброй воле. Но командир отряда прекрасно знал, что, как только летчики услышат, что на Востоке нужна помощь умирающему полярнику, захотят лететь все. Но один экипаж — Вадима Аполинского — уже «безлошадный»: его машину механики подготовили к капремонту, к отправке на Большую землю. Два других Ил-14 не в таком отличном состоянии, как самолет Белова. Механики и летчики знают: машина с бортовым номером 41808 — самая «летучая». Мощность двигателей та же, а скорость побольше.

808-й, правда, в этой экспедиции здорово досталось. Досталось еще на земле, да начала полетов. В ночь с 30 ноября на 1 декабря ураганный ветер сорвал возле аэродрома в Молодежной громадную емкость для топ-



лива и, словно со зла, швырнул ее в Ил-14 с бортовым номером 41808. Остаться без этой машины — значило сорвать работу на базе Дружная, полеты в глубь континента. Механики взялись за две недели «привести в чувство» 808-ю. Восстановили самолет так, что после первого же полета экипаж вполне серьезно заявил: «После ремонта летные качества машины стали лучше».

С экипажем 808-й Кравченко летал почти весь сезон, видел, как четко он сработался. Евгений Дмитриевич мог поручиться за любой из четырех экипажей, но все же беловский он знал лучше других.

У экипажа Белова кроме профессионального мастерства есть еще одна прекрасная черта, которую Кравченко всегда очень ценит. Этот экипаж не ищет себе работы повыгоднее — делает ту, которая сейчас нужнее для экспедиции. «Нормальные летчики деньги считают, только отходя от кассы», — всегда говорит Кравченко. Беловский экипаж — летчики нормальные.

— Ну раз засиделись, давайте готовить восемьсот восьмую, — уже без улыбки сказал командир отряда. — Сегодня вечером вылет. К утру надо прийти в Мирный.

Кравченко встал и вышел в коридор. В коридоре стоял гул, ветер бил в стену дома. Сейчас, как только он откроет дверь своей комнаты, предстоит самый неприятный разговор.

Заместитель командира отряда Евгений Александрович Скляров весь сезон работал на трассе Мирный — Восток, руководил двумя экипажами. Обучил полетам на Восток экипаж Аполинского. Да и Белова летать в Антарктиде когда-то учил Скляров — Валерий был у него вторым пилотом. И он, Скляров, который так же любит летать, как и Кравченко, которому так же дома не сидится, а все тянет в Антарктиду, вдруг останется в Молодежной, а на Восток пойдет Кравченко с экипажем Белова.

Евгений Дмитриевич остановился у двери. Вспомнил, как вчера перед сном, как всегда, со Скляровым разговорились — их кровати стоят напротив в маленькой угловой комнате, которая вся трещит и трясется при сильном ветре, дующем с купола. Говорили о том, что приедут скоро домой и на своих машинах отправятся куда-нибудь подальше в лес, где заросшие мхом пеньки, трава по пояс, летают «двухмоторные» комары, но зато ничьи «Жигули» не стоят рядом. Скляров припомнил одну историю: сразу после Антарктиды он чуть не попал на своей машине в аварию. Он ехал по шоссе, а на перекрестке какой-то водитель выскочил по «красному» ему наперерез. «Мне надо жать на тормоза, а я что есть сил тяну на себя руль — как штурвал на взлете. Я его тяну, а он у меня не дается. И не могу понять, в чем дело... Каким-то чудом не разбился».

Сейчас он войдет и скажет своему другу, своему заму Жене Склярову, что случилось на Востоке, и первое, что услышит: «Давай я полечу».

Но он, Кравченко, не сможет переложить ответственность за этот полет на чужие плечи, даже если это такие надежные плечи, как у Склярова. И ведь кто-то, в ком он может быть уверен так, как уверен только в себе, должен остаться на страховке. Если что-то случится по пути в Мирный — посреди антарктической пустыни — кто-то должен прийти на помощь. Это может сделать только Евгений Скляров.

Склярлов лежал на застеленной койке и читал какой-то детектив, который отбивает все мысли, — лучшее чтиво перед встречей с домом.

— Женья, сегодня восемьсот восьмая пойдет в Мирный. Возможно, придется лететь на Восток. Там умирает парень. Нужно сбросить хотя бы медикаменты и кислородные баллоны... С экипажем Белова пойду я.

Склярлов положил детектив на тумбочку, одним махом скинул ноги с койки и сел:

— Ну и новость!..

Он сидел и молчал, глядя, как Кравченко достает из мешка уже упакованные меховые носки, шерстяное белье.

— Вот, — постучал Склярлов по лежащей на столе маленькой серой книжице. На обложке было написано: «Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР». — Ты прекрасно знаешь, что тут написано: при работах в Антарктиде полеты воздушных судов производятся только в паре. Как ты пойдешь одной машиной? Давай полетим на двух.

— Нет. Рисковать двумя экипажами нельзя. Вторую машину готовить. Но только для страховки.

Он должен быть уверен, что есть крепкий тыл, железный тыл. Эта работа по страховке порой гораздо тяжелее, чем полет. Ждать, надеяться, домысливать всегда труднее, чем лететь самому. Прекрасно представлял, как Женья Склярлов будет сам себя съедать, пока он, Кравченко, не вернется в Молодежную.

15 марта к вечеру все были на аэродроме. Самолет к вылету готов, баллоны с кислородом погружены, медикаменты уже на борту.

В салоне (салон — громко сказано, самолет грузовой, всего четыре кресла) уже сидит старший врач экспедиции Леонид Евгеньевич Маврицын. Он уже год отжимовал на Молодежной, тоже через несколько дней собирался домой, но решил сам лететь на Восток. Если вдруг удастся вывезти больного, его надо сопровождать кому-то из медиков, а врачи Мирного, Востока станции покидать не могут — рейс только один. Правда, Кравченко сказал, что о посадке на Востоке при таком морозе и думать нечего.

Маврицын смотрел в иллюминатор и представить не мог, что в такую погоду летчики будут пытаться взлетать. Весь вечер валил хлопьями снег — мокрый, липкий, почти ленинградский. За час укатанная заранее взлетная полоса покрылась пятисантиметровым липким настом. А снег все шел и шел. Видимости никакой.

Кравченко поднялся в самолет, улыбнулся доктору и сказал:

— Будем взлетать.

Запустили двигатели, самолет затрясся, но с места так и не стронулся. Кажется, никакая сила не могла его заставить сдвинуться — лыжи к полосе словно гвоздями приколотили.

Руководителю полетов, наблюдавшему с болью в сердце за ними с вышки, Кравченко передал: «Пусть трактор потаскает нас по полосе».

Пригнали трактор, зацепили тросом самолет и стали утюжить полосу лыжами. Кравченко думал, что хотя бы по наезженной колее удастся взлететь.

Трактор минут тридцать таскал их за собой, потом ушел. Двигатели снова нутужно загудели. И снова — ни с места. Отбой! Вылет отложили на следующий вечер. Надеялись, что за сутки циклон сместится, хоть чуть-чуть похолодает.

Странная в Антарктиде погода: там, где нужен холод, — тепло, а на Востоке хотя бы на несколько градусов температура поднялась, так нет — все те же минус 67°.

На следующий день на Востоке теплее не стало, а вот в Молодежной подморозило. Как только вчерашний снег покрылся корочкой, Кравченко дал команду на вылет.

На сей раз лыжи скользили легко. Кравченко заложил круг над Молодежной, покачал крыльями — Склярову, тем, кто оставался.

Самолет делал круг над станцией, над аэродромом, и в стороне, у взлетной полосы, Кравченко в который раз увидел торчащий из снега хвост замеченного самолета.

Каждый раз, взлетая с Молодежной, летчики проходят над погибшим самолетом. 2 января 1979 г. самолет Ил-14 с бортовым номером 04193 разбился на взлете. Разбился от порыва ветра. Тогда первый раз полярники сорвали с таким трудом выращенные в Антарктиде ромашки. Положили их на могилы экипажа Владимира Заварзина, с которым Кравченко работал тогда в одной экспедиции. Похоронили экипаж на скалах сопки Гранатовой. Вон она впереди — прямо по курсу. Вся замечена снегом.

Взлетать с Молодежной тяжело: всегда видишь торчащий из снега самолет с пингвином, нарисованным на хвосте.

От Молодежной, от Земли Эндерби, до Мирного 2 тыс. км. Это если идти напрямую. Вдоль берега океана путь еще длиннее, но зато больше ориентиров — австралийские станции Моусон и Дейвис.

Кравченко и Белов решили идти напрямую — через Землю Мак-Робертсона, через нунатаки и хребты, через пик Депо, чернеющий посреди белоснежной пустыни, словно остров в бесконечном океане, вдоль Земли Принцессы Елизаветы, перевалив через горы высотой почти 2 тыс. м, к Земле Королевы Мэри, к берегу Правды, где на сопках стоит обсерватория Мирный.

Полярная ночь еще не наступила, но дни стояли сумрачные, темные. Светлое время совсем короткое. Садиться в такую тьму — одна мука.

В Мирном аэродром уже не работал. Щиты с полосы убрали. Полосу начали укатывать, лишь когда узнали, что Ил-14 собирается вылетать. Еще из Молодежной Кравченко попросил: «Поставьте вдоль полосы таганки, приготовьте факелы».

После взлета с Молодежной радисты Мирного приняли сообщение с борта 41808: «Расчетное время посадки 15.00».

За час до посадки зажгли огни. Ветер сбивал пламя с факелов. Все понизили, что огни летчикам не помогут. Садиться придется вслепую.

Но в 15 часов 05 минут по московскому времени самолет сел на полосу. Таким точным был расчет штурмана, такой четкой — работа всего экипажа. Всего за 6 часов 22 минуты Ил-14 перелетел из Молодежной в Мирный.

Позади была самая легкая часть пути. Впереди был полет на Восток — 1,5 тыс. км от Мирного.

Только что в Мирный пришла радиограмма от синоптиков Молодежной, где получают не только данные со всех станций, но и снимки со спутников погоды: *«Моменту прилета Восток прогнозируется температура минус 65—67 градусов»*.

Кравченко решил вылетать утром.

— Размещайтесь в доме геофизиков, — сказал Кравченко экипажу. — Отдыхайте. О вылете я вас предупрежу.

Он знал: сейчас, перед полетом на Восток, главное — успокоиться, отдохнуть. Самому Кравченко в эту ночь поспать почти не удалось.

Вечером он связался по радиотелефону с Востоком, услышал в наушниках голос Петра Астахова, спросил:

— Большой жив?

— Парень на пределе, — сказал начальник станции. — Женя, помоги. Прошу, помоги.

Синоптики сказали: к Мирному приближается циклон. Если после их взлета Мирный вдруг закроется, даже возвращаться будет некуда. А через сколько дней пройдет циклон — сам бог не знает.

Впереди была ночь. Наглотаться снотворного и уснуть? Нельзя, после снотворного не летают.

Кравченко пошел к врачам. Померили давление. Ого, подскочило — 190 на 110. Сейчас надо успокоиться.

Кравченко сидел на диване в медсанчасти и смотрел, как Маврицын вместе с врачами Мирного заворачивает в вату, в бинты банки с раствором, пузырьки с лекарствами. В этой шубе укладывают лекарства в большой бумажный мешок.

Маврицын вздохнул:

— Если будем сбрасывать это на Восток, все равно половина склянок разобьется.

— Не разобьется, — сказал Кравченко. — Надо только этот мешок вложить в другой — побольше. Крепко перевязать. Между ними будет воздушная подушка. Первый мешок от удара в снег лопнет. Второй выдержит. Мы так в Арктике на полярки лекарства сбрасывали. Нормально получается.

У врачей работа пошла веселее. Они сейчас были похожи на людей, упаковывающих после Нового года елочные игрушки.

Кравченко смотрел, как тщательно укладывают все пузырьки врачи, как обматывают ватой и обвязывают их.

— На этих лекарствах парень еще день-два продержится, ну и все, — сказал Маврицын, натягивая поверх ваты еще резинку, чтобы плотнее держалась обертка. — Не спасение это. Там хотя бы барокамера нужна.

— А если мы сами соорудим барокамеру? — спросил Кравченко. — Ленья, ты можешь начертить, как она выглядит?

Маврицын снова вздохнул:

— Да начертить-то можно. Но нужна огромная крепкая оболочка. Где ее возьмешь?

Кравченко позвонил аэрологам:

— Ребята, у вас газгольдер новенький есть??

В газгольдерах (огромный резиновый мешок длиной несколько метров) аэрологи хранят водород перед запуском радиозондов.

Газгольдер надули компрессором, Маврицын прикинул:

— Раскладушка с больным здесь уместится. Да и врач, согнувшись, сидеть может. Годится.

Всю ночь механики, слесари обсерватории Мирный мастерили барокамеру. Нужно было сделать два отсека, между ними перегородки, шлюзы. Врач должен войти в первый плотно закрывающийся отсек, потом во второй, где будет находиться больной и где создадут давление, близкое к давлению на береговой станции, в Мирном. Делали обручи, прикрепляли к ним резиновые прокладки — люк должен закрываться плотно, не пропуская воздуха.

Пока механики и слесари работали, Кравченко с Маврицыным писали подробнейшую инструкцию, как на Востоке эту барокамеру быстро собрать. Может быть, в барокамере больной выйдет из тяжелого состояния.

К утру снова связались с Востоком. Сообщили, что сделали барокамеру и сбросят ее вместе с медикаментами и кислородными баллонами.

17 марта в 3 часа 48 минут самолет Ил-14 с бортовым номером 41808 поднялся над обсерваторией Мирный и пошел, набирая высоту, от берега океана в глубь континента, в глубь Антарктиды.

На борту кроме экипажа — врач Леонид Маврицын и старший инженер авиаотряда Аркадий Иванович Колб.

Сколько Кравченко уговаривал Аркадия Ивановича не лететь! Колб подготавливал машину так, что за нее можно было поручиться, хотя на Востоке ни за какую технику нельзя ручаться. Там, на морозе, на высоте 3488 м, любой «движок» работает вполсилы. Аркадий Иванович уже человек немолодой — ему за пятьдесят. Ему в этом полете будет тяжело. Уговаривал не лететь — не уговорил. Колб сказал:

— А вдруг я тебе, Женя, чем-нибудь смогу помочь.

Кравченко прекрасно знал, что нет сейчас во всей Антарктиде человека, который бы так отлично знал самолетную технику, как Колб, нет инженера, которому столько раз приходилось в самых разных условиях, в самых разных экспедициях приводить эту технику «в чувство», сколько приходилось ему.

Кравченко помнил механиков, которые после того, как соберут самолет, закончат работу, оставались на земле и не шли в первый рейс — просто боялись. Боялись за самолет, собранный их руками.

Колб летал даже тогда, когда необходимости не было. Он знал: летчики чувствуют себя увереннее, если на борту человек, собиравший самолет собственными руками.

Восемь человек летели в самолете над бесконечной пустыней, над которой никто в это время никогда не летал. Почти четыре часа над мертвой пустыней.

Прошли траверз станции Комсомольская. Она на отметке 3498 м над океаном. Это еще на 40 м повыше Востока. Летом там работают бурови-

ки, добывают ледовый керн. Сейчас станция мертва. Комсомолка осталась где-то в стороне.

После Комсомолки Кравченко посмотрел у всех ногти. Если на ногтях появляется синева — это первый признак гипоксии, другой признак горной болезни — набухшие веки.

Экипаж к подходу на Восток должен быть в полной готовности. И если кому-то уже сейчас на высоте плохо, нужно дать кислород, избавить от работы и заставить сидеть не шевелясь.

Но пока все чувствовали себя сносно. Только у всех побаливала голова, и было такое впечатление, что кто-то по вискам бьет молоточком. Но все это естественно. Появившаяся одышка — тоже ерунда. Без нее ни один полет не обходится. Высота есть высота.

Командир антарктического летного отряда Кравченко еще перед экспедицией предупредил всех командиров экипажей: на Востоке во время стоянки самолетов со своих кресел не вставать и из самолета не выходить. Движение — значит, одышка, значит, тяжелая, налитая чугуном голова. А в таком состоянии взлетать с Востока тяжело.

Кравченко вспомнил, как вез однажды на Восток двух здоровенных ребят, альпинистов. Те всю дорогу рассказывали, на какие пики поднимались, какие вершины брали. Мол, 3,5 тыс. м Востока для них не высота. Кравченко им сказал:

— Вы, ребята, лучше не хорохорьтесь. Прилетим, медленным шагом топайте на станцию. И сразу ложитесь.

Слушать они его, конечно, не стали. Во время разгрузки самолета один схватил столитровый бочонок с антифризом и вздумал его поднять. Сделал два шага. Упал вместе с бочонком. Второй парень взял ящик с макаронами. Его еле успели подхватить под руки. На станцию храбрецов несли на носилках.

Обычно самолет летит на Восток над колеей, оставленной санно-тракторным поездом. След не замечает, и это прекрасный ориентир. Дорога эта идет зигзагами, но зато меньше шансов заблудиться.

— Пойдем напрямую, — сказал Кравченко экипажу.

Он прекрасно знал, что дорожке всех эта прямая обойдется штурману Игорю Игнатову. Лететь без ориентиров над куполом редко кто рискует. Если проскочил Восток — по правилам всего 20 минут дано тебе на поиски. За 20 минут не нашел — назад, в Мирный. Иначе где гарантия, что найдешь Восток, не успев вылетать весь бензин? Если тебе хоть чуточку дорога жизнь, лучше это правило не нарушать.

В 7 часов 50 минут они увидели на горизонте черную точку.

— Дорога! — крикнул штурман. — Это бочка. Наверняка это бочка.

Пустые бочки из-под горючего полярники оставляют как вехи — для ориентировки на обратный путь и на следующий поход.

Через две минуты «бочка» оказалась застругом, который был так высок, что бросал тень.

У штурмана сразу же бодрое настроение куда-то улетучилось. Он отправился снова «ловить солнце». Но только он отошел, как на горизонте снова возникло черное пятно.

— Бочка! — сказал Кравченко. — Кажется, бочка.



На этот раз они выскочили на дорогу. Кравченко взглянул на часы — 7.52. До Востока — всего час.

Дорога почти не видна — присыпана снегом.

Колея петляла — видно, «Харьковчанки» блуждали, пытались отыскать дорогу.

Нет на Земле, наверное, дороги более трудной, чем на Восток. Поезд 1,5 тыс. км идет больше месяца. Идет по пустыне, по твердым, как валуны, застругам.

На эти валуны Кравченко однажды пришлось садиться. Это было поздней осенью — в феврале, когда полеты на Восток тоже уже закончились. Один из походников заболел. Врач потребовал поезд остановить. В Мирный передали: у больного паралич, нужна срочная эвакуация. Эвакуация немислима — это врач понимал. На сотни километров кругом нет взлетной полосы — лишь надолбы застругов. Кравченко передал походникам: попытайтесь сделать полосу — и вылетел.

Поезда он сначала не нашел, хотя походники из ветоши и соляра жгли костры. Ночь, низовая метель. Пришлось выйти на станцию Комсомольская, а дальше — по колее, оставленной «Харьковчанками».

Поезд отыскиали по тусклому всполоху костра. В снежной круговерти было не различить света фар, хотя Кравченко прекрасно знал, что все фары включены. Костер мелькнул и исчез. Один заход на посадку — нет полосы. Второй — мимо. Третий — опять ничего не разглядеть. Врачи говорят, что каждый заход на посадку в экстремальных условиях отнимает у летчика энергии больше, чем у бегуна марафонская дистанция. Кравченко сделал девять бесполезных заходов. Сел на десятом.

Как только коснулся лыжами снега, самолет затрясло, будто садился на ухабы. Походники попытались скалывать заструги, но ничего не вышло. Потом, когда сел, оказалось, что полосу для приема самолетов они сделали дугой. Тягачи с включенными фарами шли в 10 м друг от друга, тащили торцом сани, чтобы сбить заструги, но в 2 м от кабины уже ничего не различишь. Больного забрали, пошли на взлет. 7 км пришлось мчаться по этим ухабам, пока наконец лыжи оторвались от снега. Только когда пролетели 25 км, самолет смог подняться метров на двадцать над этой ледяной пустыней. Тогда Кравченко вздохнул с облегчением и взял курс на Мирный. Потом сам удивлялся, как удалось взлететь, как не развалился самолет на этих снежных валунах.

...В 8.30 они увидели впереди черные точки. Боялись радоваться, боялись ошибиться. А вдруг это опять какие-нибудь замысловатые заструги? Все вглядывались вперед, чуть ли не лбом прижимаясь к стеклу.

И точки стали расти, превращаясь в вышку буровой. Домики. Станция. Полоса.

Впереди Восток с температурой ниже 60°. Что такое «восточный» мороз для Ил-14, Кравченко понял еще 20 лет назад, когда был вторым пилотом. Тогда он впервые увидел, как металл превращается в пергамент.

Однажды на взлете их машина заюлила по полосе, на секунду потеряла управление. Вдруг экипаж почувствовал легкий толчок. Они бы на него и внимания особого не обратили, но штурман глянул за борт и

присвистнул: «Полплоскости — на полосе». Крылом они задели оттяжку антенны, треть крыла отвалилась моментально. Застопорили моторы. Чем будешь латать? Попробовали плоскогубцами хотя бы загнуть торчащие куски металла. Металл крошился, как стекло. Заклеить? Клей на таком морозе не пристаёт. Механик ровненько подрезал ножовкой край крыла, и самолет пошел на взлет. Это был последний рейс на Восток: не взлетят — зимовать. Они взлетели. И всю дорогу «шли бочком» — самолет заваливался на борт. В Мирном сделали новую плоскость.

Тогда на Востоке было всего полсотни градусов.

...Впереди лежала полоса, на которую он столько раз в своей жизни садился, но никогда и никто на нее не садился в середине марта, в такие морозы.

Командир экипажа Валерий Белов спросил:

— Евгений Дмитриевич, может, все же сядем?

Еще из Молодежной Кравченко отправил начальнику Востока радиогамму: просил пригладить полосу, в начале полосы сделать наледь длиной хотя бы километр. О том, чтобы садиться на Востоке на снег, и думать было нечего. Снег на Востоке, как наждак: по нему лыжи не скользят. Кравченко предложил снег оплавить.

Уже из Мирного, разговаривая с Востоком по радиотелефону, спросил:

— Как наледь? Километр сделали?

— Третьи сутки вкалываем на полосе, — сказал Астахов. — Кое-как причесали. Наледи пока метров сто.

Кравченко понимал: там, на Востоке, сделали все, что можно. Люди работали на взлетно-посадочной полосе, почти в километре от станции, на 70-градусном морозе. На таком морозе даже на 20 минут выйти из домика трудно, а более чем на полчаса врачи выходить категорически запрещают. Прямо на полосе в бочках восточники все эти три дня грели воду и лили на снег почти кипятком: делали каток, по которому смогут скользить лыжи самолета. Таскали воду, таскали горячее, таскали волюшки. Задыхались, обмороживались.

Ил-14 шел к полосе.

Сесть? Сесть можно. Но никто не гарантирует, что лыжи не примерзнут и удастся взлететь. Не удастся — значит, зимовка на Востоке.

Экипажу будет куда сложнее зимовать, чем полярникам, прилетевшим на Восток в январе. Период акклиматизации — когда морозы поменьше — прошел. Люди к зимовке не готовились: они готовились через несколько дней плыть на теплоходе домой. Летчики не в лучшей форме: простужены, чихают, кашляют. А на Востоке даже самая небольшая простуда ведет к воспалению легких.

Люди шли в полет, веря, что все будет хорошо, что им удастся помочь больному и самим остаться живыми-невредимыми. А если они на Востоке зазимуют — где гарантия, что никто из них не упрекнет Кравченко: он втравил их в эту историю. Зимовка, особенно на Востоке, изматывает не только физически, она обостряет отношения между людьми, делает самых спокойных раздражительными, самых уравновешенных — вспыльчивыми.

Самолет прошел над полосой. В стороне, у ее края, стояли полярники. Стояли вокруг саней. На санях, укутанный в сто одежек, лежал больной. Парня все же привезли на полосу в надежде на то, что самолет сможет его забрать.

Еще заход.

Все восточники, кроме одного, на полосе. Один — Велло Парк, метеоролог, — остался на станции, чтобы держать связь с бортом 41808.

Кравченко услышал в наушниках голос Парка, его эстонский акцент, и у него как камень с плеч свалился. Велло он верил, знал, что Парк всегда дает точный прогноз. Они в Антарктиде уже не первый раз встречаются. Когда несколько лет назад вместе работали в Молодежной, Кравченко шел не к синоптикам узнавать погоду на завтра, а к Велло Парку.

— Велло, какая будет погода?

— Женья, я точно не знаю, но, судя по атмосфере, завтра ты сможешь летать.

У Парка с атмосферой какие-то свои, никому неизвестные отношения: казалось, она его предупреждала о том, что будет завтра или через два дня. Велло в атмосферных процессах разбирался отлично. И если синоптики могли порой дать прогноз «с натяжкой», то Велло себе таких «натяжек» никогда не позволял. Он был точен и честен. Видимо, к этому приучили горы, альпинизм.

— Велло, какая у вас температура? — спросил Кравченко.

— Минус шестьдесят два.

— Рыхлость? — спросил Кравченко.

— Рыхлость снега на полосе три — пять сантиметров. Мы иголку снежную сбили, но укатать столько, сколько ты просил, не было сил.

— Понял. Спасибо.

У Велло голос всегда спокойный, ровный.

Кравченко сказал экипажу:

— Будем садиться, но без остановки. Откройте дверь. После посадки сбросьте на полосу весь груз.

Ил-14 плавно коснулся снежного наста.

Самолет катился по полосе — по тому маленькому отрезку полосы, который успели пригладить.

Кравченко попробовал с него съехать, посмотреть, что будет, если задеть лыжей неприглаженный наст, и тут же почувствовал, как машина затряслась. Пришлось срочно добавить мощность и побыстрее выскочить на приглаженную часть аэродрома.

Останавливаться нельзя. Лыжи примерзнут в момент. Потом их никакая сила не сдвинет. Не сдвинет — значит, зимовка. Через 10 минут двигатели остынут, выйдут из строя.

...Доктор Маврицын почувствовал, что самолет сел, попытался подняться с кресла, помочь механикам сбрасывать баллоны, но Аркадий Иванович Колб почти приказал:

— Ты, доктор, сиди. Ты здесь впервые, лучше не двигайся. Задохнешься.

Бортмеханик с инженером выкидывали из самолета мешки с лекарствами, баллоны, тюк с барокамерой.

Восточники во главе с Астаховым стояли у края полосы как вкопанные.

Кравченко открыл боковую форточку. Ледяной жгут ворвался в кабину, понесся по салону: сквозняк — в хвосте дверь открыта. Но он не замечал мороза. Он орал что было сил:

— Убирайте груз! Скорее убирайте все с полосы!

Он орал, а его не слышали. Гул двигателей заглушал любой крик. Его не слышали, ему махали руками, приветствуя.

Кравченко ждал: вот-вот самолет перестанет слушаться, его «поведет» по полосе, и тогда они наскочат лыжами на только что сброшенный груз, разобьются.

Кравченко просунулся в форточку, стал махать руками, показывая на мешки.

Но никто не догадывался, что делать.

И тогда бортрадист Юрий Пустохин выпрыгнул на ходу из самолета и помчался к восточникам, забыв натянуть даже перчатки.

Юрий подбежал уже задыхаясь, хрипя: «Груз убирайте!»

Восточники стали оттаскивать сброшенные с самолета тюки, а двигатели все сбавляли обороты.

Кравченко рулил к наледи, к краю полосы. Подрулил, поставил самолет на лед. Скомандовал:

— Больного на борт! Быстро!

Двигатели не останавливали. Они и так замерзают, и так вот-вот заглохнут. Со своих мест ни Кравченко, сидевший в кресле второго пилота, ни Белов не вставали.

Кравченко высунулся в форточку, посмотрел, как по лесенке спустился механик, как подняли носилки, и посмотрел на щиток с приборами. Уже 55 секунд они стоят на месте. Долго. Ужасно долго.

Он знал: сейчас снег под лыжами проседает. Лыжи могут примерзнуть.

— Быстрее! Быстрее!

Носилки втащили, дверь захлопнули.

Полторы минуты простоял самолет на Востоке. 90 секунд. 90 секунд никто из них не знал, смогут ли они сдвинуть самолет с места.

Больной на борту. Носилки поставили возле кабины — там теплее.

Прибавили оборотов. Ил-14 сдвинулся, пошел, увеличивая скорость, разбегаясь.

Кравченко тянул штурвал, вдавливая его чуть ли не в живот. И в самом конце полосы лыжи оторвались от снежного наста, самолет пошел вверх.

После взлета врач Леонид Маврицын подошел к больному. Парень был в бессознательном состоянии. Сердцебиение еле улавливалось. Врач оттянул кислородную маску, нагнулся: услышал только хрипы.

— Я предполагал, что его состояние тяжелое, — сказал Маврицын, — но не думал, что настолько.

Уже когда самолет подлетал к Комсомольской, бортрадист принял радиограмму с Востока:

*«Молодец, Женя, спасибо тебе, всему экипажу за спасение Миши,*

*извини за ВПП<sup>1</sup>, но мы сделали все, что могли. До встречи в следующий сезон! Велло».*

Оказалось, что самое сложное все еще не позади. Да, они сели, когда садиться было нельзя, взлетели, хотя могли разбить самолет на взлете. Но все это делалось ради одного: чтобы спасти жизнь полярника. Но теперь им надо подняться на еще большую высоту, чем та, на которой парень был на станции. Лететь не час и не два.

— Уверенности, что мне удастся его благополучно довести до Мирного, нет, — сказал доктор.

Доктор просил:

— Ребята, ну нельзя ли чуть пониже? Парню очень плохо.

Но куда пониже, если здесь кругом высота купола больше 3,5 км. Их самолет и так летит, чуть ли не касаясь снега.

Врач стоял над больным и давал ему из баллона кислород.

...С детства Леня Маврицын больше всего не хотел быть врачом. Зато мама ни о какой другой профессии для сына не мечтала. И настояла на своем. Сразу после выпускных школьных экзаменов мама привела Леню в приемную комиссию 1-го Ленинградского медицинского института. Заставить поступить мама смогла, но заставить нормально учиться — это было выше ее сил. Благодаря неустанным «стараниям» студента с первого курса его выгнали. Радовался он безумно. Наконец-то скинул путы, так мешавшие жить. Теперь любую профессию выбирай, в любой институт иди. И через несколько месяцев он уже сам отправился в приемную комиссию. Убедил, доказывал, чтобы его допустили до экзаменов. И доказал. И поступил на первый курс... 1-го Медицинского. Совершенно неожиданно сам, без всяких увещеваний мамы, махнувшей уже на него рукой, понял, что хочет быть врачом.

Однажды Леня сказал Кравченко, что работа врача и летчика в экспедиции очень похожа. Такому сравнению Евгений Дмитриевич сначала удивился. Леня пояснил: надо быстро оценивать ситуацию, моментально принимать решение и не допускать ляпов. Командир летного отряда ответил: «Ты это здорово подметил!»

Маврицын не стал говорить, что к такой работе его приучила «скорая». По самым экстренным вызовам мчалась по всему Ленинграду их специализированная кардиологическая бригада. На «скорой» кардиологии работали врачи высочайшего класса. Коллеги порой называли их королями ритма. В наспех сделанной кардиограмме они прочитывали, а может, угадывали такие нюансы работы сердца, какие даже и в больнице трудно выявить.

Все 15 лет после института Леонид Маврицын лечил людей не от насморка и кашля, а от тех болезней, которые заставляют человека находиться на зыбкой грани, отделяющей жизнь от смерти. Так было и на «скорой», и в инфарктном отделении, в реанимации одной из крупнейших ленинградских больниц, куда привозили чаще всего тоже по «скорой», и в клинике госпитальной терапии 1-го Медицинского. Врачей-универсалов с опытом «скорой» чаще всего и приглашают в антарктические экспедиции.

ВПП — взлетно-посадочная полоса.

Когда пригласили Маврицына, он тут же согласился. Согласился не только потому, что попутешествовать мечтал всегда, что немножко заседелся в солидной клинике, заматерел, но и потому, что знал: врач на зимовке — личность особенная. Будь ты профессионалом высочайшего класса, делай операции, на какие даже опытный хирург в отлично оснащенной клинике не рискнет, но если к тебе не будут приходить вполне здоровые люди, у которых просто скверно на душе, считай, что в Антарктиду ты поехал зря.

К кому чаще всего идут исповедоваться? К врачу. Радиogramмы из дома нет и мысли лезут в голову самые безумные — к нему. С начальником вдрызг разругался — к нему. И когда соседей по домику уже видеть не можешь и заранее знаешь, что скажет любой из них не только через час, но и через неделю, — тоже к доктору. Не за лекарством. Тут лекарство не помогут. Эта болезнь — полярная тоска — в справочниках не значится.

С первого же дня жизни в Молодежной для полярников дом врачей, или, говоря языком официальным, медсанчасть, был центром притяжения. Если нет больных, здесь всегда весело и только врачи умеют заваривать самый вкусный во всей Антарктиде чай. И, что тоже немало важно, у них в доме больше всего зелени возле окон. А полярники всегда скучают по запаху земли. Белый цвет Антарктиды приедается быстро, и очень хочется увидеть какой-то иной, более привычный. А здесь росли даже... арбузы, небольшие, как дыньки-колхозницы.

Первый арбуз съели после того, как острым приступом аппендицита один из полярников открыл операционный сезон. «Больному нужны витамины!» — на второй день после операции провозгласил консилиум, решающее слово в котором принадлежало... самому больному. Нарушить решение консилиума хирург Рафаил Садыков не мог и отправился на свою бахчу площадью чуть побольше скромного чемодана. Первый урожай потянул 365 г., что было установлено путем неоднократных проверок. Больному, вернее, уже выздоравливающему досталась солидная доля, свободно уместившаяся бы на чаше весов в ювелирной мастерской. Снимать пробу, а заодно и навестить хворающего явилась чуть ли не вся станция.

...Кравченко вышел в салон. Маврицын оттянул маску, и летчик увидел белое лицо, налитые синевой губы, закрытые глаза, набухшие веки.

— Ниже, — повторил врач. — Нельзя ниже?

Кравченко ушел в кабину.

Через три часа, когда купол ринулся вниз и высота упала до 2 тыс. м, у парня чуть порозовели щеки.

— Ты меня слышишь? — спросил врач.

Парень ответить не мог.

— Дыши глубже. Постарайся дышать как можно глубже.

Кажется, больной его услышал. Он начал глубоко втягивать воздух. Когда подходили к Мирному, парень прошептал:

— Мне лучше. Спасибо.

...Теперь настало время дать взбучку Юре Пустохину. Кравченко же предупреждал: из самолета не выпрыгивать. И самое страшное не



руки без перчаток: ну обморозил, ну сойдет кожа. Самое страшное, что он бежал. Воздух ледяной. Мог обжечь легкие. Чудом все обошлось. В этот день, 17 марта, Юре исполнилось 30 лет. Но взбучку Кравченко ему все же устроил. Это риск, которого он не терпит, безрассудный и бессмысленный.

...Когда прилетаешь с Востока в Мирный и спускаешься по лесенке, первое время стоишь и не можешь надышаться. Дышишь, словно пьешь какой-то живительный бальзам. Только после того, как спустишься с Востока к берегу океана, ощущаешь, каким вкусным, каким легким бывает воздух. И только в Мирном понимаешь, как тебе было тяжело дышать там — на Востоке.

Все стояли у самолета и дышали, отходили от высоты, от напряжения, не отступавшего от них почти девять часов, пока они шли на Восток и обратно.

В Мирном радисты отдали Кравченко целую кипу радиограмм. Летчиков поздравляли полярники многих антарктических станций, все, кто узнал о небывалом рейсе на Восток.

Первой была телеграмма с Востока. Она пришла, когда еще самолет не долетел до Мирного:

«Дорогой Евгений Дмитриевич, настоящий наш друг Женя, все мы бесконечно благодарны тебе, твоему экипажу, восхищены твоим профессиональным мастерством, инженерным расчетом, мужеством. Твой полет, посадка на Востоке при рекордно экстремальных условиях, с плохо подготовленной ВПП, хотя мы трое суток без сна и отдыха старались ее гладить, поливать водой, опалять 70-градусный снег огнем факела, твой подвиг во имя спасения человека будет символом 25-летия Востока... Твой санрейс останется в памяти полярников антарктической легендой. От имени коллектива преданные тебе друзья-восточники Астахов, Парк, Баранов, Головин, Моисеев, Козорез, Морозов, Полянский...»

Только теперь он решил составить радиограмму в Москву:

«16 марта экипаж составе КВС<sup>1</sup> Белов второй пилот Кузнецов штурман Игнатов бортмеханик Маслов бортрадист Пустохин командир отряда Кравченко участием старшего инженера Қолба прибыли Мирный целью выполнения срочного санрейса тчк Санрейсе принимал участие старший врач 26 САЭ Маврицын тчк 17 марта выполнен санрейс зпт больной доставлен Мирный тчк 18 марта планирую перелет Молодежную КО<sup>2</sup> Кравченко».

...Через несколько дней летчики взвалили на плечи свои мешки с теплой одеждой и поднялись на борт «Эстонии». Врачу Леониду Маврицыну не пришлось помогать своему пациенту, вывезенному с Востока, нести вещи — парень тащил их сам.

★ ★ ★

Евгений Дмитриевич Кравченко садился на «Эстонию» с хорошим настроением. Теперь зимовка на Востоке пройдет, наверное, нормально.

<sup>1</sup> КВС — командир воздушного судна.

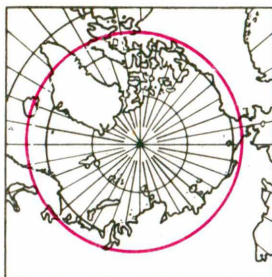
<sup>2</sup> КО — командир отряда.

Когда еще «Эстония» не дошла до Ленинграда, полярники узнали: 12 апреля на станции Восток сгорела дизельная электростанция. Погиб начальник экспедиции Алексей Карпенко. Люди остались зимой на Полюсе холода без тепла и света.

Через 276 дней после пожара на Восток пришел санно-тракторный поезд. Затем прилетела новая смена. Кравченко ждал каждую радиограмму с Востока. Вдохнул спокойно, когда узнал: выжили.

К этому времени он уже снова собирался в Антарктиду.

Ленинград — Молодежная — Мирный —  
Восток — Мирный — Ленинград



## топонимика Арктики

### Остров, открытый в кабинете

В. Ю. Визе познакомился с Крайним Севером еще студентом и не расставался с ним всю жизнь. Участник экспедиции Георгия Седова, знавший Арктику «на ощупь», самое большое свое географическое открытие он сделал в Ленинграде, в уютном кабинете. Тщательно проанализировав сложный, извилистый путь дрейфа брусилловской «Св. Анны», он в 1924 г. выступил с научным сообщением: «Льды встречали какое-то препятствие, каковым прежде всего можно принять близкую сушу... Предположительное место этой земли нанесено мною на прилагаемой карте». В издrevле пустынной северо-восточной части Карского моря, где одиноко торчал островок с безысходным названием остров Уединения, пунктиром нарисовали сушу, надписав «Земля Визе(?)».

Через шесть лет, 13 августа 1930 г., экспедиция Арктического института на ледокольном пароходе «Г. Седов», на борту которого находился и профессор Визе, действительно открыла в этом месте остров. Его не надо было даже называть, с карт удалили лишь вопросительный знак. Визе, побывавший на острове, так описывал свои впечатления: «Площадь острова составляет около 50 кв. километров. Затерянный среди арктических льдов, этот остров производит крайне унылое и безотрадное впечатление. Он низменный, сложен из осадочных пород, поверхность его почти лишена растительности. Крайне бедна и его животная жизнь. Даже птицы, обычно встречающиеся на арктических островах летом в большом количестве, здесь имелись только в единичных экземплярах». В общем профессор остался недоволен «своей» землей.

**Юрий ДУРЫНИН**

**ДЖИМ**



Дурынин Юрий Федорович. Родился в 1931 г., окончил Ленинградский горный институт. По специальности — инженер-геофизик. В 1958—1960 гг. в составе Четвертой Советской антарктической экспедиции зимовал в Антарктиде. Принимал участие в первых геолого-геофизических экспедициях по разведке шельфа Северного Ледовитого океана. Занимался поисками подземных вод в Монголии, работал в районе БАМа. В настоящее время — сотрудник лаборатории фильтрационных исследований Института гидротехники им. Б. Е. Веденеева. Кандидат географических наук. Живет в Ленинграде.

Костя всмотрелся. От полярной обсерватории, что виднелась россыпью кубиков на мятой холстине склона, мчалась собака. Бежала шустро, и не успел он попристальнее разглядеть ее, как обалдевая, брызжащая слюной клыкастая морда задержалась чуть ли не в десятке шагов от них. Псина была грудастая, с длинной свалывшейся шерстью, с грязновато-белым пятном на лбу.

Он метнулся навстречу псине, повелительно заорал что есть силы:

— Нюша, ко мне!!! Ко мне, Нюша!!!

Но пустое! Собака ловко прыгнула в сторону, пружинисто взвилась в воздух, целясь цапнуть тюленя за жирные ладоши ласт. Костя рванулся тут же к ней, извернулся в полете, как кошка, и, расплываясь в прыжке, хватанул задние дергающиеся лапы крепкой сцепкой. Упали они вместе, грузно шлепнувшись на лед, и какое-то время крепкие когти судорожно и больно скребли замкнутые капканом ладони.

«У-у, зараза! Еще б немножко, и опять бы Джиму досталось, — подумал Костя. — Как тогда. Ведь не забыл же, мелкая душонка, натравил собаку...» Он разжал руку, с трудом дотянулся до ошейника. Встал, надежно захватив рукой сыromять ожерелья. Дрожа и вываливая язык, Нюша прижалась ко льду, виновато задрав морду вверх.

— То же, гнида! — сердился на собаку Костя, приторачивая ее к дюралевой дуге палатки капроновой оттяжкой. — Управы на вас да на вашего хозяина нет!

Нюша обдавала его жарким дыханием и топталась у его ног, вымаливая прощение. А тюлень, кажется, и не заметил собаку, разве что шевельнул сонно головой, когда развернулась возле него скоротечная баталия, и с любопытством поглядел на жаркую схватку.

Костя устало опустил на приборный ящик тут же, у палатки КАПШ-1, отломил льдинку от нароста на ребре палатки, поприкладывал к горячему лбу, кинул прочь и глянул на спящую невдалеке тушу.

— Черт те что!

...В тот день гидролог долбил лед куда уж добросовестно, но синеватое, зубастое донце проруби уходило вниз неспешно. Однако настроение было хоть куда. Главное — он работает. Делать наблюдения в одиночку на морском льду не разрешалось — начальству мерещилось ЧП, но он уломал шефа, выдвинул щитом контраргументы — проведет телефон для связи с обсерваторией, возьмет продукты на непредвиденный случай, палатку поставит на надежные, ледовые якоря. Любой ветер выдержит, за это он отвечает. Что еще надо? А просить дать кого-нибудь в помощь — гиблое дело; каждый и так чуть ли не к десятку дел подключен, обычнейшая антарктическая стесненность в кадрах.

Наконец в побелевшей, с фиолетовым свечением ледовой ране, углубленной едва ли не на метр, стремительно набухая, заорчила вода. Он хлопнул пешней еще пару раз, и пришедшая, морская зеленоватая вода глянула на него таинственным, глубинным оком, соринами на котором плавали чистейшие топазы осколин и мелкая толочь шуги. Он положил пешню, очистил прорубь, выбрасывая битый лед наружу. Уф! Вытер потный лоб. Ну, большое дело сделано, пора и поесть.

Он сел тут же, возле проруби, и, откручивая колпачок термоса, то и дедо поглядывал, как возле него пошевеливалась вода в голубоватой, светлой горсти пробоины, словно бормоча слова на ей одной ведомом языке.

Костя почти поднес ко рту пластмассовый стаканчик с бульоном, как ощутил тупо шорохнувшийся невнятный звук там, внизу, под ним, под мощной толщей льда. Он затаил дыхание. В тиши, что объяла его, замершего, отчетливо повторились, заметно усилившись, отдельные глуховатые толчки, схожие с похлопыванием подушки о стену. Что за чудеса? Для припая нежноватого, если он, случись, трескается. Тогда что? А ну их, океаны штучки, поди разберись, в чем тут дело, но, похоже, опасностью не пахнет. На повторный стук он беспечно, смешливо сказал: «Войдите!» — и, запрокинув голову, единым махом выпил подостывший изрядно бульон. Крякнул, засмеялся, забавляясь, и, пригибая лицо вниз, к аквариумной живи воды, глянул невзначай на прорубь. Глянул и... замер!

Из проруби, кругловато раздвинув воду, обласканно облитая влажной глазурью, невозмутимейше темнела схожая с посеревшей, старой головней морда. На светлой, в пупыристых точках одутловатой роже реденько выделялись длинные волосины, придавая ей чуть ли не кошачье обличье. Они шевелились, с их кончиков звонкими пульками торопливо опадали капли.

Голова пофыркивала, тяжело отдуваясь, и выражением других чувств, кроме облегчения, себя не обременяла. Гидролог опешил. Усатая образина озадачила его в первый миг. И было отчего. Похоже, к континенту

уже пошел весенний «пришелец», и теперь жди его в любой дырке на льду. Это он как-то упустил из виду, хотя, если бы и не упустил, что тогда? Не стал бы делать замеры, опасаясь помех? Чепуха, конечно.

Костя отставил термос и скорбно наблюдал, как тюлень Узделла — а это был он, самый крупный из обитавших в здешних водах, — засопев, стал огрызаться края отверстия, деловито расширяя прорубь. «Так, понятно, — думал Костя. — Если его не пугнуть, да посильнее, он — вселенец до конца «сезона», до самого уноса припая. Чего-чего, а эта глыбища — редкий образец привязанности к облюбованному месту. Ну а ему, труженику науки, как быть?»

Широкие, подвижные и крупные ноздри на голове тюленя тянули воздух с такой силой, что, чудилось, сотвори они еще пару таких «вдыханий» — и палатку сплющит от возникшего в ней вакуума.

— Огреть тебя, что ли? — нащупал Костя бамбуковую палку, с которой ходил по припаю.

Откусываемые от краев ледовины хрустели, как сухари, на зубах у тюленя.

— Э, да ты, я вижу, не вылезать ли часом собрался? Ничего себе гусы! Хоть бы разрешения для порядка спросил, что ли!

Костя досадливо сморщился, встал с ящика и, шаркнув жестким поломом, вышел на припай. От плоско белеющей равнины веяло железной еще прочностью. Положеньице! А ведь действительно, пробиться через такой сплошняк — ей-ей задача! Даже старые трещины «услужливо» залечены недавним, неожиданно крепким, не по весне морозом. В общем... а, подавись ты, раз уж так!

...Прошло верных часа три, когда он невдалеке заново продолбил прорубь, перетаскал имущество, вновь поставил над лункой палатку, благо тащить ее, на металлических обручах собранную, было сподручно и не труднее, чем на санках. Но тут уж лунку он сделал меньше некуда, лишь бы вошел прибор.

Рвано вытемнивалась оставленная им прорубь, из которой с сопением и фырканием выдавливался, помогая лапами и зубами, обитатель моря. Он шумел уже вполне по-хозяйски. Досада с Кости схлынула, и он с пониманием, сочувствуя и любопытствуя, глядел на толстое, округлогибкое веретенище пятнистого, ни дать ни взять в маскхалате, зверя, который почти выполз на лед.

С того дня они стали жить бок о бок. Джим, как назвал тюленя Костя, не совался к нему под прибор, он же, когда наскучивало крутить лебедку, то опуская, то поднимая латунный цилиндр на нужные глубины, приходил «потолковать» к его лежбине, если, конечно, тюлень не уныривал на кормежку. Но обычно тот охотнее спал, чем шарил по глубинам морским. Костя опускался на корточки возле большого, как солидный дуб, тела и, осторожничая, проводил легонько пальцами по ежичным волосинам, которые переливчато и мягко стлались по телу животного. Ему нравилось гладить живую плоть, которая отзывалась сухим пушистым теплом, вызывая в душе что-то согревающее, домашнее и трогательное.

Случилось как-то, что он тронул Джима слишком уж сильновато за грудной ласт. Тюлень шевельнул им, подтянув в обережении, плотнее к брюху. В жесте скользнуло обидчивое — «ну, ты что, тебя же не трогают!» И Костя понял, что для Джима он некая здоровая пингвина, привычная, вроде «императора». Костя думал, что должна же быть в нем пугливость, которую он ласковым подходом, терпением переборет и постепенно приручит животное к себе. А тут нá тебе! Внимания нет, точно Костя совсем ему не опасен, ну полное отсутствие боязни! Хорош фрукт, ничего не скажешь! Так, может быть, подружмся, как, а?

И Костя стал, не мельтеша, конечно, чаще поигрывать с тюленем, угощать рыбинами, прихваченными с кухни, ласкать, не назойливо, но постоянно.

Время шло, солнце описывало одну за другой не заходящие за горизонт дуги, частенько смазываемые пурговыми размывами. У Кости вырисовывались аккуратные колонки цифири в блокноте, и мало-помалу безразличие к нему Джима таяло. Видно, солидные пожертвования в виде рыбин, на которые тюлень вначале не обращал внимания, делали понемножечку его поприветливее, зажигая в леноватых шариках-глазах огонек явного одобрения и любопытствующего расположения. А гидролог ловил себя уже на том, что, подходя к Джиму, каким-то иным становится он. Эх, до чего заkis он, честно-то говоря, в очень уж долгой разлуке с родными местами, в трудной для его характера зимовке, на которую согласился, не зная ее растущей во времени тяжести. Джим для него стал чем-то большим, чем прирученным животным. Да, оказывается, вот так вот...

Первый истинно весенний день наступил, когда солнце расщедрилось и начало одаривать не одной лишь лучистостью, но и слабоватым, по широте, теплом. Тихо. Припайные дали светлы и легки, зовуще подрагивают, радуя сердце неохватными, исчерканными солнцем просторами. С десятков свободных от вахт полярников, пользуясь редким днем, кучно тронулись за фототрофеями на морской лед выцеливать объективами беспечную, разгульную шантрапу-аделек, то и дело мелькавших на припае, а то и поразвлечься в колонии «императоров», запечатлеваясь в их безразличном к людям обществе.

...Костя, увидев в иллюминатор близкую группу людей, поморщился. Все они были как на подбор — грудастые, массивные в полярной форме, здоровые и жизнерадостные. Ни к чему бы им сюда. Начнут топтаться возле палатки, хлопать по плечам, мешать запущенному ритму наблюдений. Вообще совсем не дело, когда на рабочей площадке кто-то еще будет болтаться. Он вытащил прибор из воды, отодвинул лебедку от края лунки, закрыл прорубь фанерным щитом и вышел наружу, на плавающий, с искрометью, лучистый простор. Привычно надел темные очки, натянув под них марлю от ультрафиолетовых ожогов, и стал ждать.

— Робинзону Крузо наше вам с кисточкой! — грохотнул, подзапыхавшись, еще с дальнего подхода метеоролог Семен, забранный блестящей кожей, самый массивный из всех. — Костенег, а Костенег, уступи нам под свет юпитеров Пятницу твоего на время, а? Ишь, черт полосатый, далеко ушлепал-то как, нашагаться заставил!



Вот незадача! Как-то он, в пургу отсиживаясь, по дурьей охотке потрохенничал в кают-компании. Есть, мол, у меня там, на припае, верная зверюха, такая, эдакая-раздакая! Она-де и то, она-де и се, ест из рук и ластится уже к нему. Да они вдвоем — то, да они вдвоем — се! Тьфу, трепач поганый!

И вот они, пожалуйста, прибрели за порцией развлечения. Меньше всего хотелось ему видеть Джима дежурным блюдом для зубоскалов. Но Костя усмирился: «Да что они, в самом деле, тюленю сделают?» И лишь сдержанно, не выказывая особого расположения, сказал:

— Семен, ему я хозяин такой же, как и ты. У него спроси лучше, — Костя кивнул на лежбину, — когда проснется, так ли уж горит он желанием попасть в твой семейный альбом? Да и потом смотри, мало ли других тюленей лежит? Что вы к Джиму привязываетесь?

— Ну мы тихо, тихо, Костенег, не кушаем твоего красавца. Разве что поглазеет он еще кой на кого из рода человек?

— На заре ты его не буди, на заре ему сладко так спится! — нахально, но беззлобно, жидким тенорком протянул еще один подошедший.

Подошли уже и отставшие от компании полярники, щеголяя один перед другим шутками, навели столько шума, что Костя, нахмурясь, нырнул в палатку. Шум приглож, пополз в сторону — компания развлекающихся потянулась в сторону Джима. Костя вытащил растрепанный диванчик и лег на спальник — рабочий настрой был сбит.

Когда он получасом позже вышел на лед, то увидел, что возле тюленя вовсю царит суетливое веселье. Некоторые раззадоренные фотографы, которым надоело «щелкать» зверя в утюговой недвижности, пошли попихивать его унтами, чтобы в живости, объявившейся после толкания, как раз и словить редкость фотографическую.

Костя растерянно застыл, таращась на то, как творилось гнусное дело с Джимом, точно не понимая, что и он на что-то гожд, если при нем обижают друга. Темный распластанный бугор шевельнулся, и овальная голова Джима приподнялась от ледяной вытайки. В сонном изумлении закрутились масляные глаз — тюлень не понимал, что нужно этим гогочущим существам от него, мирно греющего бока на солнцепеке.

Игривых верзил, тыкавших тюленя ногами, охватил истый снимательский раж, когда тот начал расправлять огромное туловище, конвульсивно заелозив по ледяной тверди. Вот тут-то и зарасчехлялись спрятанные было аппараты, затыкались сверкучие линзы чуть ли не в самые гневно дышащие ноздри животного. Ракурс, даешь ракурс! Добывая снимок получше, поредкостнее, иные полярники без жалости пошли расшевеливать жертву до яри, чуть ли не ударяя Джима по-настоящему. Но многие, верно, усовестившиеся зимовщики, подались прочь от тюленя, а Семен пытался даже оттащить ретивейших. Но какое там!

Костя, задохнувшись от гнева, рванул к ним. Джим, устав от настырности наседавших и боли, вдруг поднялся вверх, потянув обиженную морду к небу и грузно привстав на передних, раскинутых врозь лапах. Секунда... и побежали редкой, крупной капелью светлые ядрины из ще-

ли замкнутых глаз. Зев беззвучно заразевался, влажно отблескивая розовой пастью. Костя почти добежал до него, задыхаясь в обиде, как случилось совсем уж скверное, отвратительное действие.

Укороченный, раздавшийся в ширь человек, каюр Кононов, который и дел-то снимательских не имел, а так просто увязался за всеми, вдруг, завизжав по-бабьи, прыгнул к Джиму и нанес тому запрещеннейший, жуткий по грубости и силе удар унтом в пах. Тюлень, болезненно вздрогнув, заревел и бешено мотнул головой, да так, что враз откинулись назад горе-фотографы, а беловатой россыпью зубов пасти Джим крутнул на обидчика вовсе отчаянно! Тот отскочил далеко за всех. Эх, Джиму бы ноги! Но и то, завозившись телом, с живостью запереваливался он в направлении людей, крутя неистово головой. Однако ж куда ему с двумя ногами тягаться! Отдалились живо от него зимовщики, враз притихнув при виде разъяренной громадины.

Костя, подбежав, замер было, видя Джима таким, но мигом позже, в два большущих прыжка, не раздумывая, не рассуждая, оказался рядом с ревущим грозно зверем, ладясь вот-вот усмирить его.

— Убьет! — кричал Семен, пытаясь схватить Костю за полы развевающейся каэшки.

— Брысь! — дернул обратно хрястнувшую одежду гидролог и, блея лицом, повернулся к нему. — А ну давай отсюда... курортники! Да я б вас... за ваши штучки... — и прилип, вмялся преданно в ворсистую гладень грудков, охватив тело тюленя по подголовью неразжимным, сцепным охватом рук.

Джим ходуном ходил от боли и обиды. Рвался на оскорбителей. Он и Костю-то крутнул, чтобы сбросить с себя, но уцепился тот клещом кустарниковым, вмертвую, и лишь быстро-быстро шелестел шепотом, увертываясь от пасти зверя:

— Джимми, крохотуля, уймись же, уймись, ласка моя! Никому больше не дам, не дам тронуть тебя! Ну же, старикан, ну же!..

И — странное дело — в реве тюленя слышались нотки гнева стихающего, остывающего, уходящего. Отпускал, видно, человеку обиду он, утихал, мотая по-бычьей головой, опадал, выпуская силу из мышц, снова на брюхо. Костя тут же отцепился, разжал руки, отпрыгнул от тюленя, но к полярникам не подошел, а стал в отдалении, с трудом переводя дыхание. Руки у него мелко, противно дрожали. Чтобы унять их, он начал нервно оправлять на себе одежду. Полярники притихли совсем. Семен удрученно махнул им рукой, и пошла толпа от Кости и Джима, обсуждая, а что, если бы тюленьи полтонны легли на гидролога. Один только Кононов бросил издалика, погрозив кулаком Джиму:

— У-у, бегемотина, попадешь мне на выстрел — собакам на корм аль еще как! Подумаешь, недотрога! Сглодают тебя мои песики, погоди!

Костя зашелся от ярости:

— Только тронь, образина, попробуй!

С того дня, как Джима «навестили» полярники, минуло чуть ли не две недели, а прорубь его по-прежнему опустело вытемнивалась, забираясь мало-помалу бугроватым ледком. Огорчительно Косте было, да еще как! Плюхнулся тюлень в воду, как подальше отбрела группа оскор-

бителей, и был таков. Верно, ушел с концами, но гидролог все же надеялся на возвращение Джима и, чтобы не отпугнуть животное, натапывал тропу стороной, далеко обходя место лежбины. Грустнелось не по-шуточному, когда опускал прибор в лунку и скашивал глаз в иллюминатор, целя внимание туда, где привычно когда-то в постельничьей неге млеял Джим. Ушел навсегда? Или все же, поослабнув в обиде, вернется? Кто знает. И как-то совсем осточертела, подзатынулась долгая зимовка. Скорее бы корабли со сменой вышли, что ли!

Но вот случилось как-то почти потерявшему надежду гидрологу на исходе дня, когда краснотой вошло солнце в палатку, взглянуть невзначай за круглый плекс КАПШки, и его точно потрянуло током. «Что?! Неужели лежит?!» Дернулась рука, контря лебедку, метнулся он к полюгу, шарахнув по пути стул с аккуратной россыпью карандашей, и вынесясь, кляня низкий выход, на припай. Залитый прозрачным малиновым цветом, он был тих, и никак не верилось, что вчера еще вилась тут круговерть, громоздя мелкую плетень застрогов. Костя глянул, для верности закрывшись рукой от солнца. Да, действительно, горбатясь, темнел какой-то тюлень. Но он ли, его Джим? Костя как был, без шапки и куртки, в одном свитере поспешно досеменил до животного, проваливаясь в свеженаметенный снег, и с сердца спала тревога. Знакомая коричневая пестрень на брюхе, которая у тюленей Уздделла, что дактилоттис человеческого пальца, неповторима.

Костя не стыдился — чего уж тут, в круглом одиночестве стыдиться! — где-то там, в себе, проступающих слез. Эх, да кто из антарктичиков не знает, как порой вянет на зимовке душа человеческая!

Остаток вечера был для него праздником, и, плюнув на возможную, из-за позднего прихода, сердитость шефа, он присел возле Джима, поглаживая дремотное животное, и нес ему еле слышно всякую, что и несешь лишь наедине с собой, ласковую чушь. Джим вроде бы тронул головой, глаз дернулся под перепонкой, когда гидролог присел рядом, но больша — ни-ни. Ничем не отзывался. Точно открестился от знакомства. Но Костя ничего и не хотел от Джима. Приплыл, ну и ладно, и на том спасибо. Чуял гидролог, что узнал его Джим, не уползал, однако ж упорно, видно, жила в нем память от удара, нанесенного человеком, если принимал ласку его не по-прежнему, а боязливо. Вздрагивал пугливо, чуя гидролог, нежничая, пытался ласково коснуться ладонью.

Много бился потом Костя, чтобы канула, следа не оставив, обида та. Счесть нельзя, сколько рыбы перетаскал, благо прорубь у него была словно садок в рыбном магазине. Но капельно, ох и капельно таяла обида животного, если Джим и рыбу-то поедал лишь отчасти и всегда без него. И все же Костя упрямылся, заботливо пестуя Джима, как дитя малое. Да и грела его самого забота такая.

...Костя заночевал в палатке, не хотелось рвать четкого ритма суточных наблюдений — пошло самое активное сезонное перемешивание вод. Ночью он спал, если позволительно так сказать, цепочечным сном, вставая по будильнику через каждые два часа, и, позевывая, брал отчеты. Нужды в освещении не было — светлынь полярного дня верно сторожилась в иллюминаторах, не требуя фонарика.

Утром он выбрался за полог... и онемел. Наискось у палатки, перекрыв набитую тропку и запустив зад едва ли не под самые оттяги, вытянулась туша, окутанная аловатым блеском от низкого, пригоризонтного солнца. Извилистой дорожкой по крепкому, промороженному за ночь насту тянулся широкий, будто приличным катком выдавленный след. Шел он туда, к лежбине. Спазм перехватил Косте горло.

— Ты!!! Даешь же, однако, старик!

Резво присел, расстегивая запахнутую было кашку — он собирался идти на станцию.

— Часом не заболел ли ты, Джимми? — Потом радостно засмеялся. — Умняга ты моя, вот уж умняга!

В нем все пело — такое тюлень выдал! Ему бы хотелось наделить Джима за этот поступок своим, чисто человеческим пониманием события, но все оказалось, естественно, прозаичным и совсем не удивительным. Что-то, видно, угнало рыбу, он вчера еще приметил, как Джим уплетал обмерзшие, давно им положенные рыбины, подзанесенные снегом. Не иначе как голод пробудил его инициативу, он, видно, заметил, как Костя притаскивал к нему свой улов, ну и двинулся, не дожидаясь приглашения, к заветной палатке. Оголодал тюлень основательно — с ходу схрупал уже порядком иссушенную, отменную страшилину. Рыба была здесь на удивление — челюсти на полдлины, с крючками, как от стального багра.

— Ну, ты ешь, ешь, не огорчайся, красавец ты мой, что-нибудь придумаем, в беде не оставлю, это точно!

С тех пор в трудные для Джима дни он кормил его и рыбными хвостами с кухни, и своей, если ловилась, добычей. Какие-то весенние перевертыши воды то вмиг пригоняли, то так же молниеносно угоняли косяки рыбы, сажая пингвинов и тюленей на диету.

Подходили к концу дела на припае, хотел ли этого Костя или нет. Время диктовало свое. Заметно водянилось небо на севере, открытая вода прорывалась к континенту. Шеф торопил:

— Все, Константин Александрович, все, закругляйтесь. У вас и так данных, как ни в одной экспедиции. Знаете, риск должен быть разумным.

Оттягивал съём палатки он конечно же из-за Джима, но, похоже, действительно пора, пора. Еще бы только раз сходить... А станция улыисто разжужжалась: ведь корабли-то были под Новолазаревской. Понимать надо! Его, как и других, живо вобрало общее, радостное мельтешение, и теперь, полегчав душевно, знал уж истинно, что с тюленем ему расстаться будет не столь трудно, как если бы тогда, в ту пору, когда он не представлял, как уйти от внезапной, беспричинной вроде бы тоски. Держаться пришлось на одной лишь воле. Но воля волей, а не оттай он душой с Джимом... В общем Костя был искренне благодарен животному...

Утром над его ухом грохнуло ликующее:

— Бра-атва-а, а припай-то тью-тью!

Он штопором крутнулся на койке: «Как?!» — и рванулся к фанерному лазу, ведущему из домика, который по маковку был «усажен» в

наметенный пургами снег. Синий квадрат выхода. Одевался он на бегу. Били в голову молоточки: «А палатка?! Доигрался же, рыжий черт, доигрался!» В палатке оставался прибор уникальный, единственного исполнения, с которым он провел большой цикл наблюдений. Невообразим будет гнев шефа, если прибор утонет.

С плоской крыши, затесанной ветрами вровень с настом, увиделась не обычная, простынно-белая даль на весь зримый охват, а темное, даже чернильное, с широкими окружающими полотнище чистой океанской воды, языкасто заползавшей в трещины недоотколотого припая подле берега. Яркими пятнами цвели на полотнище горы айсбергов, начинавших наконец-то свободное плавание. Волнение сжало Косте грудь — бесследно сгинула ледяная огромность поля, сотеннокилометровой замычкой отделявшая их от мира.

«А палатка, палатка?» — тюкали непрестанно молоточки по извилинам. Нашаривая неточным от волнения глазом привычные ориентиры — мысок, архипелаг, островок-скаленок, мимо которых шла цепочка его следов, он легчал в настроении. Повезло! Да еще как! Отрыв припая прошел чуть до скаленка, и тычком булавочным на белизне остатков порушенного морского льда виднелась его палатка. У самого края, но стояла! А за сегодня он успеет. В такое-то затишье! Мощный ураганный сток ветра ночью, унесший льды, сменился тихим, при котором верилось лишь в одно хорошее. Желая убыстрить дело, он махнул рукой на завтрак, сунув бутерброд в карман, и заспешил к палатке.

Подходя к месту, торопливо шлепая резиновыми сапогами по слезине талой воды, покрывавшей лед, он повеселел окончательно: КАПШку даже не шевельнуло, разве что несколько трещин ответвилось от близкой воды. Почти все они чепуховые, нитяные, один намек на раскол, но вот одна, похуже, просто канал, да еще с огромной полыньей на завершении, у самой Джимовой лежбины. Он встревоженно всмотрелся. А где Джим? Тюленя на припае не было видно, каналный развод, оказывается, прошел лежбину — она была размолота, вместо нее зияла полынья. Костя растерялся. Как? Неужели так нелепо и разом обрывалось все, к чему он привык, — шутливая возня с тюленем, молчаливое сидение рядом, когда тот спал, да и просто возможность увидеть огромную тушу из палатки в часы наблюдений? А Джим тут явно чудил уже — как увидит Костю, так резко запрыкинется на бок и давай лапами «аплодировать». Смехота! Конечно же Костины уроки, но забавно, куда как забавно! Нет, он не может, никак не может, чтобы все это разом... Хотя бы позвать на прощание ластину или хоть бы взглянуть на мордаху... Где же он может быть? Конечно, и штормом пугнуло, видно, ну а вдруг?

И гидролог заторопился к полынье, неуверенно заскользив по битому черепишнику льда.

Приблизившись к полынье, Костя опасливо всмотрелся. До края, за которым качалась вода, было, что называется, рукой подать, но он был весь в торосистых топорщинах, побит и поколот на блоки. Попробуй продерись! Костя приподнялся на носки. Нет, видимость скрыта — «мертвая» зона. Подумав, он опустил на корточки и, плавно шевеля

корпусом, пополз к голубоватому, яркому «морцу». На нем, плавно и мягко покачиваясь, плавали отъязвившиеся от монолита льдинины, на которые то и дело выплывались из воды аделки. Им-то радость — кормежка открылась под боком колонии, что была на архипелаге. Костя добрался до отсеченного края припая и, ссыпав невзначай звонкую шелуху кристаллов фирна, завис над ним головой. Поискал глазом, поворачиваясь и налево, и направо, и под собой. Под ним блестящим, зеленоватым обрывчиком уходил в толщу бликующей, сиявшей внутренним светом воды лед. Увы! В последней надежде он протяжно свистнул и позвал: «Джим! Джимчик!» И вот тебе на! Почти под ним, под кривеньким изгибом стенки припая, кружисто разводя густую шугу, безвсплесково поднялась знакомая «головня», потешным ежиком топорща усы. Костя облегченно заулыбался:

— Ну привет, привет, старина! А я уже решил — все, отлюбовались мы друг на друга! Ан нет! Довелось-таки нам увидеться, довелось. — Костя помолчал, любовно глядя на тюленя, вздохнул и продолжил: — Ну вот, старикаша, расстаемся мы, ничего не попишешь, закругляюсь я тут со своими делами. Помнишь-то будешь чудака, а, Джимчик?

Тот неотрывно устался на гидролога, вытянувшись телом по поверхности и плавно ошевеливая воду ластами. Глаз в глаз они смотрели какое-то время друг на друга, потом в движениях Джима появилась энергичность, он ловко извернулся в воде, быстрым клинком вогнал себя в близкий, раздавшийся устьищем развод в припае, и, помогая ластами, цепляясь зубами за края его, стал... взбираться к Косте! Тот застыл в удивлении, тараща глаза на тюленя. Вода бурлила под хвостом Джима, мелкая льдистая искрень, радужно цветя, сыпалась от его тела, разлеталась по сторонам красочным гейзером.

Гидролог опустил на колени и протяжно, удивленно свистнул. Переклялись, говоря кому об этом, не поверят, ни за что не поверят! Ей-ей! Запишут в такие уж прописные трепачи, страшно подумать, а оно вот, чудище-преогромень, тут уже, собачьим манером в руки тыкается!

— Дурашка ты мой! Ну и дурашка! Скажи-ка, чертяка полосатая, что отчебучил, а? И кто это вас оговаривает тварью неразумной? Шалишь, брат, мы хоть кому сто очков вперед дадим. Верно, малыш?

Он поглаживал тыкающуюся морду Джима, и его перебрал озноб от доверительной ласковости зверя. Тот, опершись на передние ласты, вдруг неуклюже потянулся вверх, грузно обламывая ледышки, и приблизил шумно и трепетно дышащие ноздри к Костиному лицу. Гидролог отпрянул, чуть не закинувшись на спину. Тут же хохотнул и легонько хлопнул по пухляку морды.

— Верю, старик, верю. Теперь всему верю. Чертовски все это грустно, но ничего не попишешь. Да, вот, не попишешь. Разные у нас с тобой жизненные сферы. Куда как разные!

Со смехом увертываясь от Джима, он мельком, машинально кинул взгляд на полыню, из которой вылез тюлень, на канал, узким, причудливым щупальцем отдавшийся от воды океанской. В канале что-то сильно бурлило, гейзером вставали высокие струи. «Что такое?» Он поднялся



с колен во весь рост, чтобы всмотреться как следует. Джим, пофырчав довольно, лег, вмяв себя в поколотый лед. Странность какая-то! В послештормовой дреме, чуть нарушаемой льдинным шуршанием да аделькиными барахтаниями в полынье, буруны несли беспокойство. Он, шурясь, всмотрелся, и мурашки заершились по спине. «Что?! Да не может быть!» Очень хотелось бы ошибиться, но это было так. К ним шли по каналу, выметывая фонтанчики зонтиком, касатки.

Киты шли кильватерным строем, тесно, как пиратская армада на боевом курсе. Направлялись они в полынью. Обычное это было дело. Каждую весну припай открывал добычливое побережье. А касаток не надо было учить жить. И тут уж не беда, что разломы маловаты, не беда и то, что запрет их бывало, что даже задний ход не выручит, а то и вовсе на льдину выложит. Все не беда. Зато там, на заманчивом мелководье, несть числа живи!

Костя озадаченно скосил взгляд на Джима. Тот дремал, утробно поручивая и спустив хвост над краем. Уйди он, тюлень вернется в полынью, в которой вот-вот зашныряет пришедшая — и еще какая! — зубастая орава, и существование друга как пить дать закончится в их мясорубочных глотках. Нет, не годится. Отманить надо туда, к КАПШке, дело знакомое. Поукладывается там, повозится, а потом, глядь, и сгинет шайка разбойная.

Черноспинными, блестящими овалами вошли касатки в «морце», быстренько выстроились в плотный веерище и ударили по кишащим в воде пингвинам. Методичный убой отчаянно переполошил птиц, они торпедно высакивали на любые — лишь бы не утонула — льдины. Удрал от зубов, они враз обретали курьезную невозмутимость, и их, спасшихся, уже ни в коей мере не понимали ни торопливые шлепанья крыльев то и дело исчезающих в емких утробах соплеменников, ни их суматошные крики, ни большие ржавые пятна кровищи, расплзавшейся по акватории.

Одна из касатин рванула к отлому, где были Костя и Джим, ловко славировала, обвертываясь вскинутой волной, и быстро прошла рядом. Гидролог, изумившись близости, размеру зловещей «субмарины», растерялся, суетливо отпрянул назад, поскользнулся на обледелой резине и... скатился в морскую купель.

Упав, Костя недоуменно, в дурацком минутном обалдении, застыл было на плаву, судорожно закрючив руки и ощущая тупо, как что-то булькающее, обжигающее не хуже кипятка пошло за голенища, за ворот, под завязки казшки. Но проснулся инстинкт самосохранения, и Костя, изловчась и зашпешив неимоверно, стащил сапоги с ног — один о другой, оставив меховые унты, сбросил капюшон с головы, хотел было, но не сбросил куртку, сообразив мгновенно — легкая, да на пуху, она, ни дать ни взять, спасательный жилет. Когда он минутой-другой позже расправил широко конечности по поверхности, подминая под себя шугу для поддержки на плаву, то понял, что скоро во всяком случае не потонет. И не теряя ни секунды, стал искать выход. Припай, с которого рухнул он, торчал неожиданно круто, вырастая из воды высоким барьером. Разве что уцепиться за вымоины, щели в слабом, штормом

тронутым льду? Нет, пустое, отяжелевшему, мокрому, ему не изловчиться, нет. Податься в ту, Джимову, расщелину, по которой тот взобрался к нему? Да, да, только туда, скорее туда, она — единственное спасение! Но двинься тут — густая шуга так и вяжет сетью! И все же туда, туда, скорее туда!

Касатки уминали птиц лихо, резко очищая полынью от живности, и скоро в ней если и осталось что-либо «стоящее» для них, то это был предельно перепугавшийся человек, бывший за жизнь в ледяном крошечке подле края льда. Отчаянность ситуации пугала его, заставляла терять остатки хладнокровия. Если он не взберется споро, то судьба его — утонуть, охладевшему, или — страшнее всего — уйти в желудок твари морской, да еще под хруст собственных костей. И, задыхаясь, он колотил изо всех сил по крошеву льда, оно же упруго крутилось и подловато держало чуть ли не на одном и том же месте. Силы терялись, а продвижения почти не было...

Очищенная полынья белела льдинками, плавно качавшимися от ровных, завитых, изящных волн, поднимаемых касатками. Одна из хищниц, заметив человека, плавнейше вильнула косым хвостом и водяным гладким бугром неспешно прошла возле. Остро заняло нутро — к нему присматриваются! Счастье его: ближе не подошла разбойница моря — помешали крупные блоки льда, болтавшиеся рядом. Но что ей стоит умнее славировать! Он бешено заработал руками, широко разевая рот, уклоняясь от соленых брызг, хрипло, надсадно дыша. Еще подход — и кранты ему! Все, точка! Нет!! Не хочу!!! Взыв в слепом, заполнившем мир страхе жертвы, Костя безумно завопил:

— Джим!!!

Хлестнул этот крик обнаженностью предельной! И Джим понял, понял его. Словно дельфин, человека спасающий! Качнулся хвост над краем, вильнуло тяжело в падении тело, хлопнулось о воду, и рядом с обезумевшим, обессиленным вконец уже гидрологом всплыло мокрое, солидное веретенище. А касатина заходила на завершение дела, ловко обходя теперь тяжелые, мотающиеся кусища припая. Почувала, разбойница, что не юркий пингвин в крике заходится, торопливости не проявляла, а плыла спокойнейше, уверенно — куда тут, в ловушке, кому деться! Костя ухватился за ближний грудной ласт Джима. Тюлень — удобства ради — перевернулся на спину, гидролог мокрой тряпкой бессильно завис на брюхе, но всего лишь на миг. Вон он, черным листом, плавник спинной движется, стружкой токарной пена от него летит! Отчаяние вновь подступило, Костя в страхе ужом заерзал на брюхе тюленя, порываясь заставить плыть тюленя к разьему спасительному:

— Джим, к разлому! Давай, давай же, да-а-ва-а-ай!

Где уж тут думать, в безумии-то! Но Джим таращился на него, совсем не понимая игры! Поднял голову из воды, крутит ею, дуясь шумно, туда-сюда, туда-сюда. Приподнялся Костя, как мог, на брюхе, глаза широко открыл. Узкий, тонкий силуэт касатки, выблескивая зловещей сигарой, был точно устремлен на них.

— Джи-и-м! Джи-и-им! Давай туда, туда давай-а-ай!

Костя орал, в бессилии колотя тюленя кулаком. И тот, как понял на-

конец, что происходит что-то неладное, крутнулся неожиданно телом для какого-то разворота и тут же оказался у голубоватых стенок. И хоть была расщелина далеко еще, Костя — все равно уж погибать! — сильно оттолкнувшись от Джима, шлепнулся, не дотянувшись, в воду, но, к счастью, успел одной рукой зацепиться за край припая. Раздирая пальцы в кровь, подтянулся, не чувствуя свинцовой тяжести намокшей одежды, пополз вверх, к спасительной тверди. Бил его жуткий озноб. И не веря еще, ловил нарождающуюся светлинкой мысль: «Неужели ушел?» Даже здесь, наверху, он никак не мог прийти в себя, лихорадочно, сумасшедшим речитативом безостановочно бормоча: «Ушел, мамочки мои, ушел же, ушел!» Встать с четверенек сил не было, он так и отползал, торопясь, задыхаясь, от страшного края, за которым плыла смерть. Очнувшись он от пронзительного, душу рвущего, тюленьего рева, что внезапно ударил по ушам. Он вздрогнул, замер, иссеченная голая ладонь, которой он цеплялся за лед, судорожно сжалась, не замечая боли. Рывком, опамятавав, вскочил на дрожащие, ровно ватные, ноги, на которых мокрым, липким мешком повисли штаны: «А Джим как же?!»

Поблескивая под солнцем, касатина носилась почти рядом, вплотную подойдя к припая. Она сбавила ход — шуга липла к ней, мешала. Джим, завидя кита, бился неистово подле льда, метался возле, ища спасения, и кричал едва ли не как он только что! С Кости смахнуло весь страх, поспешил он тут же к краю, нимало не думая о себе: «Джим же там!»

Близясь к тюленю, касатина, как бы примериваясь, открыла адскую пасть и мощно задышала. Нижняя ее челюсть заполоскалась в обильном наплыве воды, лед круто закачался. Костя прижался к торосине, тяжело, загнанно дыша: не отходило тело от усталости. Бессилие рвало грудь — какая он защита Джиму! Яростно схватил кусок льда повесомее, швырнул в ненасытную громадину. Но что ей это — дробинка чалая! Джим погибал, и с этим надо было смириться! Взвыл Костя, дернулся и, как бы защищаясь, закрылся руками, чтобы не видеть все это. Что-то тупо стукнулось в кармане каэшки, обвислой донельзя, намокшей. «Как?!» Смазанным, но явным видением встал вчерашний день — полет на остров Дригальского, разбивочный маршрут пешком и... сигнальные пирапатроны, взятые с собой, — самолет наводить, если понадобится, в конце маршрута! Он ведь так и не выложил их, по позднему прилету, в спецящик, а утром...

Ох и рванулся Костя! Чуть не рухнул снова в купель, но прижался назад, к торосу! Чепуха, чепуха все это, главное — тут они, в руке, патроны пропарафинированные, ни в какой воде не пропадающие! Шалишь, гадина, не возьмешь!!

Разделяли их метры — тюленя и касатину. Джим уже не ревел, застыл недвижно и сипел, сипел тихо, обреченно. Костя дернул шнур запальный плавно, патрон держа в правой руке, умерив дыхание, замерев до неподвижности. Острые зубы сверкали в пасти, открытой для Джима. Но хлопнул в пасть сноп огненный, отчаянно засверкав искрами, в самую глотку, точнее уж некуда...

**Марк ДЮРГЕРОВ**

## **ПРОГУЛКА К «ИМПЕРАТОРАМ»**



**Дюргеров Марк Борисович.** Кандидат географических наук, старший научный сотрудник Института географии АН СССР. Участник трех Советских антарктических экспедиций. Автор 40 научных статей. Живет в Москве.

В том году суда антарктического флота поздно заканчивали навигацию. В середине апреля «Михаил Сомов» еще выгружал остатки оборудования на рейде Мирного. Двигатели судна работали непрерывно, пытаюсь противостоять напору стокового ветра. Судно стояло носом к ветру и двигалось взад и вперед в полынье, вспарывая килем намерзающий молодой лед. Наконец все переправлено на континент, а самые тяжелые и негабаритные грузы, которые Ми-8 не смог взять на подвеску, были перегружены на небольшой островок — до поры, пока станет прочно зимний лед и можно будет по нему организовать зимнюю дорогу для вездеходов.

Под утро «Михаил Сомов» развернулся в полынье и по своему старому следу пошел на север. По пути в кают-компанию на завтрак мы долго стояли на высоком крыльце, и желтые палубные надстройки «Сомова» еще дважды проплыли в разрывах между заякоренными на мели айсбергами. На горизонте осталась только их белая стена, которая отсюда, за 10 миль, казалась сплоченной. Стена сомкнулась, отгородив нас на год от забот Большой земли. По оставшейся полосе битого льда пробежала последняя рябь, и море Дейвиса сковало льдом, кромка его двинулась дальше к северу, отвоевывая у Южного океана новые просторы для Антарктиды.

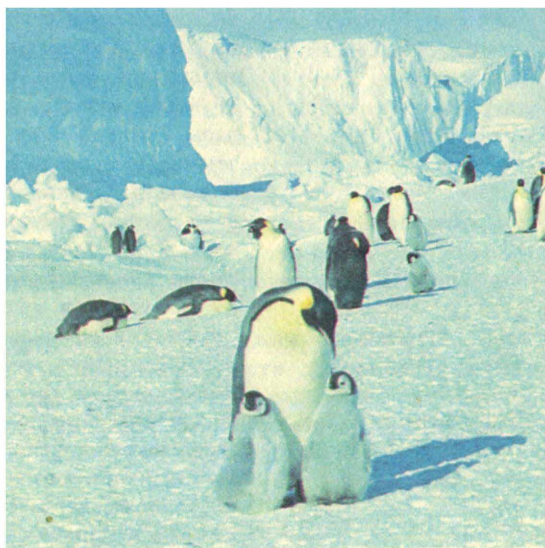
По утрам в кают-компании много пустых столов. На завтрак ходят не все. После ночной вахты спят дежурный метеоролог, радист, а астроном и сейсмолог пришли бы, да надо одеваться по полной форме, чтобы от дома геофизиков дойти на другой конец поселка. Поэтому они предпочитают попить чайку в своих апартаментах и улечься до обеда. Правда, это непорядок, и начальник обсерватории

Подросли птенцы, но  
взрослые еще заботливо  
опекают их

В многотысячной колонии  
не каждому пингвину  
удается найти  
себе пару

Если родители чужого  
птенца ушли в поисках  
корма, можно позабо-  
титься и о нем

Каждая пара выводит  
одного птенца...







давно грозит лично следить за соблюдением распорядка дня. Теперь, после ухода судна, когда закончены все авральные работы, пустующие столы, возможно, заполнятся. Но сегодня Кузьмич еще не готов к борьбе с «совами». Выглядит он совсем измученным, похоже, что спать не ложился. Наверное, всю ночь сидел на связи с «Сомовым», а потом, как и мы, следил за его выходом из льдов.

Но Кузьмич улыбается, потирает руки и без обычной гримасы ест манную кашу. Проходя мимо нашего стола, тронул меня за плечо:

— Поднимись ко мне после завтрака, Леш.

В кабинете на втором этаже Кузьмич курил у окна.

— Как ты думаешь, какова толщина припая сейчас? — спросил он не поворачиваясь.

— Судя по тому, как «Сомов» бился, — сантиметров двадцать.

Кузьмич кивнул:

— Пора нам начинать работы на припае. Может, сходим сегодня?

— Поспал бы ты лучше! Завтра начнем.

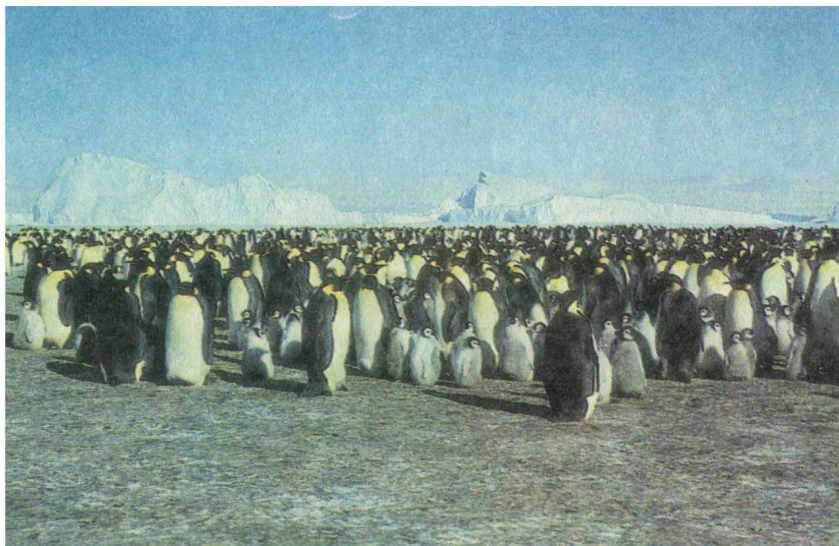
— Нет уж, потерплю до вечера. Давай, пока погода хорошая... В অপ-реле такие дни редкость. Кстати, и в Молодежную сообщим: они запрашивали на утренней связи толщину льда. У них в заливе Алашеева на-



росло почти тридцать сантиметров. Хотят спускаться на лед вездеход.

— Еще бы, они на целый градус южнее Мирного! — Я подошел к окну и посмотрел по направлению взгляда Кузьмича.

Километрах в пяти от нас, на востоке, у подножия перевернутого вверх брюхом айсберга, прочно сидевшего на мели, видно было большое черное пятно. Казалось, оно росло и ширилось на белом, еще молодом припайном льду. К пятну с севера тянулось несколько четких, тоже



Двухметровой толщины лед к весне напоминает грязно-бурую, утопанную тысячами босых ног грунтовую площадку

черных, полос. Они искривлялись на глазах, и я понял, что это не трещины на льду, а живые существа.

— Вот и колония пингвинов растет, значит, зима стала.

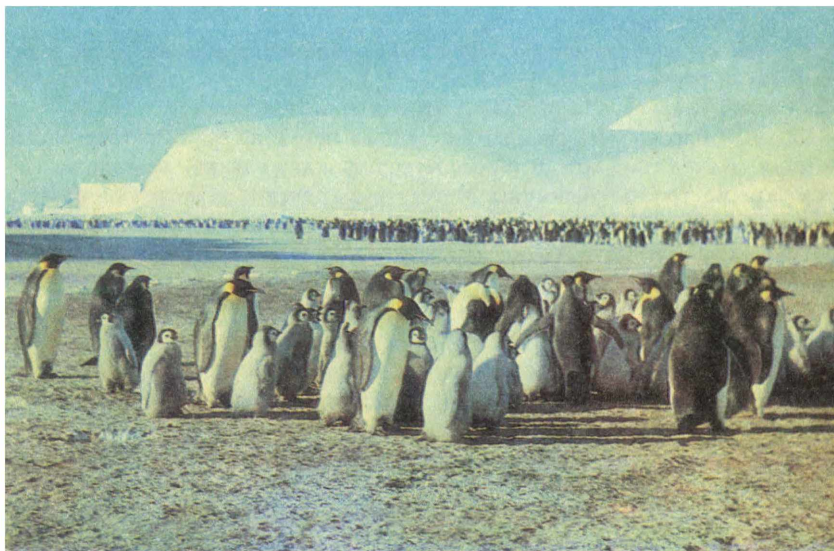
Кузьмич смял пальцем сигарету в тяжелой пепельнице.

— Сегодня у меня уже несколько человек просились на экскурсию в колонию. Никого не пушу, пока сам не пройду по льду... Так что давай, Леша. И Пашке скажи. После бурения сходим к «императорам».

От кают-компаний до нашего геофизического дома почти километр. Под горочку, по твердому насту мы быстро доскользили до своего железного крыльца. Оделись потеплее. На кожаный костюм еще натянули непродуваемый анорак и брезентовые штаны. На ноги пришлось надеть кирзачи — на морском льду должно быть еще много воды: выжимает рассол через тонкие трещинки на поверхность. Потом мы взяли шнековый бур, гидрологическую рейку, дюжину деревянных вешек, термометр в защитном футляре и по «Зениту». Павел взял еще «Любитель».

Кузьмич уже ждал нас у гаража. Он стоял у спуска с ледяного барьера на припайный лед. Две недели назад сюда залетали соленые брызги.

Сейчас стосильный бульдозер наваливал груды снега в то место, где стена материкового льда нависала над морским припаем. На всем многокилометровом побережье только здесь ледяной барьер понижался почти до уровня океана, так что можно было подсыпать пару метров — и съезд на морской лед будет готов. Кузьмич жестами показывал сидящему за рычагами Вите Смирнову, как лучше сделать съезд. Главное, конечно, засыпать приливную трещину. Она «дышала» вместе с океаном, и сейчас мы



Детский сад под летним солнцем

с трудом перелезли через нее. Кузьмич топнул сапогом пару раз по молодому льду и пошел в сторону океана. Через полкилометра он остановился, сориентировался.

— Сделаем так: в створе северного угла дома геофизиков и острова Фулмар пробурием десять скважин через двести метров и у каждой поставим веху.

Почти на север торчала изо льда маленькая рыжая скала — это и был остров Фулмар.

Острое лезвие шнека быстро схрупало 20 см льда, и бур провалился в лунку. Вода выплеснулась на лед. Я померил толщину льда гидрологической рейкой: двадцать два! Паша записал в полевой дневник. Потом он запустил термометр в металлическом футляре в лунку и наступил ногой на привязанный к нему тросик. Надо был выдержать термометр пару минут в лунке.

С берега, от гаража, за нами наблюдали механики-водители. Кузьмич махнул им рукой, чтобы не беспокоились.

За два часа мы пробурили все десять скважин и поставили возле них десять вешек. На каждую привязали по красному флажку для видимо-

сти в пургу. Теперь эту работу будем повторять каждые десять дней. Сейчас-то пустяк, лед тонкий, а вот когда он вырастет до 2 м...

— Накашляешься, — сказал Паша. Он тоже подумал об этом.

— Двадцать лет меряют одно и то же, а проку чуть! На хрена ты, Кузьмич, взял эту программу? Что тебе — своих забот по станции мало?

Но Кузьмич не ответил Паше. Это действительно была его программа. Исторически ее «вешали» на начальников прибрежной станции. Ну а начальник привлекал своей властью к работе кого считал наиболее достойным. Но Паша этого не оценил.

А в общем мы хорошо разогрелись. Солнце было еще высокое, и ветер утих — редкая погода!

Кузьмич закурил, Паша достал «Любитель» и отошел.

Ледяной барьер Антарктиды был прямо перед нами. Высота его стены здесь метров тридцать. Вся обсерватория видна нам как на ладони. Капитальные постройки разнесены. Между ними почти километр. Они на двух сопках — Комсомольской и Радио — сглаженные жестокими ветрами два маленьких гранитных кусочка твердой и неподвижной суши среди неудержимых потоков обтекающего их льда.

В 50-х годах, когда начинались Советские антарктические экспедиции, дома построили прямо на льду. Первой же зимой их занесло снегом по самые крыши. Весной вода потекла в дома. Несколько лет боролись с заносами и с водой. Потом устали. Начали строить иначе: на металлических сваях, забуренных в скалы. Теперь в Мирном и на всех прибрежных станциях дома подняты над уровнем скал метра на полтора. Весь снег проносится под домами не задерживаясь.

В Мирном — три двухэтажных металлических дома и еще два одноэтажных: склад и дизельная электростанция. Самая большая из построек — гараж. Возле него сгрудились в очереди «Харьковчанки», тягачи, вездеходы, тракторы. Вся техника Мирного ждет ремонта после тяжелых внутриконтинентальных походов. До следующих походов, до октября, техника пройдет через теплое чрево двухэтажного гаража, а потом готовые к походу тягачи с прицепленными санями выстроятся друг за другом в сторону поднимающегося круто к югу белого купола Антарктиды. За Мирным, на длинном склоне, еще виден след от вернувшихся из центра материка походов. Всего месяц прошел. След огибает зону трещин и уходит в горизонт, насколько видит глаз. Там белый купол льда сливается с высветленным над ним небом. След тянется 1,5 тыс. км к станции Восток, а еще ответвляются от него в стороны ледовые дороги к временным базам, станциям и просто к каким-то точкам, помеченным карандашом на карте. Ничем не примечательным для непосвященных, но для знающих — смысл работы на многие годы.

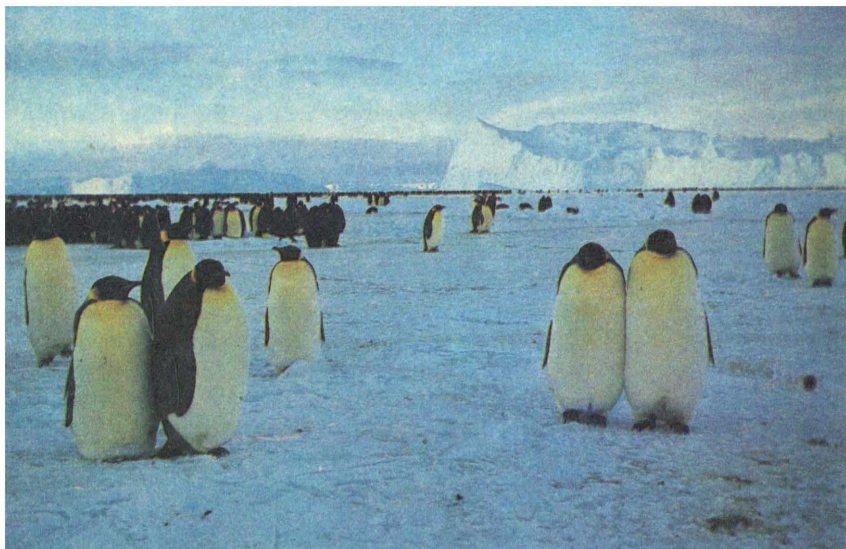
— Вчера с Востоком связь была, там зима. Шестьдесят два градуса, — сказал Кузьмич.

— Скоро восемьдесят будет, — это Паша.

Мы все думали об одном. Я давно заметил — на зимовке все думают в одном направлении.

Сразу за гаражом ледяной барьер круто поворачивает к югу, и весь берег-ледник раздроблен трещинами на блоки. В этом месте в море Дей-





Снег — та же вода,  
но в твердом виде,  
и по нему можно быстро  
«плыть» на брюхе,  
отталкиваясь крыльями

Глубокая осень,  
начало мая. Большие  
императорские пингвины  
соединились в супру-  
жеские пары

Людам в Антарктиде  
теплее, чем пингвинам,  
даже в санно-гусенич-  
ном походе

виса впадает выводной ледник Хелен — ледяная река в ледяных берегах. Берега тоже движутся, но со скоростью, намного меньшей, чем выводной ледник. Отколовшиеся от края ледника айсберги уносит течением в океан, а некоторые застревают здесь же, на мели. Их крутит течением, волны вымывают глубокие гроты, а сверху подтапливает летнее солнце, и через несколько лет айсберги начинают переворачиваться кверху брюхом. У перевернувшихся айсбергов верхушка напоминает слоеный пирог, начиненный захваченными со дна камнями, илом, ракушками и водорослями.

Один такой «перевернувшийся» много лет прочно сидит на мели. И возле него, в защите от ветра, собираются большие императорские пингвины. Докурив сигарету, Кузьмич надел перчатки, и мы пошли.

Через час поравнялись с самым большим в архипелаге островом — Хасуэлл. Остров, давший имя всему архипелагу, возвышается отвесными стенами в полторы сотни метров над застывшим океаном. Нет на нем ни травки, ни кустика. Редко лишайник увидишь. Весной и летом тут кипит жизнь: тысячи антарктических буревестников, крачек, капских голубей выводят свое потомство. С первыми теплыми днями приходят с севера полчища драчливых и вороватых маленьких пингвинов Адели. К тому времени у императорских пингвинов подрастет «молодежь», и они уйдут к северу вместе с откалывающимися льдинами.

Мы поднялись на скалы. Колония была под нами. В воздухе — рокот тысяч голосов. Птицы ростом с первоклассника одеты в парадную форму. Иссиня-черные с отливом фраки кажутся небрежно расстегнутыми на откормленных за лето животах. Более окружающего снега сорочка под самое горло. Пингвины стоят группами по пять-шесть, переминаются на желтых лапах. Изгибая шею, наклоняют голову, а потом по дуге вытягивают ее вверх, в одну линию с телом и, открывая клюв, издают сдержанный рокочущий звук. Они что-то говорят друг другу, иногда на ухо, втайне от соседей. Между группами непрерывно, но чинно, без суеты переходят одиночки. Вид у них загадочный, и наверняка они приносят самые последние новости.

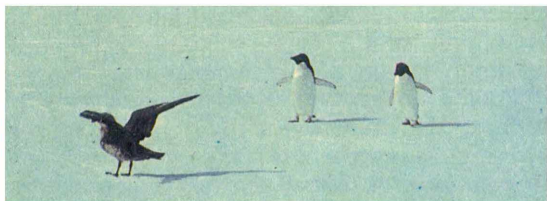
А с северо-востока двумя непрерывными колоннами подходят «императоры». Их шествие молчаливо и величественно — от кромки еще не замерзшего океана к черному острову Хасуэлл, к перевернутому айсбергу. Знают ли они, что ждет их здесь не теплое солнце Африки, как наших перелетных птиц? Впереди — весь ужас самой темной и холодной на белом свете зимы!

Мы смотрели на них с черных скал Хасуэлла. Все наши представления о целесообразности природы рушились.

— А может, им проще, когда только ветер и мороз, чем бороться с уймой разных хищников? — выговорил Кузьмич.

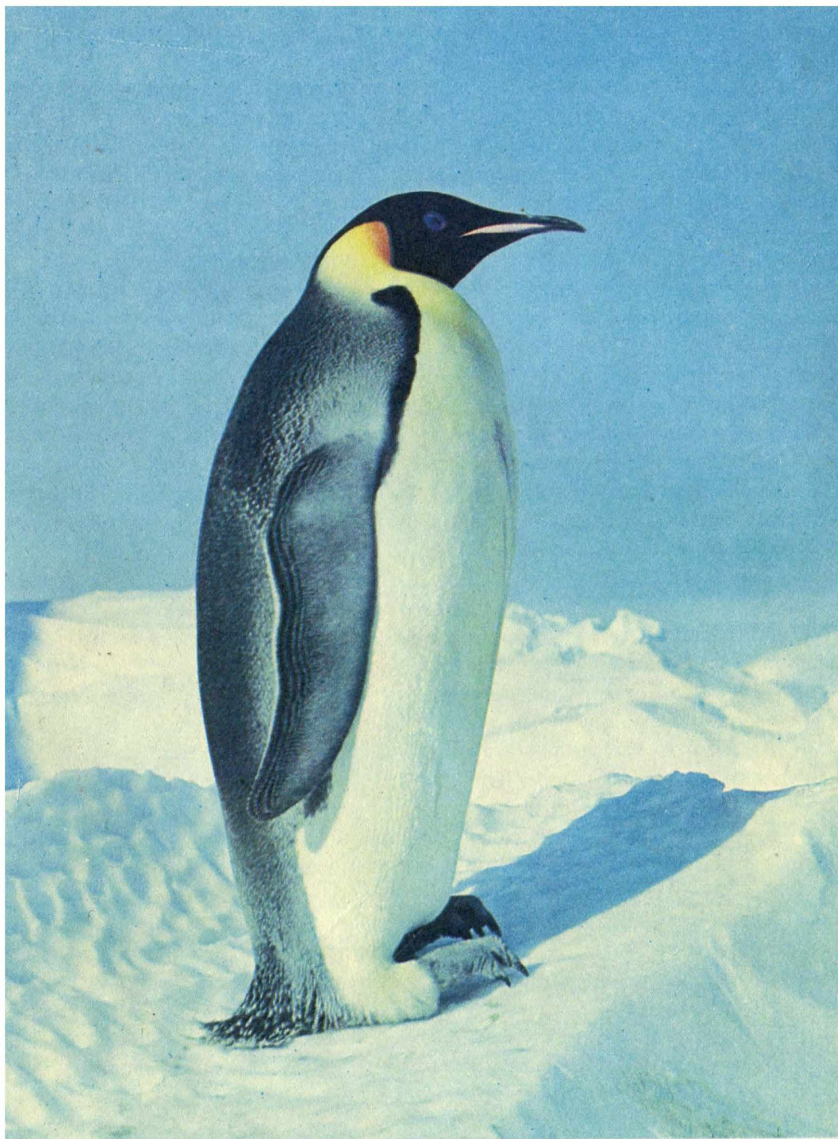
— А как же тогда другие пингвины? Еще полтора десятка видов, а ни один птенцов зимой не выводит!

Я представил, как ходят эти бедняги на пяточках по ледяному припаю. Пальцы желтых ороговевших лап приподняты, и на них лежит большое белое яйцо. А вокруг темень, метель и мороз, ни рыбки, ни водички. А потом — птенчики, серые беспомощные шарики...



Поморник и пингвины  
Адели — летние обита-  
тели Антарктиды

Императорский пингвин  
во всей красе





— Упаси бог уродиться пингвином, — проговорил Паша.

Опять мы думали об одном.

— Холодно. Пошли, — сказал Кузьмич. Мы двинулись вдоль неровной линии, в пяти метрах от стоящих птиц. Они не обращали на нас внимания; сегодня был их праздник. Мы снимали один-два кадра, а потом прятали «Зениты» под анорак — на морозе эта техника не работает. Хороших кадров в общем-то и не было. Я был абсолютно уверен, что передать настроение торжества и какой-то тайны происходящего сегодня нам не удастся.

Потихоньку хмурилось небо, с океана потянуло влагой, стало неуютно и захотелось тепла и горячего обеда.

Неожиданно мы оказались возле глубокой лужи. В грязной воде билось большое тело. В птице не было никакой величественности, она просто гибла. Мы смотрели на нее с одного края лужи, а на другом стояла группа сородичей. Несчастный пингвин рвался вверх, на лед, разбрызгивая по сторонам черную воду. Потом он затихал и набирался сил для нового рывка. Что-то держало его в лунке.

Я приподнял его голову над водой, а Паша ощупал его тело снизу и молча вынул из-за голенища нож. Птица затихла в наших руках. Короткий хвост пингвина прочно вмерз в лед. Скорее всего в прошлую ночь, во время метели, его засыпало, спящего, снегом и приморозило хвост. Осторожно Павел вырубил лед вокруг хвоста и высвободил его. Во время операции пингвины приблизились вплотную и взволнованно дышали нам в затылки. Мы подхватили пострадавшего под ласты и вытащили на лед. Он, дрожа, плашмя растянулся на льду. Потом попытался встать, помогая себе клювом. Но сил не было, и тогда он пополз, помогая себе клювом, как ледорубом. Он прижался к нашим ногам, мы отошли, и он снова пополз за нами, а толпа сородичей шла за ним.

— Что делать, Кузьмич, может, возьмем его на станцию, замерзнет он здесь? Я сейчас сбегая за санками, дотащим, а?

Я уже готов был бежать за пять километров в Мирный. Кузьмич сомневался. Павел молчал. Я держал руку на притихшей птице.

— Темнеет. Сегодня не успеем, — неуверенно сказал Кузьмич. — А вездеход по льду еще не пройдет. Подождем до завтра.

— Да к завтраму он загнетса!

— А где мы его поселим? Он нам провоняет всю станцию. И кормить его надо только свежей рыбой.

— Много он ее тут увидит, — вступился Паша.

Но тут из праздничной толпы отделились двое. Крупные птицы хлопнулись на животы и подползли с двух сторон к лежащему мокрому пингвину. Мы отступили. А они зажали его между собой горячими боками, что-то пошептали в склоненную на лед голову и начали тихонько подтапливать вперед. Пингвин поднял голову, встрепенулся, и все трое медленно поползли к сомкнутой шеренге птиц. Их стена расступилась и впустила внутрь процессию, а потом сразу сомкнулась.

С минуту мы смотрели на странных существ в черных фраках. Они больше не обращали на нас внимания.



# Вести высоких широт



## ПО СЛЕДАМ ДМИТРИЯ ЗЫРЯНА



Королёв Владимир Николаевич. Родился в 1948 г. Окончил Печорское речное училище, в настоящее время — капитан-механик трального судна Печорского бассейнового управления пути. Опубликовал около 50 краеведческих статей в местной печати. Автор книги о Михаиле Константиновиче Сидорове, которая готовится к публикации книжным издательством Коми. В настоящее время В. Н. Королёв работает над биографическим справочником об отечественных первопроходцах Арктики. Действительный член Географического общества Союза ССР. Живёт в городе Печоре.

Коми, или, как их называли раньше, зыряне, принимали самое активное участие в освоении Сибири. Например, во время похода Ермака в Сибирь 40 человек этой национальности служили проводниками. При непосредственном участии коми были основаны крупнейшие на севере Западной Сибири торговые города XVI—XVII вв. — Обдорск (ныне Салехард) и Мангазeya. Исследователи Сибири признают, что своим названием эти города обязаны языку народности коми.

Судя по имени, Дмитрий Зырян также был представителем этой народности. В казачьих «сказках» его имя появляется вместе с именами Посника Иванова (Губаря), Федора Чукичева, Семена Дежнёва в пору их первых походов на реки Собачью (Яну) и Индигирку из только что основанного Якутского острога.

Интересно, что служилые люди, столь быстрыми темпами продвигаясь на восток, осваивая неизведанные огромные пространства, ещё и сами занимались охотой, в частности добычей соболя в «новых землях».

Для сбора ясака на вновь открытых «заморских реках» Яне и Индигирке в Якутске в 1640 г. было набрано два отряда. Во главе одного из них отправился на Индигирку Посник Иванов, второй — на Яну — повел Дмитрий Зырян. В его отряде шел Семен Дежнёв.

Зимней дорогой отряды из Якутска, перевалив через горы, вышли в верховья Яны. Сбранную у янских якутов соболиную казну Зырян весной 1641 г. отослал в Якутск с Дежнёвым в сопровождении трех казаков, сам же с остальным отрядом «решил проведать, где б, на которой реке государю прибыль учинить». 6 июня отряд пришел в Индигирское зимовье, а когда туда подошел Посник Иванов со своими людьми

ми, Дмитрий Зырян направил его обратно в Якутск, оставшись полным хозяином на зимовье...

Л. Н. Жеребцов в книге «Историко-культурные взаимоотношения коми с соседними народами», выпущенной издательством «Наука» в 1982 г., пишет: «Кроме руководителей отрядов — Федора Чукичева, Дмитрия Зыряна и Богдана Зырянова, которые, вне всякого сомнения, были выходцами из края коми, в составе отрядов встречаются Д. Падерин, Лыткин, С. Аврамов, В. Пермяков, Ф. Чуркин, Ф. Пермяк, Д. Гуляев, Гилев, К. Юдин, М. Коновалов, К. Королев, С. Протопопов, Ф. Ветошкин, Вижемцев, Т. Боголюбов, И. Катаев, М. Колесов и десятки других. Какая-то часть носителей этих фамилий тоже могла быть коми, тем более те из них, которые носили весьма характерные прозвища: Сысолетин, Вычужанин, Пермяков, Зырянов. В отряде Е. Хабарова участвовали Тренька Зыринин и Калинка Зырянин... В выдающемся морском походе С. Дежнёва вокруг Чукотки — Иван Зырянин и Фома Пермяк... В. Пермяков участвовал в походе на Новосибирские острова. В 1745—1746 гг. зимовали на ближних Алеутских островах М. Неводчиков и Я. Чупров. А в 1759 г. на островах Уналашка и Уманка прожил два года яренский посадский человек С. Глотов. Он первый нанес эти острова на карту».

Побывать в местах, по которым когда-то проходил со своими спутниками Дмитрий Зырян и другие выходцы из края коми, узнать, что известно о них на далекой окраине нашей страны сегодня, мне хотелось давно.

И вот я на борту самолета. В Печоре — плюс 7°, в Москве — плюс 10°, а на промежуточном аэродроме в Хатанге — двадцатичетырехградусный мороз.

На посадку в Тикси заходим со стороны моря Лаптевых. В иллюминаторы виден молодой, с трещинами лед залива. Снаружи — обжигающий ветер.

На вокзале многолюдно, поистине «место встреч», как переводится с якутского «тикси».

Недолгая стоянка, и снова в воздухе. Вот она наконец под крылом, река Яна, которую первопроходцы почему-то окрестили Собачьей, дальше — Индигирка. Как легко и быстро сегодня нам, современникам, «открывать заморские» реки, но не так легко было тем — первым.

...Лето 1642 года. Якутский воевода Головин посылает на Индигирку таможенного целовальника Епифана Волюнкина с приказом Дмитрию Михайлову Зыряну произвести строжайшее расследование по показаниям юкагиров о серебряной руде на какой-то реке Нероге.

В то время Русское государство испытывало большую нужду в серебре. Собственные рудники не покрывали растущей потребности в серебряной монете, которую поэтому приходилось ввозить из-за границы в виде голландских и гамбургских рейхсталеров, а затем перечекаивать их в русские деньги. Такое положение ставило московские финансы в зависимость от притока иностранной серебряной валюты, с чем царский двор не мог примириться. По указам царя повсеместно проводились усиленные розыски серебряной руды: ее искали на Новой Земле, на Канином Носу и, наконец, в Сибири.





В приказе воевода писал Зыряну, что в случае удачного исхода дела царь не останется в долгу перед казаками и выдаст «большое государево жалованье, чево у вас и на разуме нет». Приказчику предписывалось, «прося у бога милости, итти на ту реку Нерогу с служилыми и промышленными людьми сколько есть, а в Индигирке оставить людей немногих».

Но Волынкин не успел передать приказа. Прослышав о неизвестной реке на востоке, Дмитрий Зырян летом того же года вместе с промышленными людьми, оставив в острожке за себя Лаврентия Григорьева, поплыл от устья Индигирки к востоку и вскоре дошел до устья реки Алазеи. Путь вверх по Алазее был не из легких. Заметив незнакомые корабли у родных берегов, коренные обитатели этих мест — чукчи и юкагиры — вышли навстречу отряду Зыряна. Они подозрительно отнеслись к пришельцам. В верховьях реки казаки поставили острожек.

Один из участников этого выдающегося похода, казак Федор Чукичев, вернувшись с соболиной казной на Лену, рассказывал: «...служилые люди и с ними Митька Ярилков (второе прозвище Зыряна), 15 человек, сделав на той, на Индигирке-реке два коча, и пошли на тех кочах вниз тою Индигиркою-рекою до моря и шли две недели; из устья-де Индигирки-реки к востоку бежали по тому морю парусом до устья Алазей-реки, вверх парусом и собою до юкагирского князца Ноочичан пал третьи дни, и с тем князцом с ковымским шаманом было их людей человек с триста, на той на Алазей-реки встретились и с ними служилыми людьми бой был, и на том бою их служилых переранили девять человек, а их побили много и поймали на том бою аманата улусного их мужика юкагирского роду именем Шамана; и после того бою шли они, служилые люди, вверх по Алазей-реке в тех кочах шесть ден и дошли до лесу и у того-де лесу зимовье поставили». Вскоре к зимовью приехали с Колымы другие юкагирские роды, которые заявили, что «де с Алазей-реки на Ковыму-реку аргишем переезжают на оленях в три дни, а до них-де (Зыряна и его товарищей) никто русских людей у них не бывало и про них они русских людей не слыхивали... А аманатов за безлюство поймать было не уметь. И сказывают они (юкагиры) про себя, что-де их бесчисленно — людей много, а в то место про людей показывают у себя на головах волосы, столько-де много, что волосов на голове, а соболей-де у них много, всякого зверя и рыбы в той реки много».

Людей для трудного и опасного похода к новым рекам в отряде Зыряна оставалось совсем мало. Но весть о большой реке на востоке

быстро разошлась во все стороны, и вскоре на Алазею приходит отряд Михаила Стадухина и Семена Дежнёва.

Весной 1643 г., менее чем через год, дождавшись благоприятной погоды, объединенные отряды Зыряна и Стадухина после нелегкого перехода морем открыли устье Колымы, последней крупной реки на северо-востоке Азии. Первые сведения об этом важном достижении привозят на Лену летом 1643 г. Федор Чукичев, доставивший с Алазеи соболиную казну, и приплывший с ним с Индигирки казак Андрей Горелый. Они же сообщают якутскому воеводе и другое очень важное известие о том, что реки Алазея и Колыма лежат в «другой стороне» по отношению к реке Охоте, впадающей в Охотское море. Водоразделом, по их мнению, служил «камень».

Добраться до конца гигантского горного хребта, уходящего в океан к востоку от Лены, стало заветной мечтой тех, кто раньше всех открыл эту истину — Зыряна и Стадухина. Но никому из них не суждено было побывать на самой крайней северной точке «камня»...

В Черском садились на полосу уже в сумерках. С волнением шел от самолета к высокому берегу Колымы, на котором располагается поселок. Сбылась давнишняя мечта, и вот я здесь, на берегу великой реки, куда 340 лет назад пришел морем мой земляк Дмитрий Зырян. Немного выше по реке казаки поставили первое в этих пустынных местах зимовье, которое до сих пор носит название Нижнеколымское.

Вечером в летной гостинице рассказал новым знакомым о своих поисках. А на другое утро летчик Колымо-Индигирского авиаотряда Слава Котов с лицом расщедрившегося миллионера потащил меня на Колыму. Прошагав по следу промчавшегося по льду «Бурана» километра два, вышли к правобережному обрывистому яру. Еще несколько шагов к берегу, и вдруг сквозь изморозь взметнулся к небу серебристый коч с наполненным парусом. «От благодарных жителей нижней Колымы» — чернеет на обелиске надпись. «Русским землепроходцам и полярным мореходам», — объясняет Слава.

Да, это им — Дмитрию Зыряну, Михаилу Стадухину, Семену Дежнёву, Федору Чукичеву и многим другим их последователям! Значит, известны и сегодня на дальнем северо-востоке нашей страны эти люди, не забыты их имена!

В музее Черского уже с первых минут я понял, что приехал сюда не зря. О Дмитрии Зыряне и совершенных им походах расспрашивать не пришлось — все это видит каждый посетитель в экспозиции. К сожалению, не сохранилось портрета Зыряна, неизвестно, где и как он погиб.

Незримые, но крепкие нити связывают нас с далеким прошлым... Очень интересной получилась встреча с замечательным человеком, патриотом своего края Чикачевым А. Г. На первый же мой вопрос — не является ли он потомком того знаменитого Федора Чукичева, о котором пишет в своей книге Л. Н. Жеребцов, — я получил утвердительный ответ. Он сам с Полярного. Это в устье Индигирки, недалеко от бывшего городка Русское Устье, где осели его предки.

Услышал от него интересные слова, до сих пор бытующие у населения низовьев Индигирки: *дивья* — хорошо, *заболь* — вправду, *ня-*



ша — ил, струж — рубанок и т. д. Интересны эти слова тем, что точно в таком же переводе применяются они сейчас и у нас в коми.

Более всего от встречи с Алексеем Гавриловичем Чикачевым запомнилось его категорическое высказывание: «Да, да, я считаю, что первыми из русских людей, кто двинулся через всю Сибирь к суровым северным и восточным берегам Азии, должны были быть именно выходцы с Поморья, знающие и тундру, и лесотундру, тайгу и океан. А поморы — это двиняне, мезенцы, коми-зыряне...»

В результате подобных встреч узнавал я все новые и новые, отчасти знакомые уже фамилии. Они упоминаются в книге Л. Н. Жеребцова и до сих пор встречаются в Нижнеколымском районе: Лыткин, Гуляев, Коновалов, Протопопов, Колесов, Мезенцев...

В 1982 г. экспедиция комсомольцев Черского прошла по следам первопроходцев от Якутска до Колымы. Группа установила на маршруте три мемориальные доски. На одной из них, у древнего городка Русское Устье, в числе других увековечено имя Д. Зыряна. Интересные находки с маршрута привезли ребята. Взять хотя бы обнаруженную на побережье Восточно-Сибирского моря рыбацкую сеть, связанную из конского волоса, с грузами из привязанных камней или доску из разрушенной избы с Русского Устья, снятую со стены участником экспедиции Валерой Филоновым. Вырезанный на ней ножом орнамент очень напоминает пижемскую резьбу (Пижма — приток р. Печоры). А вдруг?! Поделился с ребятами своими предположениями, и мне без колебаний протянули дощечку — «чините пробу».

Особое отношение к истории замечаешь в людях Нижнеколымского района. Об этом говорит богатый в этом отношении фонд библиотек. Об этом говорит и факт переселения музея в новое просторное помещение, хотя жилищный вопрос и на сегодня здесь довольно сложный. Кроме упомянутого обелиска в дельте Колымы установлены в пример потомкам памятники Г. Я. Седову, Д. Я. Лаптеву, Ф. П. Врангелю и Ф. Ф. Матюшкину, И. Д. Черскому, чьи заслуги для Отечества Российского хорошо известны всем советским людям. В то же время здесь хорошо знают имена тех, кто первым проложил сюда дорогу: Д. Зыряна, М. Стадухина, С. Дежнёва, И. Реброва, П. Иванова, Н. Шалаурова и многих их последователей.

Их имена увековечены в названиях рек, озёр, населённых пунктов. С гордостью говорил об энтузиастах Колымской гидробазы капитан гидрографического судна «Норд» В. И. Тихонов. Благодаря в первую очередь их заботам стало реальностью появление большинства вышеуказанных памятников.

На обратном пути я сделал остановки в Зырянке и Якутске. Посёлок Зырянка — райцентр Верхнеколымского района Якутской АССР — назван, как сообщили в музее поселка, в честь первооткрывателя Колымы Д. Зыряна. Возник посёлок в начале 30-х годов. Его основал известный советский геолог В. А. Цареградский. Большие запасы каменного угля в горах Арга-Тас привлекли его внимание. И посёлок был сначала заложен у устья реки Зырянка — левого притока Колымы. Но место оказалось неудачным, и посёлок был перенесён на 30 км выше

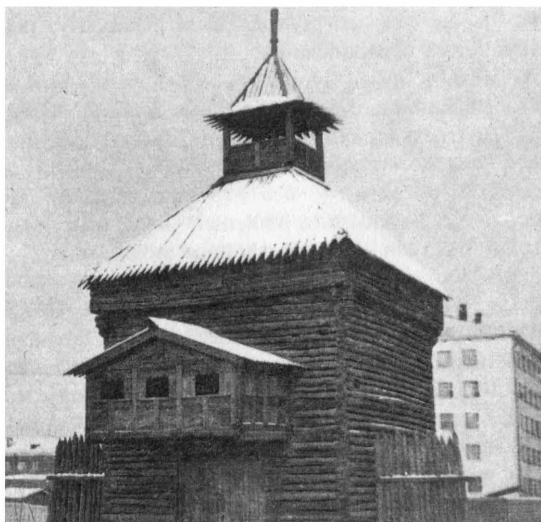
по Колыме, у впадения в нее притока речки Ясачной. В 1937 г. поселок появился на картах Советского Союза. Сегодня здесь находится речной порт, РЭБ Ленского объединенного пароходства, центральная усадьба совхоза «Верхнеколымский», где кроме мясо-молочного животноводства обязательное для севера оленеводство, звероводство и пушной промысел.

Основная сфера деятельности речного флота — перевозка угля с Зырянского угольного разреза, где добыча идет открытым способом. Здешний уголь используется для нужд Якутии, а также Певека.

Одна из достопримечательностей поселка — клуб речников, крупнейшее деревянное здание Якутии.

В музее поселка, где, естественно, каждая экскурсия начинается с имени Д. Зыряна, узнал я некоторые новые сведения о своем герое. Оказывается, он со своим отрядом основал в низовьях Индигирки Олюбенское зимовье, послужившее опорным пунктом при продвижении казаков на восток, к Алазее и Колыме. На его счету также остроги Среднеколымский и Верхнеколымский (последний располагается чуть выше пос. Зырянка по реке Ясачной).

В 1645 г. Зыряну была пожалована наказная память, утверждавшая его в правах приказчика на Колыме. А еще через год при загадочных обстоятельствах он погибает. Где, как это случилось? Не в районе ли речки, носящей имя первопроходца из коми, оборвалась жизнь неутомимого путешественника? К сожалению, и здесь я не нашел ответа на этот вопрос. В 1957 г., в честь 325-летия вхождения Якутии в состав России, в Среднеколымске был установлен памятник, на котором выбиты слова: «Отважным землепроходцам — первооткрывателям Колымы: Дмитрию Зыряну, Михаилу Стадухину, Семену Дежнёву, Федоту Попову, Ивану Ерастову, Исаю Игнатьеву, Семену Моторе и другим...» В 1967 г. состоялось открытие подобного памятника и в Зырянке.



Надвратная башня  
Якутского острога

## СПОЛОХИ НАД ХОЛМОГОРАМИ



Алексеева Лилия Михайловна. Окончила физический факультет Московского университета в 1964 г., защитила кандидатскую диссертацию в 1968 г. Работает в Московском университете, специалист по физике околоземного пространства. Ею опубликованы научно-популярные статьи в журналах «Квант» и «Знание — сила», очерк в альманахе «Пути в незнание». Живет в Подмоскowie.

«К зениту ото всей ленты метнулись лучи, и, не успев я опомниться, как вся южная часть неба, от дуги до зенита, была объята светлым пламенем. Оно сверкало и горело, кружилось, словно вихри ветра, лучи летали взад и вперед, то красные и красно-фиолетовые, то желтые, зеленые и ослепительно белые... Выше и выше поднималось пламя...» Это писал Фритюф Нансен. А вот репортаж космонавта Георгия Михайловича Гречко: «Тысячи прожекторов выстроились в такие извилистые линии над Америкой и били вверх... У Земли — были зеленого цвета. Сквозь нас проходили и выше уходили — красного цвета. Тысячи их там переливались огнями... Фантастическое совершенно зрелище».

«Безмолвный пожар небес» — полярное сияние — кажется на редкость безобидным. Есть оно в небе или нет — жизнь идет своим чередом. Лишь приостановятся иногда люди, залюбовавшись его игрой. Да еще у магнитных компасов задрожат стрелки, и возникнут затруднения с радиосвязью.

Может, из-за этой безобидности и обошли его вниманием сказки коренных народов Севера. Другие явления природы — снегопады, приход льдов к побережью, ветер с берега и ветер от берега — все это есть, сияния же словно не важны для живущего под ними человека. Чуть ли не единственное исключение — фольклор эскимосов. По их древнему поверью, люди, умершие не своей смертью, поднимаются на небо к сполохам, в сказках сполохи «играют огненными мячами». Есть легенда о бездетном охотнике, видевшем, как с неба срывается маленький сполох и падает ярким огоньком возле его жилища. Считая, что сполох принес ему счастье, охотник называет родившегося потом сына Сполохом. Но эскимосы — особые

люди, можно сказать, люди искусства. Необыкновенно высоко их мастерство резьбы и гравировки по кости, выразителен танец, замечательно стройны хоровые песни-импровизации. Кому, как не им, отозваться на чарующую красоту «пожара небес»?

Европейцы относились к сияниям по-разному. Об их природе размышлял еще Аристотель. Он пытался их классифицировать, давая названия отдельным формам. Но полярные сияния очень изменчивы, и по редким наблюдениям составить о них представление нельзя. Не удивительно, что признаки, которые положил в основу своей классификации Аристотель, оказались случайными. Для современных специалистов остается, например, загадкой, какое свойство сияний дало ему повод назвать одну из форм — «прыгающие козлы».

Обычный цвет «неполярных» полярных сияний — красновато-розовый, похожий на цвет зари. Видимо, поэтому сияния носили у древних римлян имя Авроры — богини утренней зари. В науке это название используется до сих пор: вместо «полярносиянные явления» гораздо легче говорить «авроральные явления». Мощные сияния скорее походят на зарево, чем на зарю. Их и принимали за пожар. По свидетельству римского философа Сенеки, в 37 г. н. э. было сияние такое яркое и красное, что римляне решили — «горит вся колония Остия», и император Тиберий поспешил выслать туда для помощи своих солдат. Любопытно отметить, что и почти две тысячи лет спустя сияние произвело точно такое же впечатление: 25 января 1938 г. пожарные команды некоторых южноевропейских городов по тревоге выехали по направлению к сильному зареву в северной части горизонта.

Во времена средневековья полярные сияния в Средней и Южной Европе вызывали страх. Их считали знамением небесным. Можно представить себе, как волновались верующие, видя над собой необычные огненные «персты», «кресты», «мечи», «зарева» и прочее.

Совсем другое отношение к сияниям сложилось на севере Европы, где они бывают часто. Здесь бороздили холодные моря норманны (викинги) — воинственные предки современных датчан, норвежцев и шведов. Занимаясь торговлей и заодно грабежом, они везде то оставляли, то сворачивали свои «морские базы» — колонии. Норманны были на редкость умелыми и отважными мореходами: их небольшие корабли — всего до 25 пар весел с одним прямым парусом — пересекали Северную Атлантику, наведываясь в Гренландию и — задолго до Колумба — к берегам Америки. Такой корабль изображен на старой скандинавской гравюре: обледевшая резная фигура на носу, ледяные шапки на воинских щитах, укрепленных по бортам над отверстиями для весел; внизу — отогнутые назад гребни волн вровень с бортами, сверху — созвездие Большой Медведицы и дуга полярного сияния. Точно подмеченная деталь: одна звезда светит прямо сквозь сияние. Никаких чудес, кроме людского мужества.

Похожий образ жизни вели наши новгородцы, и в их летописях сияния описывались без всяких намеков на чудеса.

По-видимому, Северная Европа и была родиной науки о полярных сияниях. Норвежская летопись, она же научный трактат, «Королевское зеркало», составленная в первой половине XIII в., содержит отзвуки горя-

чих дискуссий об их происхождении. Примечателен сам автор этого труда, имя которого, к сожалению, осталось неизвестным. Рассуждая, он оперирует совершенно реальными свойствами полярных сияний, выясняет детали в беседах с путешественниками, удивляется, что люди, во множестве видевшие полярные сияния, не имеют четкого представления о них.

Этому удивлению суждено было держаться еще много веков: слишком переменчивы и своеобразны сияния. На рубеже XX в. Ф. Нансен, составляя отчет о знаменитом дрейфе «Фрама», напишет: «Для объяснения причин северного сияния наши наблюдения доставили так же мало, как и наблюдения других экспедиций». И это при том, что одному из сотрудников Нансен специально поручил следить за сияниями, которые часто горели над «Фрамом» в течение трех долгих полярных ночей.

И автор «Королевского зеркала» вынужден критически относиться к известным ему гипотезам о природе сияний: он выделяет три, которые кажутся ему правдоподобными, но не ручается за их правильность. Одна из них основана на старых космологических представлениях скандинавов, и мы не будем ее касаться. Согласно двум другим, полярные сияния — это отблески зашедшего Солнца или свет, который будто бы излучают льды при очень низкой температуре. Эти идеи жили, по-видимому, очень долго. Их мы находим полтысячелетия спустя в стихотворении М. В. Ломоносова «Вечернее размышление о божием величестве при случае великого северного сияния»:

Но где ж, натура, твой закон?  
С полночных стран встает заря!  
Не солнце ль ставит там свой трон?  
Не льдисты ль мешут огонь моря?

Так же как и «заря-аврора» древних, здесь это уже не гипотезы: они привлечены автором, чтобы дать образ сверкающего в ночи красочного Севера. Пушкин считал себя учеником Ломоносова, и поэт Ломоносов вспоминается часто только как новатор русского стихосложения: он стоит, по выражению Н. В. Гоголя, «впереди наших поэтов, как вступление впереди книги». Но есть в его стихах строки, гениальность которых видна даже сквозь славу таких продолжателей, как Пушкин. Они похожи на цветомузыку, естественно дополненную ощущением переменной силы тяжести. И такой уж оказалась индивидуальность поэта, что самые поэтические его строки посвящены явлениям природы и науке о них. Это по случаю полярного сияния написаны головокружительные стихи о ночном небе:

Открылась бездна, звезд полна;  
Звездам числа нет, бездне — дна.

М. В. Ломоносов всю жизнь интересовался полярными сияниями. Незадолго до смерти он начал и не успел окончить монографию «Испытание причин северного сияния и других подобных явлений». В ней он писал: «Родившись и жив до возраста в таких местах, где северные сияния часто случаются, не без сожаления вспоминая, что не мог пользоваться внимательным наблюдением разных перемен и обстоятельств, бывающих при таковых явлениях». Для крестьянского мальчика такие наблюдения за явлением, для всех привычным, считались пустой тратой времени.

Позже, став ученым, Ломоносов жил и работал в Петербурге. Во время редких сияний над столицей он «с прилежанием» вел наблюдения. Пытался рисовать сияния, «сколько позволяла скорая их переменчивость». Эти зарисовки, выгравированные на меди, хранятся в Академии наук СССР. «Смерив», он нашел, что «вышина верхнего края дуги около 420 верст».

Действительно, мы знаем теперь, что сияния горят на разных высотах — от 90 до 1000 км. Ломоносов установил, что полярные сияния не относятся к явлениям в атмосфере — той плотной газовой оболочке Земли, где возможна жизнь, ибо «положение северного сияния выше пределов атмосферы показывает сравнение зари, с ним учиненное». (Для Ломоносова не было сомнения, что заря — «не что иное есть, как воздух атмосферный, освещенный от солнца, скрытого горизонтом».) Теперь эти высоты — километров 300 и выше относят к космическому пространству.

«Что видимое сияние в месте, лишенном воздуха, произведено быть может, в том мы искусством уверены», — писал Ломоносов. «Искусством» были его лабораторные опыты по электрическому разряду в газе. Он проводил их со стеклянными шарами, откуда откачивался — но не до полного исчезновения — воздух. «Возбужденная электрическая сила в шаре, из которого воздух вытянут, внезапные лучи испускает, которые в мгновение ока исчезают, и в то же время новые на их места выскакивают, так что непрерывное блистание быть кажется. В северном сиянии всполохи или лучи... вид подобный имеют», — говорил о своих наблюдениях Ломоносов.

Михайло Васильевич знал цену прямому наблюдению и умел отличать факты от суждения о них. В его времена электрические явления объясняли свойствами особой жидкости — эфира. Провозглашая сходство сияний и лабораторного электрического разряда, он считал, что «все рассуждения, которые ясного и подробного познания о эфире требуют, без погрешения здесь мимо пройти можно». Ушли в прошлое рассуждения об эфире, остался вывод Ломоносова об одинаковой физической сути свечения неба и газового разряда.

Независимо от Ломоносова и почти одновременно с ним сходство этих явлений поняли Ж. Кэнтон в Англии и Б. Франклин в Америке. Насколько продвинулась при этом наука, видно из такого примера. Всего за двадцать лет до этого вышла работа шведского астронома и физика А. Цельсия — имя его известно всем благодаря предложенной им шкале температур. И работа эта была написана с позиции идеи, что полярные сияния представляют собой отблески горных вершин.

Впрочем, автор не настаивал на такой трактовке: он вообще считал существовавшие тогда гипотезы легковесными и призывал ученых сосредоточить внимание на тщательных наблюдениях. Наука о полярных сияниях многим ему обязана. К истине этот исследователь шел своим путем, настойчиво добиваясь создания разветвленной сети станций, на которых можно было бы одновременно вести наблюдения за сияниями. Ему удалось организовать ее, но он не дожил до того времени, когда его дело стало приносить весомые плоды. Современное «глобальное» представление о полярных сияниях опирается именно на данные сети станций.

Что же мы знаем сегодня о «хладном пламени» небес? Оказывается, у сияний над планетой есть типичный «мгновенный портрет»: они обра-



зуют два громадных светящихся «кольца» над полярными районами обоих полушарий — два авроральных овала, как их называют специалисты. Каждый овал охватывает свой магнитный полюс.

Повседневный вид овала — именно кольцо, без всяких кавычек. Очертания его ясные и правильные. Сейчас это подтверждается фотографиями, сделанными специальными приборами со спутников. Но бывают — сравнительно редко — периоды, когда эта правильность теряется: в ночной, противосолнечной, части овал «вспучивается» в сторону полюса, «разлохмачивается», «заливая светом» всю внутреннюю полярную область. Длятся такие периоды от часа до нескольких дней. Если период короткий, говорят, что происходит суббуря — под овалом магнитные стрелки мечутся сильнее обычного. Если затяжной — суббури сменяют одна другую, и стрелки «неправильно» себя ведут уже по всей Земле, это магнитная буря. Совсем редко появляются красные «сияния-зарева» экваториальнее овала.

Связанность сияний и магнитного поля Земли не случайна. Дело в том, что полярные сияния «показывает» нам космос, точнее, та его часть, в которой еще чувствуется земное магнитное поле. — магнитосфера.

Именно отсюда приходят те заряженные частицы, которые бомбардируют верхние разреженные слои атмосферы, заставляя их светиться. В лабораторном газовом разряде роль этих частиц играют электроны, вылетающие из катода. И еще: аналогичным образом — при бомбардировке электронами — светится экран обычного телевизора. Поэтому небо высоких широт — это как бы телевизионный экран. У современных исследователей полярных сияний, космо- и геофизиков, очень широкий фронт работы: от изучения устройства «телевизора» до оценки исполнения ролей в «телеспектакле» — сиянии «актерами» — космическими процессами. Итак, «говорит и показывает космос»...

«О ты, таинственный свет, что ты такое и откуда ты производишь?» — записал однажды в своем дневнике Ф. Нансен, насмотревшись на сияние в его «вечно меняющейся красе». На первую часть вопроса дал ответ М. В. Ломоносов, который понял природу свечения. На вторую — современные исследователи, разобравшись, как работает космический «телевизор». Ломоносов же в вопросе о происхождении сияний заблуждался, полагая, что «электрическая сила, рождающая северное сияние» возникает в атмосфере из-за трения воздушных потоков друг о друга.

Однако во времена Ломоносова уже были указания на космическое происхождение полярных сияний, и ученый знал об этом. В набросках его неоконченной монографии есть пункт: «Меран о солнечной атмосфере». Французский ученый Ж.-Ж. де Меран объяснял сияние действием солнечной атмосферы на земную. И объяснение это было не на пустом месте. Де Меран обнаружил замечательный факт: среднее число мощных сияний, скажем, за год меняется так же, как среднее число солнечных пятен. Космос отчетливо заявлял о себе!

Почему же все-таки М. В. Ломоносов держался другой, ошибочной точки зрения? Мне кажется, дело здесь вот в чем.

Независимость его суждений известна. Он ценил факт. И он был очень наблюдателен. Не эти ли качества сыграли свою роль?

Что из общей картины сияний — аврорального овала — мог часто

наблюдать Ломоносов, «жив до возраста» в Холмогорах? Овал в своем обычном состоянии неоднороден. В его вечерней части горят ровным светом длинные правильные полосы — дуги, в утренней — отдельные пятна, в ночной — сияния вспыхивают, переливаются, имеют беспорядочный вид. Из-за суточного вращения Земли овал так движется над земной поверхностью, что подходит близко к Холмогорам лишь своей ночной частью, причем с севера. А вот что пишет Ломоносов о своих детских и отроческих впечатлениях: «Сколько могу себе представить, заподлинно уверяю, что в оном климате около 64 градусов северные сияния бывают непорядочные (неправильной, изменчивой формы. — Л. А.) и не могу вспомнить, чтобы когда я видел хотя мало регулярную (правильную. — Л. А.) дугу на севере или на полудне, но по большей части бывают всполохи наподобие зарницы или столбов и лучей весьма переменных; второе, хотя всполохи бывают по всему небу, однако больше на севере».

И вот что замечательно в его рассказе: сияния «чаще случалось видеть в ветреную погоду сквозь прерывистые облака». Обобщив большой материал наблюдений, член-корреспондент АН СССР Э. Р. Мустель и его сотрудники показали, что в те же периоды, когда сияния под действием некоторых космических причин становятся частыми и сильными, давление воздуха на поверхности Земли изменчиво более, чем обычно. А значит, должны дуть порывистые ветры...

Очень точно фиксировал Ломоносов виденное, и не ускользали от его внимания важные детали. А раз так, задумаемся повнимательнее вот над какой фразой из его научной работы: «Из моих наблюдений... оказалось, что в начале осени и в конце лета, тяжкого многократными грозowymi тучами, чаще северные сияния являются, нежели по иных летах». В выводах современных исследователей проступает связь электрического поля в нижней атмосфере с состоянием космоса, а полярные сияния, как мы видели, непосредственно это состояние отражают. Не навела ли Ломоносова именно подмеченная им связь — как мы теперь понимаем, связь между космосом и атмосферой — на мысль о земной причине полярных сияний? И вполне возможно, что вместе с ошибкой он сделал «преждевременное» открытие.

Так ли все-таки «безобидны» для нас полярные сияния? Точнее, можем ли мы не обращать внимания на те космические явления, что стоят за ними? Ответить «безобидны» уже поздно, «небезобидны» — рано. Поздно потому, что, хотя и кажется, будто воздушный океан — атмосфера — прекрасно укрывает нас, его «придонных обитателей», от всех влияний переменчивого космоса, есть уже надежно установленные факты, говорящие обратное. Например, циклоны над бухтой Аляска оказываются явно более сильными, зародившись в «бурную магнитную погоду». Рано — потому, что сейчас неясно, как широко и сильно это влияние: вопрос решен пока только в принципе.

Еще предстоит выяснить механизм, посредством которого состояние космоса влияет на физические явления в нижней атмосфере. Заготовленных истин здесь нет, есть только упрямые факты, зовущие за собой.

«Сами свой разум употребляйте» — такую заметку находим мы в лабораторных бумагах Михаила Васильевича Ломоносова.

**Полярный круг /** Редкол.: В. И. Бардин и др.; Сост. А. В. Шуми-  
П 54 лов. — М.: Мысль, 1986. — 247 с., ил.  
1 р. 50 к.

Авторы сборника — люди разных профессий: журналисты, моряки, летчики, гео-  
физики, гидрографы. Они — полярники. Сборник рассказывает о жизни Советской  
Арктики, о работах советских ученых в приполярных областях планеты (в Север-  
ном Ледовитом океане, на южном ледяном материке — Антарктиде). Внимание  
читателя, несомненно, привлекут очерки А. Чернова «Тайна крейсера «Эдинбург»,  
Н. Григорьевой «Он первым услышал «SOS»», репортажи В. Мезенцева «Люди и льды»,  
А. Рудого «Прошлогодний снег», «Джим» и др.

Сборник иллюстрирован цветными и черно-белыми фотографиями.

П 1905020000-117 156-86  
004(01)-86

ББК 26. 89 (88)

ПОЛЯРНЫЙ  
КРУГ  
1986

Заведующий редакцией Ю. Л. Мазуров  
Редакторы Н. В. Боровицкая, М. И. Макарова  
Младший редактор С. И. Ларичева  
Художественный редактор С. М. Полесицкая  
Технический редактор Н. Ф. Федорова, Т. В. Лячина  
Корректор И. В. Шаховцева

ИБ № 2912

Сдано в набор 27.11.85. Подписано в печать 26.08.86. А08940. Формат 60·90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага офсетная.  
Гарнитура «Таймс». Офсетная печать. Усл. печатных листов 15,5. Усл. кр.-отт. 63,0. Учетно-издательских  
листов 18,64. 100 000 экз. Заказ № 2720. Цена 1 р. 50 к. Ордена Трудового Красного Знамени Калининский  
полиграфический комбинат Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам из-  
дательств, полиграфии и книжной торговли. 170024, г. Калинин, пр. Ленина, 5.

Издательство «Мысль». 117071. Москва, В-71, Ленинский проспект, 15.





1 р. 50 к.

# полярный круг

