

Эдуард Лухт и Николай Бобров Год на острове Врангеля Северная воздушная экспедиция

Вступление

Книжка выходит в дни, когда внимание советской общественности привлечено к далекому острову Врангеля.

Там, в холодных летних ветрах, что больно щиплют пальцы и пронизывают «до мозга костей», уже третий год живет горсточка людей.

Три зимовки провели отважные полярные люди в этой стране морозов и летних туманов — «слизких», липучих, проникающих сквозь одежду.

В невероятных лишениях и героических будничных подвигах прошли бесконечно тянувшиеся три года. Сейчас к далекому острову плывет на ледоколе «Литке» новая смена, а на борту транспорта «Ламут» — мощный самолет — чудо авиационной техники.

Качающиеся в зыби Северо-Полярного моря льдины-небоскребы грозят не пустить ледокол к «заколдованному» острову...

В бухте Лаврентия с борта «Ламута» будет спущен самолет, и полярный летчик Кальвиц¹ воздушным путем полетит на остров Врангеля.

Для чего же живут на острове, плывут и летят туда «неугомонные советские люди»?

На этот вопрос дан исчерпывающий ответ в этой книжке, написанной при довольно оригинальных обстоятельствах, о которых невольно хочется рассказать...

Секретарь «Крыла»? — спросил меня вошедший, отряхивая снег с бушлата и бесцеремонно садясь на стул. — Меня направил к вам товарищ... (он назвал фамилию известного морского летчика, члена литературного кружка «Крыло»).

— Ну и погодка, — продолжал, улыбаясь, мой неожиданный гость, — неполетная... Хотя, однажды, в такой же вечер я летел над Балтикой, спасая самолет от белых...

— Вы, летчик Лухт? Вы летали на остров Врангеля?.. Это о вас писали в итальянских и американских журналах?..

Я разглядываю энергичное, добродушное лицо советского летуна, обветренное, загорелое в морских просторах.

Мы сидели с ним в маленькой московской комнатке, увешанной географическими картами. Лиловая от электрического света впадина окна была залеплена снегом. На улице выл ветер, дребезжали и грохотали трамваи...

Мой собеседник смотрел предложенный мною авиоальбом и попутно рассказывал о цели своего прихода.

Узнав о существовании нашего литературного кружка, он решил предложить свою рукопись, в которой описывал свой полет на остров Врангеля, через посредство кружка, — на издание.

К этому времени почти все члены «Крыла» уже успели напечататься и даже выпустили наш первый сборник «Крылья советов». Летчики Мельников, Кожевников, морлет Ханов, воздухоплаватель Шпанов и другие уже имели свои книги, а некоторые уже печатались в так называемых «толстых журналах». Целью кружка являлась и помощь пишущим летчикам при издании их рукописей.

Тетрадь, лежавшая передо мной, представляла краткий дневник полетов Лухта и

¹ Летчик Кальвиц — участник полярных полетов Чухновского в районе Новой Земли в 1925 году.

Кошелева над льдами пролива Лонга и тайгой Сибири. В нем точно были отмечены часы прилетов и отлетов в отдельные пункты... Все это путешествие, в изложении автора, было буднично и просто...

А сам автор продолжал рассматривать фотографии летающих людей и, узнавая многочисленных друзей, обменивался со мной отрывочными замечаниями:

— ...Сгорел под Казанью... Погиб в плену у белых... Разбился при посадке... Умер от сыпного тифа...

И, переходя к «счастливым», избежавшим смерти на «гробах» — самолетах во время гражданской войны, продолжал:

— ...Летает из Москвы в Берлин... Совершил перелет в Пекин... Спас норвежских моряков в Белом море...

И, очевидно, увлеченный минувшей героической эпохой воздушного флота и новыми мирными достижениями его, мой гость рассказал мне более подробно о своем перелете на остров Врангеля...

Через несколько минут, по прочтении дневника, мы пили чай, курили, и Эдуард Мартынович, следя по карте, рассказывал мне о деталях его исключительного путешествия, а я стенографически записывал наиболее интересные места.

Дойдя до посадки самолетов в Иркутске, он неожиданно посмотрел на свой хронометр и встал...

— Куда же вы?..

— На поезд — одиннадцать сорок...

Летчики умеют поражать неожиданностью! Оказалось, что т. Лухт был в Москве проездом из Севастополя и сейчас ехал в пункт, отделенный от Москвы десятитысячекилометровым расстоянием...

Со времени его первого посещения прошло полтора года. Книга была уже почти готова, но Лухта не было.

Уже снова заговорили об острове Врангеля. Снова стали писать о нем газеты и журналы. И неожиданно... появился Лухт.

Он был вызван в Москву для участия в подготовке новой арктической экспедиции. И книга — эта неожиданно законченная книга — напечатана, а Лухт снова умчался к далеким берегам Тихого Океана, где реют советские самолеты, охраняя мирный труд великой страны.

Июль, 1929 г. Ник. Б.

Маршрут Великого Северного пути парохода «Колыма» из Тихого океана (Владивосток) до устья реки Лены и обратно и воздушной полярной экспедиции от Мыса Северного на остров Врангеля и вниз по реке Лене до города Иркутска.

Воздушная часть этой исключительной экспедиции была совершена на обычном пассажирском самолете «Ю.13» (летчик Кошелев) и деревянной (фанерной) летающей лодке «Савойя» (летчик Лухт). Всего над льдами Северно-Полярного моря, тундрой пустынных прибрежий Арктики и дикой тайгой Сибири оба летчика прошли... 7.500 км воздухом.

Северная воздушная экспедиция

Есть остров Врангеля!

В то утро — свежее и бодрое, как и морской ветер, который только что швырял и бросал высоко над морем мою славную птицу — «Савойю», — я был так же свеж и бодр, как и окружавшая меня природа.

В это раннее утро, когда почти все обитатели Севастополя, кроме неугомонных «летающих людей», еще спят, после полетов, я долго смотрел на встающее солнце и

невольно... мечтал.

Да, мечтал!..

Далекий горизонт, морские дали, вершины гор, похожие на облака, — все это звало к себе, все это ликовало в утренней майской прохладе.

Эта огромная панорама словно обещала раскрыться навстречу летящему самолету, показать далекие, неведомые края, и невольно я думал о путешествии.

Мне представлялся дальний полет, мною вполне реально переживался этот воображаемый путь, который уже был мне предназначен...

После недолгого послеполетного отдыха я сидел на веранде летного общежития и со скукой рассматривал городскую толпу. Была отчаянная жара, изрядно дававшая о себе знать, несмотря на расстегнутый китель.

Внизу, на улицах города, чувствовался «сезон». Тысячи северян стекались в Севастополь, чтобы отсюда разъехаться и в Ялту, и в Мисхор, и в Судак, и в другие пункты южного побережья Крыма.

Я думал о великом стремлении человечества к переселениям, о современных средствах передвижения, дающих каждому возможность осуществить это стремление, вызванное теми или другими причинами... и снова перенесся к мысли о путешествии.

— Несомненно, — думал я, — что будущее принадлежит воздушным способам передвижения — самым скорым и безопасным. Земная скорость уже сейчас дошла до предела и ее дальнейшее увеличение, при современном состоянии техники, — невозможно.

Древняя, как мир, телега превратилась на наших глазах в могучий паровоз, автомобиль, трамвай.

К автомобилю приставили крылья — получился самолет, и скорость нового средства передвижения — по воздуху — сразу же превзошла скорости земные.

Аutomobilю для достижения рекордных скоростей нужна специальная дорога — трэк, паровозу — дорого стоящее специальное железнодорожное полотно. В самых лучших, идеальных условиях скорость первого равна 180–200 км/час и второго 100–150 км/час. И это скорости не жизненные, а рекордные!

Ни автомобиль, ни паровоз, ни пароход не могут проделать тот путь, который с обычной скоростью 180–200 км в час легко совершает по естественной дороге — воздушному океану — любой коммерческий самолет. А рекордная скорость самолета уже **сегодня** превышает 500 км в час.

Уже совершены гигантские скачки по воздуху через моря и океаны, высочайшие горы и непроходимую тайгу, самолет побывал на далеких окраинах мира — в полярных странах и жарких пустынях Африки. И у нас в Союзе благополучно завершены группой летчиков такие перелеты, как, например, Москва — Пекин.

Летчик Межерауп отсюда, из Севастополя, на сухопутном самолете советского производства перелетел через Черное море в далекую Ангору — столицу Турции. Он же с группой летунов, впервые в мире, перелетел через высочайший горный хребет Азии — Гиндукуш, направляясь из СССР в далекий Кабул — столицу Афганистана.

Летчик Веллинг на обыкновенном пассажирском самолете совершил выдающийся рейд по Союзу, перелетел Кавказский хребет из Грозного в Тифлис и, не сменяя у своего самолета колес на поплавки, перепрыгнул через Каспийское море — из Баку до Красноводска.

Летчик Моисеев в один день на скромном почтовом самолете совершил перелет Москва — Тегеран, поставив тем самым мировой рекорд. Летчик Чухновский неоднократно летал из Ленинграда на... Новую Землю, совершал там ряд рискованных и опасных перелетов в Карском и Баренцевом морях.

Летчик Громов на почтовом металлическом самолете вылетел из Москвы, побывал за два дня в Кенигсберге, Берлине, Париже, Риме, Вене, Праге и Варшаве и снова вернулся в Москву, поразив самолетом европейцев и значительно превзойдя в скорости «чемпиона» круговых европейских полетов — француза Аррошара.

Московские газеты в этот же день читаются в Берлине, с тех пор, как работает

воздушная линия Москва — Берлин.

И на далеком Севере появился самолет: каждую весну на остров Моржовец, что лежит за Полярным кругом, в горле Белого моря, на зверобойные промысла Совторгфлота прилетает разведывательный самолет. Он рыщет над льдами, быстро находит места тюленых «лежек», сообщает об этом по радио на ледоколы, и, не тратя лишнего времени на розыски, зверопромышленники начинают убой тюленя.

Самолеты борются с саранчей, опыливая «плавни» — места ее зарождения, снимают планы местностей; служат связью центров отдельных республик с их «медвежьими углами», куда раньше, да и теперь, без самолета «хоть триста лет скачи, все равно не доскачешь!»

В любой экспедиции, особенно полярной, необходим самолет. Это учел, впервые, такой полярный путешественник, как Роальд Амундсен — гордость Норвегии и всего мира. Он дважды пытался достигнуть Северного полюса на самолетах...

И, признаться, мы все летающие люди, собравшиеся здесь на юге, частенько строим в свободные минуты планы таких полярных путешествий. Мы детально разрабатываем маршруты полуфантастических перелетов, как, например, Севастополь — Москва — Архангельск — Шпицберген, Северный полюс и обратно, а то и кругосветного путешествия.

Мы увлекаемся этой игрой, намечаем базы, аэродромы, этапы перелетов, рассчитываем шансы и за и против, и нельзя сказать, чтобы эти «игры» были для нас бесполезны.

Наши стремления к дальним перелетам вполне естественны, ибо в таких воздушных путешествиях летчик «узнает» себя...

Куда-нибудь далеко-далеко на север хотелось мне направить свой курс. Чтобы полет был труден, испытания сложны и опасны.

Мне хотелось экзамена и воле, и уменью...

— Товарищ начальник, почта! — прерывает мои размышления сотрудник канцелярии отряда.

Мысли о путешествии уже позади. Я рассматриваю письма, и мое внимание останавливается на особо солидном, толстом пакете. Он внушает к себе почтение. Это не какое-либо частное письмо с поцелуями родственников и новостями, не стоящими внимания современного человека.

Я осторожно вскрываю конверт, читаю и... чувствую снова мое утреннее настроение. Словно в раскаленный воздух полудня ворвался откуда-то сверху освежающий, бодрящий поток ледяного воздуха...

— На остров Врангеля! — невольно восклицаю я.

В страну холода, бесконечных туманов, снега, льда и полярных сияний... Туда, где 180° восточной долготы и 72° северной широты... На остров Врангеля!..

До чего же все это хорошо!.. Ведь это вполне совпадает с моим желанием. Я только и мечтал об этом острове. Я никуда и не собирался, кроме этого острова, открытого отважным русским мореплавателем! — отрывочно проносятся мысли.

Улица, рой прохожих — все это словно застывает, как внезапно остановившийся на экране кадр киноленты.

Первая Северная воздушная экспедиция. Участники экспедиции на борту парохода «Кольма»

Это сравнение само собой приходит в голову после беспощадного анализа — верного и постоянного спутника всех настроений людей моей профессии.

«Стойте!» — думаю я. Сейчас снова начнется стрекотание кино-аппарата и предо мной развернется интереснейшая «видовая» картина...

— Есть остров Врангеля! — кричу я и этим бужу тихо дремлющих вокруг меня товарищей.

Узнав о причине моего внезапного, как им показалось, «сумасшествия», они поздравляют меня с назначением на должность начальника авио-части правительственной экспедиции на остров Врангеля и доброжелательно мне завидуют.

— Есть остров Врангеля! — возглашаем мы все хором, и это звучит вроде: «Дашь остров Врангеля!»

Великий северный переход

Итак, я участвую в «Великом северном переходе» и воздушной экспедиции на острове Врангеля. По постановлению Союзного Совнаркома организуется полярный рейс из Владивостока в устье реки Лены. Этот рейс замечателен тем, что русский флот не знает еще случая, когда большие пароходы, отправляющиеся из Владивостока в Северо-Полярное море, проходили бы дальше устья реки Колымы². Обычно северный рейс кончался в Нижнеколымске, откуда уже на небольших парусно-моторных шкунах грузы перебрасывались к устью реки Лены.

Впервые делается попытка пройти больше двух тысяч миль в полярных льдах и проложить новый путь с востока по маршруту: Владивосток — порт Хакодате — Великий океан — Петропавловск-Камчатский — Мыс Чукотский — Берингов пролив — Северо-Полярное море — пролив Лонга (между материком и островом Врангеля, который остается в 70 милях северней) — Мыс Северный. (Отсюда наша воздушная экспедиция должна отправиться летом на остров Врангеля.) Далее пароход отправится к устью реки Колымы и мимо Медвежьих и Ляховских островов к цели — к устью реки Лены.

«...Наш советский военный и торговый флот, — писал по поводу этого рейса морской журнал, — имеет в своей истории не мало славных страниц, многие из которых написаны в течение последних двух-трех лет. Достаточно вспомнить полярные рейсы в Нижне-Колымск, поход военного корабля «Красный Октябрь» на остров Врангеля, рейс парохода «Ставрополь» на тот же остров, карские экспедиции, переход каравана землечерпалок из Архангельска в Черное море.

Новый полярный рейс по справедливости может быть назван Великим северным переходом. Он превзойдет все сделанные ранее рейсы и впишет новую славную страницу в историю полярных плаваний советского флота...».

Далее журнал предостерегал об огромных опасностях, ожидающих моряков в пути: «...При благоприятных условиях Ленский рейс может закончиться в течение 100–120 дней. Важную роль сыграет то обстоятельство, какие ветры господствовали зимой в Северо-Полярном море. Если дули южные ветры, отгоняющие льды от берега, и коридор между льдами и материком, по которому обычно проходят суда, окажется свободным, — пароход легко доберется до цели и, при благоприятной погоде, сможет так же благополучно выбраться обратно. Если же преобладали северные ветры, то возможно, что в заливе Лонга образовалась пробка, коридор будет забит льдами, и пароходу придется или возвратиться немедленно обратно, или с большим риском пробираться между льдами. В последнем случае вполне вероятно, что пароходу придется зимовать во льдах».

Этой экспедиции и было решено правительством придать самолеты для совершения ледовых разведок в пути и для связи с островом Врангеля в том случае, если пароходу не удастся преодолеть сопротивление льдов в проливе Лонга.

Далекий остров и его первые обитатели

Первые дни после получения приказа пришлось работать почти круглые сутки. Далекий путь в полярные страны, полеты там требовали огромной и сложной подготовки. Однако, удалось упорядочить рабочий день и найти время и для ознакомления с литературой об острове Врангеля. Книг по этому вопросу в библиотеках Севастополя, за исключением библиотеки Морского собрания, почти нет, но все же уже до Москвы я имел кое-какое

² См. карту.

представление о далеком острове, скрытом среди пловучих льдов Северо-Полярного моря.

Четвертого мая я уже мчался в экспрессе в Москву, а мой самолет в разобранном виде вместе с прочим техническим имуществом медленно ехал на платформе товарного поезда вслед за мной.

Ранее приобретенные познания о Севере и только что прочитанная книга под убаюкивающим ритм колес рисовали мне следующий очерк далекого острова и его первых обитателей:

...История острова, лежащего на крайнем севере восточной Сибири в Северо-Полярном море, крайне несложна. Еще «гениальный самоучка» Ломоносов по донесениям сибирских промышленников знал о существовании его и нанес остров на современные ему карты.

Отважный русский мореплаватель лейтенант Ф. Врангель стремился подойти к острову зимой в 1823 году, но не достиг его, так как сбился с дороги во льдах. Тем не менее, он впервые правильно нанес его на морскую карту, добавив, что «горы острова видятся с мыса Якана в летнее время».

Человеческая нога вступила на этот остров в 1881 году. Это была спасательная экспедиция на помощь Де-Лонгу (капитану погибшего полярного корабля «Жаннетта») в составе двух судов: «Корвин» и «Роджерс». Капитан первого судна Берри, высадившийся на острове, назвал его в честь русского мореплователя островом Врангеля.

В 1911 г. русский полярный исследователь, обладающий мировой известностью, капитан Вилькицкий более или менее детально изучил остров во время гидрографической экспедиции на корабле «Вайгач». В 1913 году корабль канадской правительственной экспедиции «Карлук», дрейфуя от американского берега на запад, очутился в начале января 1914 года к северо-востоку от острова Врангеля, где судно было раздавлено льдом. Участники экспедиции во главе с капитаном Бартлетом направились к острову Врангеля, куда прибыли лишь в середине февраля, потеряв в пути четырех человек. Достигнув острова, капитан Бартлет на собаках переправился на азиатский берег и затем на китобойном судне достиг Аляски. Осенью того же года его спасательная экспедиция доставила оставшихся в живых на острове Врангеля людей на Аляску, оставив троих в могилах: один из канадцев застрелился, двое умерли от цынги.

Это были первые люди, жившие на острове. Они-то и сообщили в Америке об огромных естественных богатствах острова.

В 1921 году, пользуясь некоторым временным ослаблением внимания к своим окраинам со стороны еще не оправившейся от гражданской войны Советской России, туда отправилась, снаряженная предпринимателем Стефенсоном, экспедиция из Канады (Великобритания) под начальством некоего Алмана Крауфорда, который и объявил остров... владением короля Георга.

В состав этой экспедиции входили три канадца и одна эскимоска. Партия имела небольшое количество продовольствия, всего на шесть месяцев. На следующий год им не была оказана помощь и только в 1923 году на остров Врангеля прибыла снаряженная тем же Стефенсоном экспедиция под начальством Нойса, которая застала в живых одну эскимоску. Последняя сообщила, что Крауфорд с двумя спутниками отправился в Сибирь и, вероятно, погиб в пути, а оставшийся с эскимоской канадец Найт скончался летом 1922 года. Нойс оставил на острове для промысла песца, меха которого оцениваются чуть ли не на вес золота, 13 эскимосов и американца Уэльса.

Самочинные действия иностранцев вызвали протест правительства Советского Союза, и в 1924 году первая советская экспедиция под блестящим руководством гидрографа Давыдова достигла острова Врангеля на канонерской лодке «Красный Октябрь», причем 14 человек, находившихся на острове, были взяты на борт корабля, а их промысел, как незаконный, конфискован. Тов. Давыдов поднял на острове советский флаг и тем самым окончательно закрепил его за Союзом.

В 1926 году на пароходе «Ставрополь» под командой капитана Миловзорова мы вывезли на этот остров несколько семейств чукчей и десять русских колонистов. Эта

колония почти совершенно оторвана от мира, так как подход к острову возможен только летом и то не каждый год...

Летний полярный пейзаж...Страна холода, бесконечных туманов, снега, льда и полярных сияний...

Шумом, ревом автобусов, пыхтением такси и дребезжащим грохотом трамвая встретила меня холодная, пасмурная Москва. После краткого отдыха — первый визит в Управление военно-воздушных сил РККА, затем в Осоавиахим и Совторгфлот. Не были мною забыты и книжные магазины и библиотеки. Находясь в Москве и в дороге, я многое почерпнул из огромного количества прочитанных книг о далекой суровой Арктике...

Арктика!

Арктика³, пустынная страна льдов, занимающая всю северную часть земного шара, лежащая за воображаемым Северным полярным кругом, в центре своем имеет малоизученную точку земного шара — Северный полюс.

Вся огромная площадь этой страны занята преимущественно арктическими водами, с вкрапленными в них кусочками суши. Это Северо-Полярное море (Ледовитый океан) круглый год покрыто льдами, не исчезающими даже полярным «летом», длящимся здесь, в среднем, менее трех месяцев.

Если бы воды Северо-Полярного моря не сливались с теплыми водами Атлантического океана, оно было бы совершенно загромождено с каждым годом накопившимися льдами. Теплые воды Атлантики, куда морскими течениями уносятся огромные льдины, очищают Северо-Полярное море.

Это море примыкает к северным берегам Европы, Азии и Америки; оно, на протяжении 7.000 км от мурманских вод до Берингова пролива, омывает северное побережье Советского Союза.

Воды этого моря, в его советских прибрежных границах, лишь в некоторых участках доступны для плавания судов. Вот наиболее характерные особенности этих участков.

Европейская часть лежит между Мурманским побережьем, островом Шпицберген и землей Франца-Иосифа на севере и Новой Землей — на востоке. Эта часть почти не бывает покрыта льдами, «кромка» которых здесь удаляется на значительное расстояние от берега.

Карская часть образуется между Карским морем, и лежит между Новой Землей и устьем реки Енисея. Если первая часть Северо-Полярного моря доступна плаванию круглый год, то эта вторая — только два месяца в году (август и сентябрь). Этот участок морского пути уже давно используется для быстрой и дешевой переброски товаров из Архангельска на северо-запад Сибири. Так называемые Карские товаро-обменные экспедиции совершаются сейчас регулярно каждый год.

Таймырская (Средне-Сибирская) часть, омывающая здесь далеко выдающийся на север безжизненный массив Таймырского полуострова, — самая труднопроходимая часть морского пути вокруг берегов Сибири.

История мореплавания знает лишь пять случаев прохода морскими судами мимо Мыса Челюскина — северной части этого полуострова.

Ленско-Колымская часть пути (описываемая в главе четвертой этой книги) немногим легче для вождения судов, чем Таймырская, но она изучена лучше.

Часть великого полярного пути от устья реки Колымы до мыса Дежнева проходится обычно успешно. Все же иногда в этом наиболее изученном районе бывают случаи зимовки судов.

Два последние участка пути доступны, конечно, так же, как и Карская и Таймырская

³ Южные полярные страны, т.-е. находящиеся за Южным полярным кругом, называются Антарктикой.

части, только летом и только в узкой прибрежной полосе, омываемой теплыми водами сибирских рек: Колымы, Яны, Енисея, Лены и других, растапливающих льды у берегов.

Лишь троем мореплавателям удалось пройти весь этот путь и обогнуть берега Сибири. Их имена известны всему миру; это были: Норденшельд, Вилькицкий (русский) и Амундсен.

Вот вкратце история этих плаваний.

Швед Адольф Норденшельд предпринял в 1878 году на парусно-паровом судне «Вега» первое в мире плавание из Баренцова моря в Берингов пролив. Однако у Чукотских берегов он был вынужден зазимовать, но все же в 1879 году, обогнув Азию и Европу, вернулся в Швецию⁴.

Экспедиция Норденшельда приковала к себе внимание всего мира. Когда Норденшельд застрял во льдах на зимовку, американцы послали на поиски шведской экспедиции корабль «Жаннетта». Этот корабль ждала ужасная гибель. Он замерз во льдах около острова Геральд (рядом с островом Врангеля) и в 1881 году был раздавлен льдами. Из 33 человек его команды достигли устья реки Лены лишь 13 человек. Погиб и командир судна — Де-Лонг.

В 1914 году два русские ледокола гидрографической экспедиции⁵ «Вайгач» и «Таймыр», выйдя из Владивостока, решили повторить рейд Норденшельда, но в обратном направлении.

У Таймырского полуострова оба судна благополучно перезимовали и в 1915 году прибыли в Архангельск. Командовал этими судами капитан Б. А. Вилькицкий. Во время этого перехода «Вайгач» и «Таймыр» дважды пытались подойти к острову Врангеля, намереваясь, по просьбе канадского правительства, помочь команде «Карлука», но безуспешно. Также безуспешно пытались помочь терпящим бедствие канадцам и американское судно «Медведь».

Проделал этот путь и первый человек, побывавший на обоих полюсах (Южном — 1911 год и Северном — 1926 год) — Роальд Амундсен. Выйдя в 1918 году из Норвегии на судне «Моод», он миновал Карское море и, перезимовав у Таймырского полуострова, в 1919 году прибыл к берегам Аляски.

Северо-Полярное море с давних времен привлекало к себе внимание полярных исследователей. Сотни кораблей были раздавлены льдами Арктики, тысячи людей не вернулись оттуда. Но десятки «счастливых», избежавших ледовых опасностей, принесли человечеству весть о неведомых ранее землях.

От них узнали о морских путях Арктики, о границах суши и моря, об островах, богатых пушниной и ископаемыми, о могучих богатствах Севера.

Главную часть исследовательской работы провели русские мореплаватели, открывшие большинство расположенных вдоль побережья Сибири островов и земель.

Эти острова закреплены ныне за Советским Союзом, и самым богатым из этих островов, сулящим огромные экономические и другие выгоды, является остров Врангеля.

Северная воздушная экспедиция

Только в Москве я узнал подробности о нашей первой северной воздушной экспедиции. По заданию правительственных организаций, главной целью северной воздушной экспедиции являлось изучение возможности установления воздушной связи и обслуживания острова Врангеля на гидросамолетах от мыса Северного; кроме того, изучение

⁴ В 1893 году норвежский полярный исследователь Фритьоф Нансен на деревянном судне «Фрам» прошел Карское море, обогнул Таймырский полуостров, дошел до Новосибирских островов, откуда в течение трех лет дрейфовал в Арктике, возвратившись потом благополучно в Норвегию.

⁵ Гидрографические экспедиции изучают морские пути, составляют новые карты и исправляют существующие, производят промеры глубин, определяют подводные банки и рифы. Эти работы ведет, в целях безопасности мореплавания. Главное гидрографическое управление.

особых условий полетов над малодоступными полярными областями и в тайге по реке Лене, от города Булуна до Иркутска.

Для выполнения первой части правительственного задания, наша воздушная экспедиция была связана с переходом из Владивостока к устью реки Лены парохода Совторгфлота «Колыма». Целью рейда «Колымы» была доставка грузов для Якутской республики и, на обратном пути, снабжение расположенных по побережью Ледовитого океана факторий медикаментами, провиантом и вывозка оттуда пушнины, рыбы и тяжело больных колонистов.

План работы экспедиции был намечен следующим образом:

Пароход доставляет самолеты к мысу Северному и, после полета на остров Врангеля, до устья р. Лены, откуда самолеты отправляются вверх по Лене до Иркутска.

Средства для выполнения этого путешествия состояли, следовательно, из парохода и гидросамолетов. Одним из самолетов, назначенных в экспедицию, была моя летающая лодка «Савойя», уже прибывшая в Москву, вторым — обычный пассажирский «Юнкерс», который в это время, еще ничего не подозревая, совершал рядовые будничные рейсы на линии Верхнеудинск — Улан-Батор (Монголия), скромно перевозя пассажиров.

В Москве наш эшелон пополнился горючим и смазочными материалами, предметами экипировки и специальным имуществом.

В Совторгфлоте, который являлся деятельным организатором этой затеи, я узнал детали о морской части экспедиции.

Пароход «Колыма», построенный в 1906 году, грузоподъемностью в 1.643 тонны, представляет собой обычное грузовое судно, лишь подкрепленное, для плавания во льдах, в носовой части деревянными распорами из листовых бревен и брусьев.

Мощность машин «Колымы» весьма невелика, — всего лишь 900 лошадиных сил. И тем не менее, это «обычное» грузовое судно уже совершило 11 рейсов из Владивостока к устью реки Колымы.

Командиром «Колымы» был назначен капитан П. Миловзоров, опытный моряк, плавающий 32 года, неоднократный участник полярных экспедиций, награжденный недавно орденом Красного Знамени.

В Москве мне пришлось пробыть до 18 мая, и каждый день был занят деятельной подготовкой к экспедиции. За это время окончательно выяснился состав воздушной экспедиции: командиром авиационного звена и пилотом самолета «Савойя» был назначен Э. М. Лухт, пилотом самолета «Юнкерс» — Е. М. Кошелев, бортовым механиком «Савойя» — Ф. М. Егер, механиком «Юнкерса» — Г. Т. Побежимов и запасным механиком — В. Н. Журович. Организатором воздушной экспедиции был назначен от Совторгфлота Г. Д. Красинский, в компетенцию которого входило проведение организационных вопросов и связь с местными учреждениями по пути экспедиции.

В обязанности командира звена, т.-е. мои, входило: подготовка самолетов, техническая организация и руководство всей полетной работой.

Великий северный переход. «Колыма» на пути к устью реки Лены

Москва — Иркутск — Владивосток

Ярославский вокзал, расписанный художником-поэтом Севера — Борисовым, надолго остановил мое внимание.

Белые медведи, северные сияния, могучая стройка новой жизни в полярных странах — необычайно богатые краски Севера переданы на этих картинах.

Даже люстры с ледяными сосульками абажуров и те сделаны в виде лап ели.

Быстро промелькнули подмосковные дачи: Лосиноостровская, Пушкино, краткая стоянка в Сергиеве, и скоро начался утомительно-однообразный бег по лесам Ярославской, Вологодской и Вятской губерний.

Около Перми начинались предгорья Урала: высокие холмы, покрытые хвойным лесом; за Пермью поезд помчался среди высоких скал, постепенно поднимаясь в горы.

20 мая я уже перевалил Урал, и поезд понесся по великой сибирской равнине. В начале июня я прибыл в город Иркутск, где тоже предстояло не мало работы. Здесь я связался с Якутским речным пароходством, ячейками Осоавиахима, изучил место будущей посадки самолетов на реке Ангаре.

Отсюда было необходимо организовать переброску бензина и масла по бассейну реки Лены, чтобы наши самолеты, летящие от устья Лены до Иркутска, всюду имели соответствующие базы.

Когда прибыл наш эшелон, из вагонов было выгружено 420 пудов бензина, необходимого на 6.000 км воздушного пути. Бензин этот был отправлен до местечка Качуг и далее пароходом по Лене вплоть до Булуна (устье реки Лены).

Пункты, в которые было отправлено горючее, выбраны преимущественно в самых глухих «медвежьих углах» Сибири, с целью пропаганды там идей авиации и Осоавиахима.

4 июня наш эшелон был в Верхнеудинске, где с нами встретился летчик Кошелев и механик Побежимов. Они уже успели переоборудовать свой сухопутный Юнкерс, путем установки его на поплавки для морского перелета, и произвели его пробу в воздухе.

13 июня мы с товарищем Красинским были во Владивостоке, обогнав в пути наш эшелон, прибывший только 15 июня. Здесь мы более близко познакомились со своими летными товарищами. Летчик Кошелев был старым и опытным летуном, награжденным двумя орденами Красного Знамени во время гражданской войны. Механик Побежимов — его старый сотрудник.

В общем личный состав экспедиции — летный — был подобран на славу, с большим практическим стажем и организационным опытом.

Итак, в далекий путь!

Через льды и штормы на Север

В Далекий путь!.

В середине июня наши самолеты уже стояли на борту «Колымы», вызывая удивление со стороны иностранцев, очевидно пораженных хлопотливой энергией советских людей, всюду старающихся применить новейшие достижения техники.

Нечто среднее между скептицизмом и невольным уважением к нашей затее видели мы в их глазах.

Лежбище сивучей... Далеко от нас, на береговых скалах, нежился зверь...

На палубах парохода, перегруженных «до отказа», было трудно пройти. Командир судна отрывистым гоном отдавал своим помощникам последние приказания, входя во все детали подготовки к рейсу.

Предстоял тяжелый, неизведанный рейс, который может окончиться и через три месяца и... через долгие годы полярных зимовок. В специальной комиссии Совторгфлота с капитаном долго не соглашались, долго водили на карте по красной линии, которая очерчивает границы полярных вод, доступных плаванию, но должны были уступить знатоку полярных рейсов, много лет изучавшему движение льдов в Северо-Полярном море.

21 июня наш пароход, нагруженный припасами для отважных полярных людей, заброшенных в далекие фактории, отплыл.

Первая часть пути в Японском море проходила скучно и однообразно. Море было «ласково, словно теленок», — как шутил наш капитан, долго рассказывавший нам о своем предыдущем рейсе в 1926 году на остров Врангеля на «Ставрополе» для доставки туда колонистов.

— На Чукотском полуострове, — рассказывал он, — вместо нескольких туземцев к нам пришло 57 чукчей и эскимосов, захотевших переселиться на остров Врангеля. Объясняется это тем, что на Чукотке они голодали; промысел на моржа был плохой. Мой пароход превратился в какой-то зверинец. Туземцы взяли с собой своих неперменных спутников — собак... Штук, этак, сто. Псиная орда была напихана везде: под кунгасами⁶, шлюпками, во всех коридорах и проходах.

Целые дни собаки выли и ворчали. Вой обычно начинался на корме, оттуда переходил на середину и подхватывался на носу парохода. Этот концерт начинался в 4 часа утра и продолжался до 8 часов вечера, когда собаки засыпали.

Жизнь на пароходе показалась туземцам, как они говорили, очень «хошей». Они круглые сутки спали, поднимаясь только поесть да попить чаю. Они пили его прихлебывая и причмокивая, так что чмоканье раздавалось по всему пароходу.

На остров ехали охотно, потому что там никто зверей не бил, место новое — значит богатое!..

«Как-то им понравилось там?.. Оправдались ли надежды туземцев?» — думали мы в ответ на рассказы нашего капитана...

25 июня, после краткой остановки в северном японском порту — Хакодате, где производилась приемка товаров для Сибторга, были куплены два кунгаса, мы отправились дальше.

Следующая последняя стоянка была уже на Камчатке, в бухте Петропавловске, глубоко врезающейся в суровые берега неприветливого полуострова.

Уже далеко с моря мы заметили высокие сопки, словно стерегущие постоянную тишину в огромном каменном ковше — естественном порту.

Петропавловский порт отделен от моря Авачинской губой, которая словно нарочно оставила сорокасаженные ворота для прохода судов.

Это огромной важности тихоокеанский порт, забытый старым правительством и вследствие этого не получивший достойного развития.

Это центр огромной, богатой, пока еще не заселенной Камчатки⁷.

У подножия высокой (до 2.500 м) сопки, расцвеченной сверху полосой сияющего в солнечных лучах снега, мы набрали пресную воду, приняли уголь и снова вышли в Тихий Океан. Здесь наше путешествие, носившее ранее характер «увеселительной прогулки», превратилось в тяжелое и трудное испытание.

Скоропостижная бычья смерть

Океан встретил нас злобно: мы сразу же попали в зверский шторм. Это было нечто невообразимое по размаху и силе разрушений, производимых на палубе «Колымы».

Волны, как огромные падающие стены, били в корабль, сбросили в океан несколько бидонов с керосином, а пятьдесят бидонов и несколько ящиков с провиантом превратили в жидкую кашу.

Командорские острова. Бухта на острове Медном — центр добычи котиков

Вся эта смесь, долгое время переливавшаяся по палубам, при неожиданно сильном крене корабля, как лава поползла и выплеснулась за борт.

Вероятно, долгое время в этом месте океан издавал душливый керосиновый запах.

⁶ Кунгасы — лодки, отличающиеся от обыкновенных большой грузоподъемностью и особой прочностью, необходимой для плавания во льдах. Употребляются для связи парохода с берегом в полярных плаваниях.

⁷ В 1929 году советским правительством организовано «Акционерное Камчатское Общество», ставящее себе целью разработку и добычу естественных богатств полуострова и дальнего северо-востока Сибири.

Все время, пока продолжался шторм, мы стояли на вахте у наших самолетов, охраняя их от злобных порывов ветра.

Но все кончается, — кончился и шторм. Мы с удовольствием погрелись в кают-компании и в положенное время, с присущим всем путешественникам аппетитом, приступили к обеду.

Нас ожидал сюрприз: свежее мясо, а не консервное, как обычно. Оказалось, что один из быков, в панике перед совершающимся необычным для него явлением, переломал себе ноги.

Мы же, философски отнесясь к его гибели и возблагодарив бычью судьбу, с удовольствием съели вкусно приготовленные нашим коком мясные кушанья.

После этого происшествия, вошедшего в летопись «Колымы», путешествие продолжалось в более или менее мирных отношениях с «Тихим» океаном. Постепенно мы входили в северные воды. Становились все холоднее. Мы стали теплее одеваться и зачастую, продрогнув от резкого холодного ветра, разгулявшегося в просторах северных морей, задумчиво посматривали вперед, где скоро нам придется испытать острое, но сомнительное удовольствие полетов в условиях «милого и гостеприимного севера».

В кают-компании разговоры, и больше всего об острове Врангеля.

— Метеорологическая станция по наблюдению за льдами, радиостанция — вот что нам необходимо устроить на острове, — говорил капитан Миловзоров. — Условия плавания тогда значительно упростятся. Полярные рейды к устью реки Лены станут обыденным явлением.

Геологические исследования покажут, нет ли на острове полезных ископаемых: угля, нефти, золота. Ведь если остров по своему строению является продолжением Аляски и Чукотки, то этого можно ожидать. А тогда полярные рейсы будут обеспечены: пароходы будут получать и уголь, и нефть с острова, и его значение, как естественной базы полярного мореплавания, сильно возрастет...

Мы просим капитана рассказать нам что-нибудь о Командорских островах, мимо которых в это время проходила «Колыма».

И капитан — эта живая «тихоокеанская энциклопедия» — рассказал нам о бывшем «Командоро-американском уезде Камчатской губернии, Российской империи».

«Командоро-американский уезд»

...Длинная скалистая гряда в виде 150 островов опоясывает Тихий океан от берегов Камчатки до берегов Америки. Мы идем, — говорил тов. Миловзоров, — неподалеку от крайних из них — Командорских островов, брошенных маленькой кучкой отдельно от всех других. Но и главная группа Алеутских островов, и Командорские острова по природе, по населению и по климату представляют собой одно и то же: камни и льды среди холодного и капризного океана, населенные смелыми охотниками и моряками-алеутами. Богатый край, в районе которого водятся и котик, и тюлень, и белый медведь, и выдра, и кит, и огромное количество видов рыбы. Алеуты на байдарках, сшитых жилами из шкур тюленя, охотятся в море, выходя иногда с одним гарпуном на белого медведя, убивая зверей из самодельных ружей. Они меняют добычу на порох, табак и спирт, доставляемые на американских шхунах.

Алеутские острова принадлежат Америке, население их — американские подданные.

— Кстати, — прерывает себя капитан, — всем вам известна, конечно, история продажи этих островов и Аляски американцам?

— Пожалуй, советская молодежь и не знает этой «истории»?.. Раньше Аляска и Алеутские острова принадлежали России. Царское правительство решило избавиться от этой удаленной от столицы «обузы» и продало их Америке за... 14 миллионов рублей!.. Американцы до сих пор смеются над русскими. На сумму вдвое большую ежегодно они вывозят оттуда только рыбных консервов.

А пушнина, а золото в Аляске, а морской зверь, каменный уголь, медная руда?.. Уплаченную сумму американцы в тридцать раз уже окупили стоимостью одного лишь

добытого золота. А всего за пятьдесят лет они успели вывести добра на сумму до двух миллиардов рублей, т.-е. в сто сорок три раза более уплаченной... за острова и полуостров! — возмущается бесхозьяйственного старого правительства т. Миловзоров. Затем продолжает свой рассказ:

— Командорские острова — этот бывший анекдотический «командоро-американский уезд с двумя деревнями в 50 дворов и с населением в 305 душ» (так он раньше входил в опись «Российской империи») принадлежат сейчас Союзу.

Командорские острова. Административный центр островов

О старых временах у алеутов осталось воспоминание: это — ставший теперь шутовым возглас «утоплю»! Так кричал когда-то «царь и бог» островов — уездный исправник.

Лишь в 1918 году на островах сменилась старая власть и была организована первая ячейка ВКП(б). Только в 1918 г. на V областном съезде был услышан впервые голос забытого народа. Но в 1922 году «Меркуловское правительство», удравшее сюда с Дальнего Востока на военном пароходе «Магнит», начало гражданскую войну на островах.

Под руководством ячейки коммунистов и по всем правилам партизанского искусства вооруженные винтовками алеуты ушли в горы и оттуда вели наступление, пока не освободили свой родной край.

— Это чистоплотный, трудолюбивый народ, — закончил свой рассказ капитан, — сейчас, благодаря школам, клубам и библиотекам, там все они на 65 % грамотны...

В таких «географических разговорах» протекало время.

Чукотский край

Мы приближались к Чукотскому носу, слева от нас изредка в разорванных клочьях тумана, гонимого нордом, виднелись берега Чукотского полуострова — Чукотки, как зовет его наш капитан. Только раз в год сообщается этот далекий край со всем Союзом ССР. В остальное время эта страна во власти льдов и снега. Летнее время с конца июня по середину августа тундра покрывается ягелем (мох), и редко встретишь здесь человека. Раз в год заходит в Анадырский залив из Владивостока по пути в Колыму пароход и снабжает жителей припасами. Мука, порох, свинец и чай — вот почти весь краткий список здешних предметов первой необходимости. За деньги здесь не покупается, ничего. Можно только обменять на пушнину, моржевые клыки и тюлений жир. Большинство населения — оленные чукчи, кочуют по стране со стадами оленей. В отличие от них, оседлые береговые чукчи заняты исключительно охотой на морских и пушных зверей.

На восточном берегу полуострова имеется несколько поселений эскимосов, занимавших ранее большую часть полуострова. Когда происходило заселение северо-восточной Сибири русскими, чукчи были вытеснены последними на восток и, в свою очередь, вытеснили эскимосов. Большинство эскимосов переселилось в настоящее время на полуостров Аляску и на близлежащие острова.

В настоящее время, по сведениям комитета Севера, на Чукотском полуострове живут 12 тысяч чукчей (бассейн реки Анадыря и тундры к западу от Индигирки) и 1.400 чел. эскимосов, разбросанных по южному и восточному берегам полуострова. Кроме этих народов на полуострове живут 7.500 чел. коряков, 100 чел. кереков, 450 чуванцов и 1.500 ч. юкагиров. Все эти народы являются древнейшими обитателями северо-восточной Азии и относятся к древне-сибирской группе или «палеазиатам».

Чукотский полуостров. На реке Анадыре. Буксировка кунгаса с помощью собак

Основным занятием кочующих чукчей является оленеводство. Мясо, внутренности и даже кровь оленя идут в пищу. Шкуры идут для приготовления одежды. Одежда чукчей, соответствующая нашему белью, шьется мехом внутрь, верхняя — мехом наружу. На шкурах спят, покрывают ими свои жилища — яранги. На оленях совершаются все переезды,

в то время как береговые чукчи ездят на собаках. Шкуры оленей являются средством товарообмена. Для этой цели идут шкурки годовалых оленей.

Оленеводческое хозяйство является выгодным делом, так как олени никакого ухода за собой не требуют. Кормятся они мхом, который добывают ударами копыт из-под снега. Хозяин стада должен лишь заботиться о нахождении лучших пастбищ и перегонять стадо на новые места. Нечего и говорить, что ветеринарная помощь совершенно отсутствует и заразные болезни (а также и гололедица, когда олени не могут пробить копытами слоя льда, покрывающего тундру) губят много оленей.

Летом стада оленей перегоняются к берегу, где меньше мошкары. В тундре необычайное изобилие мошек и комаров; на морском побережье и на островах комаров нет или их очень мало. Там-то в это время и происходит обмен оленьих шкур и добываемых охотой песцовых шкур на продукты, привозимые пароходами, и на тюленьи шкуры и жир.

Береговые чукчи занимаются, главным образом, охотой на моржей и тюленей двух пород — лахтаков и нерп. Береговые чукчи хорошие мореплаватели, совершающие иногда путешествия через Берингов пролив на своих утлых байдарах⁸.

Моржовые клыки, нерпичьи и песцовые шкуры, на которые они выменивают привозные товары (чай, табак, ружья, порох, патроны и т. п.), идут в Америку и Японию.

Из моржовых клыков вытачиваются самими чукчами бусы и другие украшения и безделушки, которые также служат для обмена. Из пузыря и кишок моржа шьется особое непромокаемое платье. Из лахтачьих шкур вырезаются узкие ремни для ездовой упряжи, так как эти ремни не твердеют и не коробятся в самые сильные морозы.

Рыбы береговые чукчи не ловят совершенно и питаются исключительно мясом морского зверя, при этом не употребляют соли, от которой по их мнению портится зрение.

Здесь встречается и белый медведь, но редко, зато охота на песца (полярную лисицу) дает солидные результаты. Прибытие советского парохода является для края событием огромной важности. Выгруженные с парохода продукты развозятся по всей стране, и берег вновь делается пустынным, и редко-редко промелькнет по берегу нарта, запряженная собаками.

Берингово море — Мыс Северный

Пройдя мимо ближайших берегов этой пустынной страны, богатства которой равны богатствам Аляски, но до сих пор не используются, мы вошли в Берингово море.

Туша кита на заводе...До 400 китов в год добывают китобои в Беринговом море, и каждый кит весит до 30–50 тонн

Далеко от нас, на береговых скалах, нежился зверь: сивуч, морж, нерпа, лахтак. Огромнейшие морские звери — киты, длиной до 15 метров и более, чувствуют себя здесь «как дома». Выпуская фонтаны воды, они словно предлагают поохотиться за ними.

И охота идет. Мы то и дело встречаем китобойные суда, вооруженные гарпунными пушками. Если раньше охота на китов была опасна, то теперь она механизирована.

До 400 китов в год добывают здесь различные китобойные компании, и каждый кит весит до 30–50 тонн.

Встретили мы и нашу китобойную матку «Командорец I»; она шла на юг — к базе — к далекому заводу. Там рабочие, одетые в высокие резиновые сапоги и вооруженные огромными «секирами», освежают китов, вырезав из них ленты, вернее пласты жира и мяса, весом в сотни пудов.

Отвезя китов, «Командорец I» снова пойдет в Берингово море, и снова начнется

⁸ Байдара — легкая кожаная лодка из лахтачьих шкур, натянутых на деревянный остов и сшитых оленьими жилами.

тяжелая работа моряков, плавающих на китобойных судах.

Штормы чередовались с периодами затишья. Время и скорость «Колымы» делали свою работу, и 12 июля мы были в Сердце Каменном, где нам встретились первые льды.

В монотонном, как тиканье часов, однообразии зазвучала команда:

— Средний ход!..

— Малый!..

Льды были редкие и мелкие, но на горизонте их полосы, резко белеющие на черном фоне воды, сливались в общую массу. Скоро раздалась новая команда:

— Стоп! — и произошла первая якорная стоянка — целых двенадцать часов.

— Сердце Каменное! — повторяли мы на все лады, и каким унылым, безнадежным отчаянием веяло на нас от этих слов неведомого моряка, произнесшего их когда-то...

Наконец, море расчистилось, — мы снова двинулись в путь. Дальше такие стоянки участились, но наши сердца уже успели привыкнуть к тяжелому молчанию севера и скоро стали «каменными».

То и дело слышались шутки, смех: так удивительно быстро свыкается человек с любой обстановкой...

Мне особенно тяжело было вначале чувствовать эти безотрадные перспективы, эти серые и черные унылые тона после лиловых, голубых и индиговых переливающихся красок побережий Черного моря, где я раньше летал.

Моя «Савойя», рожденная на далеком итальянском заводе, в лазурных побережьях Адриатики, зябко вибрировала своими крыльями, словно напуганная порывами ветра...

«Колыма» в Сердце Каменном. На переднем плане виден верх самолета

Мы приближались к Мысу Северному, выдающемуся далеко на север и являющемуся гигантским естественным препятствием для льдов. Эти льды движутся обычно с запада на восток, повинувшись господствующим здесь западным ветрам...

14 июля мы встали на якорь неподалеку от чукотского селения и фактории⁹ на западной стороне мыса. В пятидесяти метрах от берега, за этой узкой полосой воды, мрачно сверкали на солнце огромные льдины, напоминавшие небоскребы.

Для выгрузки самолетов пришлось пришвартовать¹⁰ на двух якорях к борту парохода большую гладкую льдину. Сразу же по прибытии мы спустили на льдину с помощью подъемных стрел парохода оба самолета и приступили к их сборке. Через четыре часа сборка «Юнкерса» была закончена, а у «Савойи» оставалось только закончить сборку рулей.

В это время послышались крики, и откуда-то с береговой стороны, ловко лавируя среди льдин, показались байдары, переполненные чукчами.

Услышав, очевидно, по свисткам, о прибытии парохода, они приехали к нам из поселка. С удивлением, но без робости, чукчи подошли к нам, осмотрели самолеты и, скоро освоившись с нами, помогли нам спускать «Юнкерс» на воду.

Во время этой работы пошел дождь и снег. Ветер зашумел и засвистел во льдах, заплакал в снастях «Савойи» и внезапно, как это часто бывает в полярных странах, перешел в шторм, дующий в берег.

Разгневанные льды

Лед, плавающий в океане, сразу же пошел на нас. Огромные льдины, весом в 300–400 тонн, подточенные течением, на наших глазах разваливались на мелкие части. Поднявшееся волнение било льдины одна о другую, и их верхушки, похожие на верхушки грибов,

⁹ Фактория — товарообменный пункт.

¹⁰ Пришвартовать — укрепить, причалить.

опрокидывались в море. Почти тотчас же их подводные части, подбрасываемые толчками со дна, становились на их место, вызывая новые волны, еще более сильные, и новые разрушения льда.

Все это крошево, сопровождающееся гулом и рычанием моря, надвигалось к нам, грозя превратить в кашу и нас самих, и пароход, и самолеты.

Мы опасались разлома пришвартованной льдины, могущей в условиях шторма вызвать гибель и самолетов, и «Колымы».

«Необходимо срочно принять решение», — думали мы. На размышление мы имели лишь несколько минут: грозное, режущее ледяное крошево приближалось с каждой секундой.

«Юнкерс», сборка которого была закончена с помощью чукчей, был быстро опущен на узкую полосу чистой воды. Летчик Кошелев, проделывая искусные маневры рулями, сумел выдавить из своего мотора полную мощность и взлететь...

«Савойю» снова подняли на пароход. Все это было проделано в какие-нибудь 2–3 минуты, а вслед за этим «Колыма» снялась с якоря и совершила переход в северо-восточную часть залива, где движения льдов не было.

Лишь немного успокоившись от перенесенного напряжения, мы взглянули туда, где стояли несколько минут тому назад...

Все пространство, покинутое нами, было завалено огромными глыбами льда, несшими нам верную смерть, от которой мы столь быстро ушли, спасая тем самым и судно, и самолеты от полного разгрома.

Место первой стоянки «Колымы» у Мыса Северного... Все пространство, покинутое нами, было завалено огромными глыбами льда, несшими нам верную смерть...

Немного погодя ветер стих, и мы снова опустили «Савойю» для того, чтобы приготовить ее к полету. «Юнкерс» тов. Кошелева уже давно ожидал нас для перелета на остров Врангеля. Скоро оба самолета были готовы к ожидавшему нас пути.

Перед полетом я и Кошелев отправились на пароход обедать. Туда же были приглашены капитаном и чукчи, помогавшие нам при сборке самолетов. Увидев на палубе быков, они с детским удивлением стали рассматривать невиданных ими ранее животных. Один из баранов боднул чукчу: все они испугались и бросились бежать. Большого труда стоило их успокоить. Минуту спустя они снова приблизились к клеткам, где находились животные и птицы.

Куры и свиньи тоже привлекли их внимание: чукчи садились на корточки перед клетками и с восхищением, издавая возгласы удивления, радостно рассматривали птиц и животных.

Угостив наших гостей в кают-компании чаем, капитан подарил мужчинам по куску туалетного мыла, с большим трудом объяснив его назначение и способ употребления.

— Поняли? — спрашивал он.

Чукчи знаками вежливо благодарили капитана и утвердительно кивали головами.

Однако случился комичный инцидент. Чукчи галантно передали мыло женам, скромно стоявшим позади, а те, обнажая зубы в изумленно-радостной улыбке, развернули пестрые обертки и, продолжая благодарно улыбаться... с очевидным удовольствием съели мыло...

Год на острове Врангеля

Счастье летчика

Минут через десять после того, как мы уселись обедать, в кают-компанию вбежал вахтенный начальник и доложил, что снова подул ветер и льды снова грозят самолетам.

Пришлось прервать обед. Мы бросились на палубу и отдали концы, которыми были прикреплены к кораблю наши самолеты.

Кошелев с механиком перешли на «Юнкерс» и легли в дрейф со льдом, идущим к берегу. Мы с Егером тоже перешли на «Савойю», под хвостом которой уже плавали льдины. С помощью матросов с «Колымы» нам удалось вытащить самолет из льда и отбуксировать его в чистую воду, использовав время буксировки для заделки фанерой пробоины на носу, сделанной льдиной.

Ровно в 12 часов я дал условный знак, и через пять минут «Юнкерс» уже пролетел над нами...

Вслед за ним начал рулить и я, выбрав наиболее чистые ото льда места, но так как самолет был перегружен, то оторваться от воды, даже после далекого разбега, не мог.

Пришлось выключить мотор и выкачать из лодки набравшуюся туда в большом количестве через пробоину воду и кроме того отгрузить около 50 кг бензина.

После этого я снова попробовал запустить мотор, но он не заводился: пусковое магнето было полно воды. Егер занялся ремонтом, вернее, просушкой магнето, но это обещало затянуться, и поэтому я послал на шлюпке Журовича за новым магнето на «Колыму»...

Прошел час, а Журовича не было. Я влез на ближайшую льдину посмотреть — не возвращается ли шлюпка, и в это время Егер, хлопотавший у мотора, сумел завести его.

Мотор завыл, зарычал, хотя искра магнето была все же слабовата и он работал на неполной мощности.

Но мы потеряли много времени, и поэтому приходилось лететь, как бы ни работал мотор. С «нечеловеческим», как говорят, трудом, мы, двое жалких людей, среди высоких льдин, перетасили наш самолет в более или менее чистое пространство воды.

Самолет уже оторвался от воды, как прогалина кончилась, а высота еще не была набрана. Выключить мотор было уже поздно, так как в это время перед нами встал огромный айсберг. Однако отчаяние часто бывает спутником храбрецов; и я решился на цирковой трюк.

Я решил на самолете, загруженном на 500 кг одним бензином, перепрыгнуть через ледяную гору высотой в многоэтажный дом.

И если сейчас, почти полгода спустя, я пишу эти строки, то «виной» этому — мое исключительное летное счастье.

Страшная льдина со стремительной быстротой мчалась навстречу самолету и я, чтобы не врезаться в нее, взял самолет «горкой»... Я слышал резкий толчок самолетного хвоста о лед, но пугаться было некогда: летчик живет, переживая иногда больше в сотые доли секунды, чем обыкновенный человек за целый год... Вслед за первой льдиной я увидел другую — более высокую...

Еще раз — этот же маневр...

И снова — удача!

«Заколдованный» остров

Набрав высоту до 300 м, я взял курс на остров Врангеля.

«Юнкерс» уже скрылся на далеком туманном горизонте.

Внизу, в испарениях воды, мне чудились невидимые дороги первых людей, бывавших здесь задолго до меня.

...Сто лет назад здесь по льду проходил лейтенант Врангель. Четыре года (1820–1823) он работал на побережье этого мрачного моря, производя научные изыскания.

Он исходил всю Чукотку и вдоль и поперек, составил первую карту этого неизвестного до той поры уголка земного шара. Забыв о Санкт-Петербурге, невских набережных, шумных людских сборищах, он отдался работе по изучению дикой окраины. В тяжелых лишениях, боля цынгой, он не прекращал работу, опрашивая чукчей и эскимосов о новых землях, что скрывались в далеких морских горизонтах.

Весенние и осенние перелеты птиц убеждали его, что в далеком Полярном море скрываются какие-то неведомые земли, куда летят весной и откуда возвращаются осенью

стаи перелетных птиц.

Чукчи рассказали ему, что в особо суровые зимы, когда море бывает сковано тяжелым покровом льда, откуда-то из далеких стран на полуостров приходят по льду стада оленей. Они рассказали, что в ясные летние дни, когда солнце не скрывается за горизонтом, а лишь на минуту спускается в полночь «купаться в море», с высоких скал мыса Якан видна неизвестная земля.

Выгрузка самолетов у Мыса Северного. На первом плане у борта «Колымы» «Юнкерс», за ним «Савойя»

Ученый лейтенант, променявший спокойный кабинетный труд в санкт-петербургском «управлении» с налаженными, аккуратно чередующимися сменами работы, на суровую жизнь полярного исследователя, забирался на скалы и подолгу смотрел на север.

Обросший бородой, с растрепанными волосами, он смотрел лихорадочно-горящими глазами в зеленовато-голубые колеблющиеся морские дали, и чудились ему смутные очертания гор неведомой земли.

Воспользовавшись суровой зимой 1823 года, сковавшей воды пролива Лонга тяжелыми глыбами льда, он решил осуществить свою мечту — побывать на неведомой земле.

26 марта, вместе со своим помощником Матюшкиным, он выехал на собаках, направляясь на север. Пролив был загроможден льдинами, путешествие было необычайно тяжелым, шло с перерывами, и за день оба путешественника продвигались вперед лишь на несколько миль¹¹.

Они питались сухарями и холодным моржевым мясом. На одиннадцатые сутки, не выдержав нечеловеческого напряжения, Врангель заболел, и Матюшкин повернул собак назад.

А до острова осталось всего лишь тридцать миль!

С большим трудом, полубомороженные люди вернулись обратно к устью реки Верной — к становищу чукчей...

Так раздумывая, я продолжаю полет, рассматривая с двухкилометровой высоты далекое море, волнующееся в седых клубах испарений.

«Кто знает, — думал я. — Быть может, именно в этом месте сто четыре года тому назад, остановилась собачья упряжка. Силясь подняться, Врангель попробовал сойти с нарта, но не мог. Он снова лег на нарты и забылся в бреду, заботливо прикрытый рукой Матюшкина шкурой оленя...»

Через час после этих размышлений я увидел на горизонте густые черные облака; еще через час я уже был над ними, но сквозь облака ничего не было видно.

При этих условиях, не видя очертаний берега, спускаться было невозможно.

Увидев справа второе черное, низкое облако, я полетел туда, но рассмотреть землю снова не удалось. Очевидно, под облаками скрывались острова.

Ничего не оставалось более, как вернуться обратно к Мысу Северному. И в результате, побывав и над островом Врангеля и над островом Геральд, нам пришлось вернуться.

Мытарства перед новым полетом

Но и у Мыса Северного нас ждали неудачи. За время полета груды мелко-битого льда загромодили все море. Несмотря на тридцатиминутные поиски не удалось найти ни одной прогалины.

Пришлось сесть в глубине тундры в маленькой лагуне, отстоявшей за восемь километров от парохода «Колыма».

Здесь нас ждали новые мытарства: вследствие мелководья самолет не смог подойти

¹¹ Миля морская — около 2 км.

близко к берегу, и нам пришлось выбираться на берег, идя по пояс в ледяной воде.

Мы оставили самолет и пошли пешком к Мысу Северному. Дул сильный порывистый ветер. Мелкий холодный дождь больно колот лицо, ноги утопали по колени в грязи. Ко всему этому стало темно, и низкие дождевые тучи словно пологом закрыли всю местность.

Только через два часа мы добрались до поселка чукчей, взяли у них байдару и с большим трудом, то и дело перетаскивая ее через льды, попали на борт «Колымы».

На этой же байдаре мы доставили на берег бензин взамен израсходованного, но ни один из чукчей не соглашался помочь нам доставить наш груз в лагуну.

— Вы злые боги, — говорили чукчи. — Вы мешаете нам охотиться. Вся рыба и звери сразу же ушли, как только появились вы, — пояснил нам их отрывистые гортанные речи переводчик.

Мы обещали, что если груз будет доставлен, то мы сразу же улетим, и тогда и рыба и звери вернутся.

Это обещание и несколько рублей денег подействовали, и через шесть часов груз, по указанию Журовича, был доставлен к самолету.

Однако из-за налетевших с севера туч стало уже совсем темно, и мы полетели на остров Врангеля только на другой день...

С высоты 300 м, на которую взлетел самолет, «Колыма», была невидна за туманом. Мы полетели по вчерашнему курсу.

Вид льдов с самолета... Темные пятна — вода, черные точки на сером льду — тюлени...

Моя «Савойя» выла снастями в порывистых всплесках ветра, точно плакала от испуга перед безрадостной, гнетущей картиной, расстилавшейся внизу.

Черные пятна воды, свинцовые блески льдов и пелена далекого, надвигающегося навстречу тумана — вот и все, что я видел впереди, с боков и внизу. Уже через 12 минут впереди в виде слабых очертаний обрисовались горы острова Врангеля. Мне невольно вспомнилась дальнейшая история открытия этого острова.

80 лет назад капитан английского судна «Геральд» — Келлет, в поисках исчезнувшей полярной экспедиции Франклина, подошел к острову, который назвал островом Геральд...

Вчера я летел над ним!..

С одной из вершин этого острова Келлет заметил остров Врангеля и назвал его «землею Келлета».

В 1867 году владелец американского китобойного судна «Нил» — Томас Лонг в поисках китов забрался далеко на восток от берегов Америки. Он первый прошел по проливу, отделяющему остров Врангеля от Чукотского полуострова, и вдоль южных берегов острова. Он знал о работах лейтенанта Врангеля и поэтому назвал остров «Землею Врангеля». В свою очередь пролив стал называться проливом Лонга.

12 августа 1881 года на остров Врангеля впервые вступила нога человека. Это был командир американского судна «Корвин» — Гупер, нанесший очертания острова на карту. Гупер и командир второго судна «Роджерс» — Берри являлись участниками экспедиции по розыскам «Жаннетты». По предложению Берри «земля Врангеля» стала называться с тех пор островом Врангеля...

Через два часа утомительного пути мы, наконец, прибыли на остров Врангеля и совершили посадку в бухте Роджерса, где на легкой волне уже покачивался «Юнкерс» тов. Кошелева.

Как оказалось, тов. Кошелев, вылетевший вчера от мыса Северного значительно раньше, чем мы, прошел этот путь при великолепной «видимости».

Уже после его посадки, неожиданно и быстро, как это и бывает всегда со сменой погоды в Арктике, остров Врангеля покрылся густыми, тяжелыми тучами, а море высоким слоем тумана.

Год на острове Врангеля

При посадке нас встречала администрация острова и жители бухты Роджерса в полном составе. С какой радостью приветствовали нас эти отрезанные от мира на долгие периоды времени люди! Так радушно и тепло никогда и нигде не встречали нас ни раньше, ни потом.

И не удивительно: нелегко было колонистам провести первую зимовку — самую трудную из-за отсутствия полезных навыков и неприспособленности к особым условиям жизни на острове Врангеля.

Мы передали уполномоченному Далькрайисполкома по управлению островами Врангеля и Герольд тов. Ушакову, письма и газеты **за целый год** и правительственные пакеты и отправились по его приглашению в единственный на острове дом, где нас угостили очень вкусным обедом.

В бухте Роджерса всего 6 яранг (жилище туземцев) и дом администрации, доставленный сюда из Владивостока в разобранном виде. Неподалеку от дома на возвышенном берегу бухты стоит высокая мачта с флагом Союза. Этот флаг, представляющий собой огромный железный лист, сменил «гордый британский флаг».

Его водрузили здесь участники давидовской экспедиции в 1924 г. Старая мачта с английским флагом была срублена и поставлена новая в прочном цементном основании. На месте основания английской мачты была прибита железная доска с надписью:

«Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Гидрографическая экспедиция Дальнего Востока.
19 августа 1924 года».

Администрация острова состоит из заведующего, доктора и учителя. Всего населения — около 60 человек, из которых русских всего лишь 9 человек.

Тов. Ушаков — он же и заведующий факторией — ведает товарообменом с туземцами, меняющими у него пушнину на спички, табак, оружие, металлические изделия и т. п. Всеми запасами предполагалось снабжать факторию из Владивостока — один раз в год...

Вся администрация состоит на жалованьи и обязана пробыть на острове не менее трех лет.

Доктор Н. И. Савенко в то же время заведует и метеорологической станцией, где работает один, производя ежедневные наблюдения в 7 часов утра. Живет он, как и вся администрация, в очень тяжелых условиях, особенно зимой.

Станция помещается в тридцати метрах от дома администрации, и бывают такие зимние дни, когда в результате сильного снегопада станция и дом оказываются совершенно занесенными снегом. Чтобы выйти из дому для наблюдений, доктору приходилось выкопать и внести в свою квартиру до двух кубов снега, а потом по проделанному ходу — коридору освободить квартиру от снега.

У входа в ярангу. Доктор Н. И. Савенко (в очках), заснятый Э. М. Лухтом при посещении больной эскимоски

Помимо этой работы Н. И. Савенко производит геологические изыскания на острове и совместно с тов. Ушаковым сделал ряд открытий на севере острова. Обследование острова дало совершенно новые очертания северного берега, абсолютно не имеющие ничего общего с существовавшей картой. Намеченные на старой карте ледяные косы, как оказалось, являются тремя островами, вытянувшимися параллельно берегу. Новооткрытые острова названы: центральный — «Островом Наркома Чичерина», западный — «Островом Федора Андрианова» и восточный — «Островом Андрея Муштакова». Под такими названиями эти острова нанесены на карту.

Он рассказал нам о своих работах и дальнейших планах, но пожаловался, что настроение у него подавленное и что ему трудно даже думать о предстоящей зимовке

1927–1928 года¹².

По мнению доктора, опыт колонизации острова по первому году нельзя считать удачным.

Первое время жизни на острове все население колонии занято было постройкой дома, склада, переноской товаров и продуктов и устройством жилищ. В строительных работах ушел август и половина сентября. Охотой почти не занимались, лишь изредка ходили охотники и приносили убитых морских животных.

За это время охота дала только полтора десятка моржей, два лахтака и незначительное количество нерп. Запас мяса надеялись пополнить в следующих месяцах. Но надежды не оправдались. Запасы мяса оказались недостаточными для прокорма колонии. Колония стояла под угрозой голодовки людей и гибели собак.

Чтобы сохранить силы колонистов, им пришлось отпускать продукты в большем количестве, чем предполагалось. Отсутствие свежего мяса и невозможность удовлетворить всю колонию овощами повели к цынготным заболеваниям.

В декабре появился первый цынготный больной — колонист Старцев. В апреле этого года заболели цынгой две женщины и девочка-эскимоска. Принятые меры не позволили болезни распространиться: больные вскоре выздоровели.

В декабре одной человеческой жизнью на острове стало меньше. Эскимос Иерок поехал на северную сторону острова, заболел крупозным воспалением легких и умер.

Печально прошла зима и для собак. Из 92 собак, привезенных на остров, на фактории осталось в живых всего 47; три собаки пали в схватках с медведями. Остальные не вынесли жестоких морозов и недостатка мяса. Собственные упряжки имеют только три яранги¹³.

Значение собак для колонистов огромно, а поэтому доктор был рад дополнить, что все же к зиме собачье население острова Врангеля пополнится подрастающими щенятами. Новое поколение даст 60 хороших собак, выросших в полярных условиях.

Доставленные нами распоряжения правительства требовали от администрации выполнения переписи населения и представления годового отчета. Эти материалы должны были быть отправлены с нами, а поэтому все русские работники острова усиленно занялись работой.

Охота на зверя

Дальнейшие сведения о том, как прошел первый год жизни колонистов и как шла охота, я узнал от тов. Ушакова и учителя, но урывками, и, конечно, далеко не полно.

Первый год существования полярной колонии оказался нелегким. Охота была вначале плоха. Бухта Роджерса, где было сосредоточено основное ядро охотников, оказалась наиболее бедным зверем районом. А охота на зверя — это главное занятие колонистов!

Это и есть цель колонизации далекого острова. Шкуры и бивни моржа, шкуры тюленей, лахтака и нерпы, шкуры белого медведя и песца — вот что необходимо вывозить с острова.

Несомненно, что охота на моржей и тюленей, мясо и жир которых дают основное

¹² Как известно, и в 1928 году ни один из пароходов, вышедших из Владивостока, не смог добраться до острова Врангеля.

¹³ Местные собаки, привезенные с Чукотки, запрягаются в особые легкие нарты, на которых и совершаются все поездки по острову. Собаки эти очень крупны, похожи на волка и очень умны. Вожжи при управлении ими не применяются: собаки поворачиваются вправо или влево, повинаясь словам, к которым передовая собака — вожатый прислушивается во время езды.

Собаки очень выносливы и одна упряжка — 10–15 собак сможет перевести в день 20 пудов груза на расстояние до 50–60 км. Круглый год они проводят на воздухе и лишь в самые лютые морозы, и то не всегда, заботливый хозяин выпускает их во внешнюю ярангу.

питание чукчам и эскимосам, является по условиям жизни колонии самой главной частью охоты.

Если охота на моржей и тюленей плоха, — чукчи и эскимосы будут голодать — их необходимо будет подкармливать из запасов фактории, — а это значительно удорожит и сделает невыгодным вывоз с острова продуктов охоты.

Задачи колонии заключались в том, чтобы в первом же году наладить достаточную для питания чукчей и эскимосов добычу моржей и тюленей. Для этого тов. Ушаков в половине сентября перебросил в бухту «Сомнительную» (юго-восточная часть острова) две эскимосских яранги. На берег бухты вышло стадо моржей, из которых тридцать были убиты на месте тремя охотниками.

Все же такого количества мяса для колонии оказалось мало. Для достаточного питания колонистов и кормежки собак требовалось не менее 70 моржей в год. Суровые условия севера не прощают урезки питания.

Следовательно, моржи являются главным средством питания колонии. Моржи здесь очень крупны и достигают иногда до 100 пудов веса.

Плавают они обычно группами и держатся в чистой воде около льда или в полыньях между льдинами. Охота на них очень трудна: убивать их можно только тогда, когда они находятся на льду; убитые в воде они тотчас же тонут.

Охота на тюленя тоже немногим легче. Тюлени живут в воде, питаются преимущественно рыбой. Часто, однако, выбирают на лед погреться на солнце. Самки рожают детей и кормят их только на льду, после чего приучают новорожденных щенков к плаванию.

Самка сажает детеныша к себе на спину и учит его плавать, то и дело ныряя и потом снова ловя молодого пловца.

Эскимосы у туши убитого лахтака

Самая крупная порода тюленей называется лахтаком, более мелкая — нерпой. Когда море покрывается льдом, нерпа своим дыханием выгревает во льду отверстие и иногда вылезает из воды через эту отдушину. Этим моментом и пользуются охотники, терпеливо ждущие нерпу у проруби¹⁴.

В охоте на нерп удачно конкурирует с чукчами и эскимосами белый медведь, как известно, отличающийся от обыкновенного медведя белой шерстью, удлиненной головой и тем, что он не впадает в зимнюю спячку.

Белый медведь устраивает у прорубей отдушины, где скрываются нерпы, ледяной вал и, терпеливо выжидая, убивает лапой нерпу и даже лахтака. Белый медведь боится человека и убегает от него; но если медведь ранен, он страшен в гневе и опасен для самого ловкого охотника.

Когда охота на нерп удачна, белый медведь роскошествует, он «задирает» то здесь, то там тюленей и остатки его пиров привлекают внимание маленького полярного зверька — песца.

Песец (полярная лисица) представляет собою род полусобаки, полулисицы, с тонкими ногами и пушистым хвостом. Кормится он полярной мышью — пеструшкой и обладает очень мягким, теплым и ценным мехом. Иногда встречаются песцы с голубоватым оттенком меха, — так называемые голубые песцы, — но очень редко. Ловят песца капканами на приманку из мяса или жира.

Характер и время охоты на песца всецело зависит от его образа жизни. В середине декабря, когда остров начинает обмерзать льдом, в поисках пищи песец уходит к воде на кромку льда. Ледяной покров растет, и песец все дальше и дальше уходит от острова. Снова на остров он возвращается только в половине марта.

¹⁴ Такая охота хорошо показана в американской кино-картине «Нанук».

Чукча-охотник, убивший за зиму 65 песцов. Снят, увешанный трофеями — песцовыми шкурками

Главное время охоты на песца на острове — ноябрь и декабрь. Условия жизни песцов, жестокие вьюги и морозы, достигающие до 60° по Цельсию, и длинная полярная ночь сокращают и этот период охоты.

В марте, когда песец возвращается к земле для пложения, охота на острове запрещена.

Охота на медведя идет круглый год и особенно удачна в начале весны и конце осени. Живет медведь преимущественно в северной части острова.

Вскоре же после приезда колонистов в бухту Роджерса, выяснилось, что наибольшее скопление зверя наблюдается в северной части острова Врангеля, представляющей собой огромную тундру, шириною в 20 километров, тянущуюся во всю длину острова. (Длина острова с запада на восток — 130 км и ширина — 65 км.)

В целях увеличения добычи зверя было необходимо произвести переселение охотников из бухты Роджерса в эти богатые зверем области острова.

При заселении этой наиболее богатой зверем части острова, тов. Ушаков столкнулся с неожиданным препятствием: эскимосы заявили, что на северной стороне живет «злой бог», и они боятся туда ехать. Присутствие там злого бога объясняли просто: «Иерок поехал на север и умер; Павлов поехал — заболел; сам Ушаков поехал — заболел, Старцев и Тачью тоже съездили и заболели»; значит, там обитает злой бог, который не хочет, чтобы ездили в его землю.

Тов. Ушаков пустился на хитрость. Он уговорил одного старика — «немного шамана» — поехать на север. «Немного шаман» уговорил сородичей в необходимости умиловить бога, и они, обычно не употребляющие в пищу сосисок, стали в большом количестве раскупать их запасы в фактории, так как сосиски очень похожи по виду на какую-то внутренность оленя, которую очень любит злой бог.

Они разбрасывали сосиски по берегу, и после этого переселение пошло без осложнений, причем туземцы — эскимосы и чукчи — радовались как дети тому, что бог не заметил их проделки и что они так ловко его надули.

Первая поездка туда охотников, обилие свежих следов медведей и песцов и первый трофей — медведица с двумя медвежатами — сильно поколебали веру в негостеприимного бога, и на северную сторону удалось переселить пять яранг с семьей охотниками.

Первый год охоты дал возможность составить план на следующий промысловый год: из расчета средней продуктивности одного охотника в 35 песцовых шкурок следует ожидать до 450 шкурок песцов и 100 медвежьих шкур в год, а это уже говорит о том, что колонизация стоит произведенных на нее затрат.

Тем более, что план этот более чем скромный, и многие из охотников добыли в первом году по 50, 60 и даже по 70 песцовых шкурок.

В заключение тов. Ушаков сообщил о самом главном (что так волновало недавно страницы наших газет) — о запасах продовольствия на острове.

Запаса большинства продуктов на острове полностью хватит на две зимовки. Исключение составляют овощи, запас которых на острове уже кончается; к середине 1928 года будет ощущаться также недостаток в молоке, растительных жирах, сахаре и соли...

Как живут чукчи и эскимосы

Во время маленького путешествия по нескольким ярангам я знакомлюсь с жизнью и типами переселенцев.

Жилище чукчей и эскимосов — яранга представляет собой круглый, суживающийся кверху, с отверстием для выхода дыма, шалаш.

Остов яранги строится из плавника (деревья, приносимые к берегу течениями) и обтягивается оленьим или нерпичьим мехом.

Каждая яранга делится на две части — в передней хранятся припасы, шкуры, промысловая и хозяйственная утварь. В ней разводится огонь для варки пищи и круглые сутки кипит чайник, так как все чукчи и эскимосы — большие любители чая.

Это внешняя яранга. Во внутренней яранге находится жилье, затянутое наглухо двойными оленьими шкурами.

Нечего и говорить, что воздух во внутренней яранге такой, что «хоть топор вешай».

Отапливаются и освещаются яранги жиром, находящимся в особой посудине — «жировике», в середину которой вставляется жгут из моха — фитиль. Этот мох собирается обычно летом и сушится на солнце.

И если доктор жаловался, что, несмотря на усиленную топку, температура в его квартире (доходящая к вечеру до + 30°), падает к утру до—6°, то в ярангах туземцев она равняется ночью—20—30°.

Занимаются чукчи и эскимосы исключительно охотой, при чем главной приманкой для них в убое морских зверей является жир — основной продукт их питания. Мясо зверя отдается собакам, шкуры идут на одежду, а пузыри животных — на пошивку особой летней непромокаемой обуви — «торбаза»; зимняя обувь шьется из шкур нерп, при чем вместо ниток употребляются жилы животных. Нерпичий жир считается у них изысканным лакомством и хранится в пузырях животных. Эти пузыри с жиром нарезаются на ломти, и гостеприимный хозяин, угощая гостя, обязательно сначала оближет ломоть жира и с ласковой улыбкой передает его гостю.

Отказаться от такого «облизанного» угощения никак нельзя — этим обидишь хозяина.

В одной из яранг я стал жертвой такого угощения!

После продолжительной голодовки на Чукотском острове, вряд ли чукчи и эскимосы недовольны своим переселением. Им, привыкшим к лютым зимам, не страшны были пурга и льды и голые камни, — все это не пугало их, сроднившихся с суровым севером, тем более, что по климатическим условиям остров Врангеля мало чем отличается от Чукотского полуострова. На южном берегу, защищенном от севера горной цепью, климат мягче даже, чем на Чукотке, где возможности охоты значительно хуже.

Семья чукчей, переселенцев с Чукотки...Им, привыкшим к лютым зимам, не страшны были пурга и льды и голые камни острова Врангеля...

Даже первый год опыта, сравнительно неудачный, дал приличные результаты, и чукчи и эскимосы уверены, что в следующие годы охота пойдет лучше.

На острове охота планомерно еще не велась, зверь не напуган; даже способы охоты американцев не истощили запасов зверя¹⁵.

В ближайшие годы чукчи и эскимосы хотят развести оленей, так как подножного корма здесь будет вполне достаточно. В бухте Сомнительной, где находится могила Найта, умершего в 1923 году, были обнаружены рога диких оленей, что говорит о том, что когда-то здесь олени жили.

Чукчи и эскимосы — женщины — все с иссиня-черными волосами и раскосыми глазами, украшаются так же, как и любые модницы запада, только оригинальнее: они татуируют себе нос, губы и подбородок; мужчины выстригают волосы на голове, оставляя челки на темени или вокруг головы.

Меня поразили имена (фамилии) туземцев, с которыми я разговаривал: Линевич, Стессель, Куропаткин... Я задумался над этим явлением, но понял его, когда узнал о том, что все они были когда-то крещены «добрыми дядями» — миссионерами, давшими им такие красивые прозвища в честь «героев» русско-японской войны.

Особый «духовный» вид патриотизма.

¹⁵ Когда в 1924 году «Красный Октябрь» прибыл на остров, моряки увидели валявшиеся всюду туши моржей с вырезанными клыками (мясо и жир совершенно не использовались), сопревшие шкуры медведей, в общем, полную картину хищнического отношения к богатствам острова.

Помимо этих духовных забот, выразившихся в массовом крещении ничего не понимающих туземцев, в их воспитании участвовали «просвещенные коммерсанты», внедрявшие среди туземцев водку и венерические болезни.

С крестом и спиртом и болезнями шествовала «культура» на далекой Чукотке.

В настоящее время когда-то крещеные туземцы забыли об этих именах и попрежнему называют себя и своих детей именами, свойственными им: Амринзант, Кабада, Каюр, Кай, Наукан, Инчаун и т. п.

В раздумьи я продолжаю свое знакомство с обитателями [в исходнике здесь опечатка, — прим. сканировщика].

И постепенно я убеждаюсь в присутствии чего-то огромного и нового, обвеявшего забытых когда-то всеми полудикарей. Я убеждаюсь в этом, познакомившись с рядом отдельных обитателей острова.

Из них я запомнил комсомолку «Сасыньку», как она отрекомендовалась мне, и ее друга, юного охотника Этильнута.

Это — представители новых грамотных чукчей, освобожденных от старых предрассудков, векового рабства и забитости их отцов.

Сасыньке восемнадцать лет, но она еще не замужем. Это необычайно здесь, но вышло случайно. В шестнадцать лет, когда она еще жила на Чукотке, ее хотели продать старику, но приехавший для обследования туземной молодежи комсомолец взял да и запретил выдавать замуж Сасыньку, пока ей не исполнится двадцать лет.

На оленях по Аляске. В ближайшие годы чукчи и эскимосы хотят развести оленей, так как подножного корма здесь будет вполне достаточно

Отец не посмел ослушаться «приказа», не смеют свататься и сейчас за Сасыньку женихи, очевидно неправильно поняв этот «приказ».

Вскоре после запрещения, комсомольцы устроили Сасыньку в школу, и она сейчас грамотна, умеет читать и писать. Она даже пишет рассказы из жизни туземцев. Ее рассказы по форме представляют собой нечто вроде дневника, в котором она помимо действительности описывает и воображаемое, например, как, по ее мнению, живут в Америке, в Москве.

Разбитый лед

Сасынька умеет вырезать из кости различные фигуры. Она показала мне свою странную фантазию — резьбу — необычайно тонко исполненную «девушку с ведрами, похищенную луной»¹⁶.

Но Сасынька и смелая охотница. Она одна выходит в утлой лодке в море на моржей.

Это интереснейшая девушка в мире!

А вот и ее друг с раскосыми веселыми глазами — Этильнут.

— Ой, как было хорошо! — говорит он, закатывая свои глазки, рассказывая мне о первой ночевке в общежитии учеников той школы, куда он попал при неизвестных для него обстоятельствах. Он просто не помнит этого.

— Ой, как хорошо было учиться! — рассказывает он и с гордостью показывает мне свой комсомольский билет.

Это, очевидно, самый дорогой подарок, — его гордость, счастье, необычайная радость. Он рассказывает, что теперь почти по всей Чукотке организованы кочевые родовые советы, и никто теперь не может обманывать его народ.

— Ленин сказал, — а Ленин герой, — что теперь пусть бедные спокойно живут, чтобы больше не смел приезжать белый начальник, что берет пушнину и ничего не дает за нее...

¹⁶ В этой главе использованы, помимо дневника т. Лухта, очерки в морском журнале „На вахте“ участников экспедиции „Колымы“ гг. Калениченко и Попова.

И это я увидел и услышал на далеком острове за Полярным кругом, а низко над головами неслись тучи и (в июле!) изредка падали белые, холодные крупинки снега...

И я видел новое, что проникает на далекие окраины Союза. Так пробиваются летом в далекой тундре из полуюттаившей земли первые голубовато-зеленые поросли мха — ростки новой жизни...

Возвращение на «Колыму»

Перед отлетом тов. Красинский заверил жителей острова в том, что в 1928 году им непременно будут доставлены новые запасы медикаментов, противоцинготные средства и продовольствие...

В день отлета северный ветер нагнал в бухту Роджерса много льда. Мы вышли на байдарках в залив и занялись расчисткой небольшого фарватера, достаточного для взлета самолетов, нагруженных шкурами песцов. Однако пока мы запускали моторы, лед снова затянул пространство чистой воды. Тогда, следуя по заливу на самолетах «на малом газу», т.-е. идя медленным ходом, мы стали расталкивать льдины самолетами и выбираться на чистую воду.

Позади мы слышали слабо доносившиеся до нас прощальные приветствия оставшихся на острове людей. Перед ними долгая и безрадостная зимовка, и одна ли?.. Увидят ли они самолет еще раз?..

Перед самым отлетом Арктика подарила нас новой неожиданностью.

Внезапно надвинулась стена тумана.

Тем не менее, некоторые обстоятельства требовали нашего немедленного возвращения на «Колыму», и мы начали взлет.

Первым взлетел «Юнкерс», а затем и я. На высоте 100 м мы были уже над туманом, застилавшим все море под нами белесоватой пухло-ватной пеленой.

В глазах все еще стояла картина прощания с жителями острова, которые лишь через год, может быть, увидят новых людей, увидят самолет, увидят морское судно...

Прощаясь с нами, они вероятно мысленно посылали на крыльях наших птиц горячие приветия близким, родным, милым, от которых они оторваны...

Скорость моего самолета значительно превышала скорость «Юнкерса», а поэтому, чтобы идти вместе, я вел «Савойю» легкомысленными галсами, то подходя к «Юнкерсу», идущему по прямой, то удаляясь от него.

— «...13 лет назад, думал я, — зимой 1914 года, от мыса Гавай, что расположен на юго-восточной оконечности острова Врангеля, вышел во льды капитан погибшего «Карлука» — Бартлет. Он удачно пробрался сквозь льды, первым в мире пересек пролив Лонга и прибыл на Чукотский полуостров.

А на острове остались люди, ожидающие помощи. Шли дни за днями, приблизилась весна, прошло лето, продукты кончились, а помощи все не было.

Один из оставшихся сошел с ума: ему чудилось, что в заливе Роджерса стоит шхуна. Он бросался в воду, желая добраться вплавь на судно, его силой вытаскивали из воды. Он кричал и сопротивлялся, хватался за оружие, несколько раз стрелял в своих товарищей, а потом застрелился сам»...

Пока я раздумывал так, моя «Савойя» быстро уходила все дальше и дальше от печального острова погибнувших кораблей, разбившихся надежд и тяжелых драм смелых полярных людей...

Мой мотор работает четко и сильно. Скорость полета опьяняет, и если бы не серые, черные и белые тона Арктики, видимые мною, то было бы легко представить себе обычный, рядовой полет на Черном море.

Через полтора часа мы увидели Мыс Северный и вскоре заметили маленькую серую точку на черной воде — «родимую Колыму».

«Юнкерс» ушел к ней — вниз на посадку, а я, держа курс на 30° западнее, пошел на

разведку льдов, пройдя еще около 60 миль.

Всюду была чистая вода.

Итак, сейчас «Колыма» отправляется в небывалый в истории мореплавания практический грузовой рейс — к устью реки Лены.

Я возвращаюсь к пароходу и «плюхаюсь» около его бортов. В голове шум и рев мотора. Тяжелый летный день, как уханьем молотов, убил слух...

Самая трудная часть нашего путешествия — полет на остров Врангеля закончен, но впереди... еще более 6.000 км воздушного пути.

Великий северный путь

Северный морской путь

В этот же день — 17 июля — самолеты были погружены на борт «Колымы», и пароход отправился в плавание к устью реки Лены.

Эта часть пути «Колымы» проходила в более трудных условиях, чем первая, до мыса Северного. Объясняется это следующими условиями.

Западная часть побережья Сибири (от Мыса Северного до устья р. Лены) резко отличается от береговой полосы ее восточной части (мыс Дежнева — устье реки Колымы).

В то время как восточная носит гористый характер, со многими выдающимися мысами, с большими глубинами у берегов (благодаря чему можно идти близко от побережья), в западной части берега низменны, а мелкие глубины не позволяют пароходу приближаться к берегу ближе, чем на 25–30 миль.

При таких условиях определение места судна по берегу невозможно, так как берега не видно, а астрономический способ определения местонахождения судна в этих «высоких» широтах вообще маловероятен из-за почти постоянных пасмурных и туманных погод.

Американская парусно-моторная шхуна Свенсона — «Нанук». На таких шхунах обычно совершается грузовое плавание в Северо-Полярном море

Знание же точного местоположения в этом районе, особенно в восточном подходе к проливу Дмитрия Лаптева, весьма важно, вследствие сложности его узкого фарватера.

Северный морской путь — путь вдоль северных берегов Азии как непрерывная дорога из Атлантического океана в Тихий или обратно в настоящее время уже не рассматривается. Район этот уже достаточно изучен, чтобы можно было говорить лишь о морском пути из Архангельска в западно-сибирские реки Обь и Енисей и о пути из Тихого Океана в восточно-сибирские реки: Колыму и Лену. Западная часть этого пути уже много лет используется, и в настоящее время в устья Оби и Енисея регулярно ежегодно направляется из западно-европейских портов карская экспедиция в составе нескольких пароходов. Что же касается восточной части Северного морского пути, то впервые он начал использоваться в 1911 году, когда из Владивостока был послан в реку Колыму пароход «Колыма» под командой капитана Трояна.

Следовательно, особые трудности рейса «Колымы» заключались в том, что она первой проходит этот неизвестный практически участок северного морского пути от устья реки Колымы до реки Лены.

Вопрос о пароходных рейсах в Лену встал, главным образом, в связи с доставкой на Ленские золотые прииски громоздких и тяжелых драг¹⁷, которые крайне трудно доставлять туда из-за отсутствия соответствующих средств транспорта по сухопутью. При таких обстоятельствах, естественно, привлек к себе внимание водный путь, но льды этого пути

¹⁷ Драги — машины для добычи золота

расхолаживали желание воспользоваться им.

Тем не менее, возрождающаяся жизнь молодой Якутской республики и развитие хозяйства этой отрезанной от удобных путей сообщения страны, выдвинули вопрос об использовании морского пути.

И, следуя мощной экономической потребности Якутии, наша «Колыма» идет на запад к устью реки Лены, откуда грузы, привезенные на ней для Якутска, поплывут вверх по Лене на других пароходах.

Переход от Мыса Северного до острова Айона продолжался несколько суток. Лед был редким, но все же из-за туманов приходилось часто останавливаться.

За мысом Биллингса лед стал еще реже, но у острова Айона «Колыма» встретила такой частый лед, что это принудило капитана вернуться на целых 20 миль назад.

Он, однако, не сдался и попробовал пойти южнее, почти вдоль самых берегов, но и там стояли, еще не оторвавшись от берега, льды.

Пришлось ошвартоваться около большой ледяной горы и ждать...

...Шли дни за днями. Нам опять встретился сплоченный, тяжелый лед. Вынужденную остановку использовали для пополнения запасов пресной воды...

Пользуясь стоянкой, человек пятнадцать из экипажа «Колымы», я и Егер поехали на шлюпке на остров Айона. Там мы нашли много оленьих рогов и полуразрушенный клык мамонта длиной в 1 м. По мелко распиленным кускам мамонтовых костей мы обнаружили недавнее пребывание на острове каких-то промышленников. Заметны были и свежие следы оленей. Пугливые животные, почуяв нас, ушли далеко вглубь острова. Видели мы и греющихся на солнце нерп, но ни одной не могли убить.

После трехдневной стоянки проход, очевидно, под влиянием южного ветра, расчистился, и скоро мы дошли до устья реки Колымы и стали на якорь.

Дали ряд гудков... Никто не отзывался: фактория была пуста. Лишь видны были на берегу амбары и створные знаки.

Тогда снялись с якоря и пошли к Медвежьим островам, почти не встречая льдов, растопленных теплыми водами реки Колымы.

Под угрозой зимовки

От Медвежьих островов до пролива Дмитрия Лаптева «Колыма» шла целых десять суток. Частые встречи со льдами тормозили движение парохода. Условия плавания осложнялись еще частыми густыми туманами с мелким дождем, при которых дальше полумили ничего не было видно. При такой погоде совершенно невозможно было пароходу выбирать путь среди льда, вследствие чего, пережидая туман, «Колыма» несколько раз становилась на якорь. При прояснении тумана было видно, что дальше от берега в море, за разбитым льдом, среди которого продвигался пароход, держится сплоченный тяжелый лед.

Медвежьи острова состоят из четырех островков. Мы имели намерение обойти их с севера. При прежних экспедициях был обследован только один проход между южными и двумя северными из этих островков, но на север этим проходом нам проскочить не удалось.

Мы вернулись назад и попытались пройти около самого южного Крестовского острова, но здесь было так мелко, что каждую минуту приходилось промерять глубину.

И все же нас ждала неудача. Пройдя 50 миль, мы опять встретили сплошной лед. Пришлось снова возвратиться.

Трудно рассказать, что испытывают моряки во время такого плавания, тем более моряки «Колымы».

Шли дни. Начинаясь август, а «Колыма» все еще не могла попасть к устью реки Лены. Опасность застрять во льдах на обратном пути во Владивосток становилась все реальнее и возможнее.

А зимовка во льдах — опасная вещь. Не все переживают ее, и мысль о том, что именно

он станет жертвой возможной зимовки, пугала каждого из нас.

Однако внешне все было спокойно. Таким же уверенным тоном отдавал свои приказания капитан, так же бодро отвечала ему команда традиционным морским восклицанием: «Есть!»

Вынужденную остановку использовали для пополнения запасов пресной воды. Воду брали из большой лужи на льдине, образовавшейся от таяния и дождей, и перекачивали прямо по шлангу на «Колыму».

Через полтора суток лед у материка тронулся, и наш пароход снова пошел вперед. С его движением снова оживило общество в кают-компании, слышались веселые шутки и смех.

Отсутствие льдов в этом районе наш капитал объяснил влиянием массы теплой воды, вливающейся в океан из мощных рек Сибири — Лены и Яны.

Сделав всего лишь одну двадцатидвухчасовую остановку, мы дошли до Ново-Сибирских островов, прошли пролив Дмитрия Лаптева и после ряда небольших на этот раз остановок в 7 часов вечера 5 августа прибыли в бухту Тикси в дельте реки Лены.

Здесь нас должен был ожидать Ленский караван в составе парохода «Лена»¹⁸ и нескольких барж, но его еще не было.

Наш капитан, опасавшийся застрять на обратном пути во льдах, на другой же день приказал начать разгрузку товаров, привезенных нами для Якутии, на остров Бруснева, лежащий в дельте.

Мы же с Кошелевым должны были сделать далекую разведку вверх по реке Лене и постараться найти непришедший во-время караван.

Спустили два кунгаса, потом самолет «Юнкерс», катер и шлюпку. На другой день мы собрали «Савойю», пробовали ее в воздухе и отправились в разведку.

Пролетев 60 миль над Быковскими притоками Лены, я не обнаружил каравана и, заметив селение Быково, сделал посадку.

Остров Столбовой в устье реки Лены — место встречи самолета Э. М. Лухта с Ленским караваном

Встреча с «Полярной Звездой»

Селение Быково состоит из туземцев и только одного русского — бывшего сибирского партизана. Мы отбивались от собак, когда он вместе с двумя жителями вышел нам навстречу.

Все остальные туземцы убежали, услышав рев мотора «Савойи». Мы зашли к нему в избу отдохнуть и погреться. Он рассказал нам, что за мысом Быковского протока стоит парусно-моторная лодка «Полярная Звезда», а пароход «Лена» будто бы направился к острову Столбовому на погрузку рыбы.

Через час мы вылетели и скоро были над «Полярной Звездой». Сделав над ней несколько кругов, я убедился, что посадка почти невозможна: борта шкуны заливались высокими волнами весьма значительных размеров. Но с палубы «Полярной Звезды» так усердно махали платками и звали нас, что я все же решил сесть.

Сверх ожидания посадка прошла удачно, не считая разве того, что все мы были залиты водой.

Оказалось, что «Полярная Звезда», по заданию Комиссии Академии Наук по изучению Якутской АССР, отправляется в пролив Дмитрия Лаптева для выбора места установки метеорологической и радио-станций на острове Ближнем. Шкуна имела на борту научных

¹⁸ Пароход «Лена» — плавает 52 года — участник мировой экспедиции Норденшельда (на участке устье Лены — мыс Дежнева) на «Веге».

работников, зимовавших в бухте Тикси. Мы провели на шкуне целый час и оттуда вылетели на «Колыму».

Подлетая к пароходу, мы заметили сверху, как от него вдруг отделилась серая точка и быстро поплыла в сторону. — «Сорвало «Юнкерс», — догадались мы.

Мы увидели, как вслед за самолетом погнался катер, но почему-то остановился и пошел назад.

Подлетев поближе, мы поняли, в чем дело: внизу, под водой, простиралась длинная каменная гряда, отлично видимая нами сверху. Катер не мог пройти через нее. Немного погодя, от «Колымы» отделилась и пошла вдогонку за самолетом весельная шлюпка-

Дальнейшее мы уже наблюдали с борта «Колымы», после посадки.

Шлюпка только через два часа поймала сорванный с якоря самолет. При обратной буксировке Кошелеву, Побежимову и нескольким морякам с «Колымы» пришлось тащить самолет по мелководью, идя по колено в ледяной воде.

Измученные, полузамерзшие от сильного ледяного ветра, вернулись они обратно на борт «Колымы», но самолет был спасен.

Через несколько часов к «Колыме» пришла и «Полярная Звезда» за приемкой разных припасов, необходимых для зимовки научных работников на острове Ближнем. После приемки люди, отправлявшиеся на далекий север, трогательно простились с нами, и вскоре «Полярная Звезда» исчезла в далеких туманных скоплениях, стоящих на горизонте.

Мы стояли на палубе «Колымы» и мысленно посылали привет смелым полярным исследователям.

На другой день сборка «Юнкерса» была закончена и состоялась проба самолета в воздухе.

Суда Ленского каравана, на которые были перегружены с «Колымы» машины для Якутской АССР

Мы находим Ленский караван

Все время сборки стояла дождливая и туманная погода, но восьмого августа небо прояснилось, и мы назначили отлет.

Мы пожелали удачного пути команде «Колымы» и стали готовиться в путь над тайгой и почти безлюдными местностями Сибири.

Для облегчения самолетов выбросили из них все, без чего можно было обойтись, например, даже сиденья в «Юнкерсе», загрузив оба самолета предельным количеством бензина.

По плану «Юнкерс» должен был прямо лететь в самый северный город Сибири — Булун, а «Савойя» — сначала найти Ленский караван, сообщить ему о прибытии и местонахождении «Колымы», и, только выполнив это, отправиться: в Булун.

В 12 часов «Юнкерс» сделал попытку взлететь, но оторваться не смог. Пришлось вылить прямо в воду около 20 кг бензина, без которого можно было обойтись.

Через десять минут, по отлете «Юнкерса» поднялась и «Савойя». Я не стал догонять Кошелева и пошел на розыски каравана.

После длительного скитания над дикими, пустынными островками устья Лены, у одного из них я заметил три маленькие черные точки.

От одной из них шла по ветру в сторону серая волнистая пелена:

«Дым из трубы «Лены», — подумал я.

После посадки я впервые увидел черные береговые скалы Лены и в этой обстановке встретился с теми, кого так упорно дожидался капитан «Колымы» тов. Миловзоров.

Ленский караван забирал рыбу на рыбацких промыслах, не зная, что «Колыма» уже пришла. Капитан ее сознался, что они и не ожидали ее прихода, — так невероятен был переход «Колымы» даже для моряков.

Моя остановка в караване была непродолжительной.

В разговоре с членом ЦИК'а Якутской республики т. Бакаловым, прибывшим с караваном, я узнал неприятную новость о том, что иркутский бензин еще не прибыл в Булун.

Предстояло сиденье в этом городке.

Это неожиданное обстоятельство заставило меня просить капитана «Лены» о доставке бензина, находящегося на борту «Колымы» и предназначенного для доставки в устье реки Индигирки¹⁹ в город Булун.

Простившись с товарищами из Ленского каравана, я вылетел в город Булун, куда и прибыл через два часа скучного и утомительного пути.

За этот день я прошел около 500 км над дельтой и устьем реки Лены в отвратительных летних условиях. Сильный ветер, дождь, смешанный со снегом, холод — вот условия этого первого перелета на севере Сибири.

Город Булун — начало перелета по Лене

Когда «Юнкерс» показался над Булуном, все жители вылезли из жилищ, но, увидев летящий самолет, снова спрятались в дома. Они боялись, что самолет упадет и раздавит их. Лишь через некоторое время к «Юнкерсу» подошли доктор и председатель местного Осоавиахима в сопровождении представителей власти — двух единственных в городе милиционеров.

Вся остальная «власть», по их словам, выехала в Якутск. Постепенно вслед за начальством, после того как мотор самолета замолк, начали появляться и жители города.

На наивный вопрос Кошелева: — «Где же самый город Булун?» — представители власти объяснили, что весь город, налицо...

Кошелев оглянулся на несколько землянок и хибарок, прислонившихся к скалам, и, вероятно, понял некоторую нетактичность вопроса.

Однако и доктор и председатель Осоавиахима этой самой «нетактичности» приезжего человека не заметили и, ведя Кошелева по городу, говорили, показывали на домики:

— Это здание исполкома... Вот Сибторг... Госторг... Там далее исправдом...

И Кошелев, стараясь загладить свою вину, с деланным интересом посматривал на все эти учреждения, с видом изумленного провинциала, попавшего в столицу.

Наш самолет встречал уже весь город. Благополучная (без падения на головы жителей) посадка «Юнкерса» и агитация председателя Осоавиахима сделали свое дело.

Нас встретили без боязни и так же, как и Кошелеву, показывали и Госторг, и Исполком, и все остальные общественные здания.

Мы остановились на квартире у доктора, а вечером были приглашены «на пирог» к заведующему местным отделением Госторга, где сразу же вошли в курс здешней жизни и местных интересов...

Булун — самый северный город по Лене. Дальше на север жилья нет. Лишь тянутся огромные глыбы торосов северо-полярного моря и замороженные скалы посреди мертвой холодной тундры. Весь город состоит из 28 домиков. Длинными полярными ночами здесь слышится только завывание ветра и вой тунгусских лаек.

Перед отлетом вверх по реке Лене. Вдали видна «Колыма», налево от него самолет «Савойя» и впереди «Юнкерс»

Зимой жизнь катится медленно, монотонно. Приходят длинные полярные ночи, загорается северная часть неба и стелется по небо яркая, огненная, колеблющаяся пелена. Снопы лучей играют и бегают, отражаясь в снежном покрове тундры.

¹⁹ Этот бензин был предназначен для будущего трансарктического перелета Владивосток — Ленинград, как известно, кончившегося в 1928 г. неудачно.

Страна спит мертвым сном в течение восьми месяцев в году, и за это время промерзают до дна реки и озера. Все ждут весны, первой вестницей которой в Булуне является северная ворона.

С февраля месяца начинают готовиться к лету: в каждой хибарке плетут сети, точат крючья, остроги, льют из свинца пули.

Часто по берегам в обвалах находят тунгузы кости мамонтов, хранившиеся тысячелетиями в этих естественных ледниках. В долгие зимние ночи терпеливо вытаскивают из нее кустари различные безделушки — портсигары, браслеты и статуэтки, которые сбываются с успехом на приходящие весной суда.

Во вскрывшуюся реку из океана идут стаи рыб, и тогда берега оживают, всюду видны рыбные сушилки, обвешанные гроздьями рыбы.

По реке и к устью сплавляются баржи, груженные пушниной, и около Булуна перегружаются на суда, привозящие запасы продуктов и снаряжения на весь зимний сезон сразу.

В черных скалах устья Лены слои каменного угля выходят на поверхность. Можно ожидать, что скоро они покроются шахтами, и этот мертвый край возродится к новой жизни.

Зимой здесь мечтают о весне, о пароходе, что приедет оттуда — «сверху», что привезет и продукты, которых с каждым днем зимовки становится все меньше и меньше, привезет долгожданные газеты и почту...

На второй день нашего вынужденного пребывания в Булуне мы устроили полеты и «прокатили» трех тунгузов — членов Осоавиахима. Я хотел их сфотографировать, но они сразу же побежали в город, желая немедленно поделиться впечатлениями о полете со своими сородичами.

На третий день, когда мы от скуки успели облазить все окрестные скалы, снова осмотрели город и вечером после ожесточенного шахматного боя перечитывали... майские газеты, слышался гудок парохода.

Все население города бросилось к реке, и мы бежали туда вместе со всеми... Это прибыл буксир «Красная Звезда», привезший нам бензин и масло. Мы узнали у капитана судна о дальнейших пунктах, где оставлен для нас бензин, и отправились спать.

Местное население в эту историческую для Булуна ночь, — в момент пребывания в городе и парохода и самолетов, — не спало.

На рыбных промыслах... Во вскрывшуюся реку из океана идут стаи рыб, и тогда берега оживают...

Волнение жителей не имело границ. Люди стояли на берегу и смотрели на самолеты и пароход, оживленно обмениваясь мнениями.

В четыре часа утра мы приступили к зарядке и осмотру самолетов, готовясь к далекому полету в Иркутск.

Учреждения в городе не работали. Все его население и обитатели близкой тундры стояли около наших самолетов... до трех часов дня.

После обеда под приветственные крики жителей мы улетели из этого замечательного полярного городка.

Вверх по Лене на самолетах

«Война красных с белыми»...

Пройдя 536 км от Булуна, мы сели в ненанесенный на карту пункт Джарджан, чтобы пополнить запас бензина и лететь дальше в Жиганск.

Но найти бензин было трудно. По словам капитана «Красной Звезды», бочки стоят около двух юрт, в которых находятся шесть рабочих, и отмечены красными и белыми

полотнищами, разостланными внизу.

Но, как оказалось потом, обе юрты снялись, а флагами рабочие обмотали себе головы, спасаясь от комаров.

Лишь через несколько часов, после ряда поисков, мы нашли далеко в стороне от предполагаемого места оба боченка.

Вслед за этим пришли и рабочие, которые уходили заготавливать топливо для «Красной Звезды» в далекий кустарник.

Они помогли нам перекатить бочки к самолетам и зарядить их.

Наутро, после полета, во время которого было пройдено 420 км, мы спустились в городе Жиганске.

Маленький городок Жиганск по внешнему виду почти ничем не отличается от Булуна. Летом он пустует: мужчины уходят на промыслы, а начальство, как это было в момент нашего прилета, уехало с докладами в Якутск.

Городок предоставлен сам себе. Преимущественно женское население питается слухами.

Когда пароход выгрузил здесь бочки с бензином, около которых были поставлены на шестах красный и белый опознавательные флаги, то поползли слухи, что опять начинается война красных с белыми.

При такой оторванности от общей жизни Союза неудивительно, что когда на горизонте показались две ревушие черные точки, наиболее набожные женщины побежали за советом к священнику:

— Батюшка, что-то летит, свистит.

Священник, чинивший в это время рыболовную снасть, ответил им, что это «вероятно свистит в трубе ветер», но & этот момент самолеты показались над крышей крайнего домика и, быстро повернув, полетели к реке.

Священник постарался успокоить женщин и спровадил их домой, но и сам пойти к месту, где только что спустились два самолета, побоялся.

«Ненанесенный на карты» пункт Джарджан. Типичный безрадостный пейзаж тундры в низовьях реки Лены

Высокий и худой, похожий без рясы больше на рыбака, чем на священника, он с любопытством смотрел с крыши сарая на место стоянки самолетов.

Нас никто не встретил, и после совершения «самолетного туалета», как называл Егер покрывание мотора чехлом и установку самолета на стоянку, мы пошли в город.

Улицы города были пусты, но мы замечали, что изредка в оконцах поднимался уголок кумачевых занавесок и чьи-то любопытные взгляды обмеривали нас.

Неожиданно у колодца встретили двух женщин, которые сообщили нам, что «кроме батюшки, из начальства в городе никого нет».

Мы пошли к дому священника и по дороге встретились с его сыном, — членом Осоавиахима, прежде всего показавшим нам свой значок.

Священник пригласил нас зайти к нему закусить, но мы отказались и пошли в дом Госторга, который он нам отвел для отдыха.

Пищи у нас не было, и мы мрачно ходили по пустому зданию, наполненному затхлым, нежилым воздухом, и думали о... еде...

Через час к нам снова пришел священник и с большим тактом предложил нам организовать чай с закуской — здесь.

Немного погодя мы сидели в его обществе и пили чай. Тут он и рассказал нам о том переполохе и слухах в городе, которые вызвал наш прилет.

Закусив, мы зарядили самолеты. Священник и его сын деятельно помогали нам и по окончании работы пригласили нас пообедать.

За обедом он рассказал нам, как во время гражданской войны ему приходилось укрывать своего племянника, красного партизана, с его товарищами, и как потом

раздраженные неудачами белые офицеры, дошедшие в отступлении до берегов океана, по доносу одного из жителей узнали об этом.

А потом пришли регулярные части Красной армии, и его обвинили в укрывательстве белых офицеров и чуть было не «вывели в расход».

...«В общем плохо быть попом!..» — закончил он свой рассказ, и, вероятно, многие из нас искренне согласились с этим.

После обеда мы отправились на берег реки, где уже было много народа, и после краткого объяснения о целях нашего полета, простившись со священником и его сыном, полетели дальше.

Две бочки бензина... у большого дерева

Вскоре за Жиганском мы снова пересекли Полярный круг и, ведя наши самолеты в спокойном полете, продвигались к устью реки Вилюя.

С правой стороны от нас тянулся невысокий горный кряж, а по мере полета налево и впереди вырастали на горизонте Верхоянские горы.

По обоим берегам Лены растянулась на тысячи километров тайга. Первое время она радовала глаз после диких тундр далекого севера.

И солнце здесь, «по эту сторону» Полярного круга, стало ярче светить и начало немного греть.

Когда мы прилетели к устью р. Вилюя, то сразу же поняли, что по данным нам капитаном «Красной Звезды» указаниям найти бензин не удастся.

«Две бочки бензина у большого дерева в устье реки Вилюя», — гласило его сообщение, но где именно находилось это загадочное устье — найти было невозможно.

Это устье отсюда, сверху, оказалось огромной, растянувшейся чуть ли не на 15 км дельтой со многими рукавами реки.

Все же мы решили спускаться и, выбрав наиболее подходящее место с песчаным пляжем, встали у берега...

Сразу же, что бросилось в глаза, были три огромных дерева, выделяющихся среди кустарника, и два из них на расстоянии 15–20 м от нас.

Кошелев и Егер поспорили, под которым из них находится «клад»... то-бишь, бензин, и оба направились к деревьям.

Я пошел к третьему, наиболее отдаленному, но, придя, не нашел никаких следов бензина.

Повернув назад, я увидел разочарованные лица товарищей.

Самолеты в устье реки Вилюя...Все мы решили спускаться и, выбрав наиболее подходящее место с песчаным пляжем, встали у берега...

Дальше по берегу виднелись еще несколько деревьев, которые с известной натяжкой можно было назвать высокими. Мы только что хотели пойти осматривать их, как вдруг увидели выходящих из кустарника вооруженных туземцев.

Это уже совсем получилось как в старинном приключенческом романе: «Мореплаватели потерпели крушение, путь назад отрезан... из дикого тропического леса выходят вооруженные томагавками индейцы, и несколько белых стоят и содрогаются при мысли о своей участи...» И дальше: «Одетый белоснежным облаком вулкан лениво дымился в далеком мареве горизонта, солнце сияло на небосклоне, пели яркие тропические птицы, всюду ликовали и звенели тысячи неведомых жизней, и так не хотелось, чтобы с тебя снимали скальп.

— Сеньоры, не сдадимся без боя! — воскликнул...».

— Это якуты! — хладнокровным тоном сказал Кошелев и перебил мои романические мысли...

Один из якутов подошел к нам и заявил:

— Толкуи нету²⁰, — и после этого начал свой мимический доклад. Он ловко изобразил сомкнутыми в кистях и разомкнутыми в локтях руками что-то круглое (я подумал — «бочки»), потом отпрыгнул назад и дернул за какую-то воображаемую веревку и, надув щеки, издал звук, отдаленно напоминающий гудок парохода. Вслед за этим он укоризненно покачал головой, поднял руку до головы и, продолжая с упреком смотреть на нас, держа в обеих руках винтовку, опустил ее до земли.

(Тут я подумал, что он хочет выразить обиду, нанесенную ему нами.) Вслед за этим он начал повторять всю эту пантомиму, в чем ему усердно помогали и остальные девять человек сородичей, уже подошедших к нам. Пантомима изредка пояснялась ломаными русскими словами, и в конце концов мы поняли.

Оказалось, что когда по реке идет пароход, то туземцы дают залп, а капитан парохода отвечает им гудком. Это — общепринятое приветствие на Лене и ее притоках, обоюдно свидетельствующее дружеские отношения.

Увидев самолет, они несколько раз стреляли, но мы... не давали ответного гудка, и они были этим страшно обижены.

Чтобы смягчить невыгодное впечатление и не прослыть невежами, я кое-как постарался объяснить якутам, что на самолетах гудка нет.

Якуты успокоились и показали нам место, где капитан «Красной Звезды» оставил бензин. С большим трудом удалось их упросить перенести бензин (он был в бидонах) к самолетам. Для таких невеж, как мы, они, очевидно, не желали ничего делать.

После зарядки самолетов мы приготовились к ночевке, развели огромный костер и были страшно поражены, что неожиданно наступила самая настоящая ночь. Уже полтора месяца от самого Петропавловска-на-Камчатке мы жили в постоянном дневном освещении.

Ночь была коротка, но все же Егер успел, засунув ноги в костер, сжечь свой сапог, не повредив ноги. Нога была спасена только потому, что утро было холодное и дождливое. Полузамерзнув, Побежимов проснулся и, увидев в костре странный предмет, который трещал, дымился и не горел, разбудил всех, в том числе и хозяина несчастного сапога.

Егер снял остатки сапога, от которого шел пар, отрезал половину голенища, отодрал часть подошвы и снова надел сапог. Так он и щеголял в нем в Якутске, поражая своей персоной даже выдавших виды золотоискателей с Алдана.

Четыре дня в Якутске

В середине августа мы подлетели к Якутску, где решили отдохнуть один день. Мы были немного утомлены; наш путь никак не был похож на очередной рейс летчика регулярной воздушной линии.

Мы пролагали великий Ленский воздушный путь, являясь пионерами летания в этих безлюдных, унылых местах.

«Полет гражданского летчика, — думал я, подлетая к Якутску, — проходит над изученной местностью, где через каждые 20–30 км он, в случае неисправности самолетов, имеет возможность опуститься, получить помощь и лететь дальше. Он ведет нормальный образ существования, всюду ему обеспечен и завтрак, и обед, и ужин, и ночлег в культурных условиях. А мы... Мы уже вторую неделю не умывались... Да, отдых в один день вполне заслужен!..».

Когда моторы наших самолетов загремели над городом, я, делая ряд кругов, увидел, как люди бежали по улицам к реке.

Вслед за посадкой нас лично встретил председатель Совнаркома Якутии и член ВЦИК'а тов. Амосов и после летучего митинга в честь нашего прилета отправил нас в дом Научной Базы для отдыха.

²⁰ Переводчика нет.

У самолетов остался караул.

Вымывшись и обчистившись, поскольку это было в наших силах, мы отправились на банкет, устроенный правительством Якутии в честь нашего прилета.

Место взлета в Якутске... Я смотрю на отвесный берег Лены, почти закрытый туманом, и вижу, как дождевые облака низко, с огромной быстротой несутся на север...

Егер шел, как мы шутили, «в одном сапоге», но не обращал на это обстоятельство внимания:

— Ног во время банкета не будет видно, и никто не узнает: в одном я сапоге или в двух! — смеялся он.

В речах членов правительства и научных работников Якутии, произнесенных на банкете, было отмечено значение перелета для края в научном и культурном отношении.

Ряд ораторов так много говорили о нас, что я искренне испугался, как бы мы не зазнались и не стали изображать собою героев. Но мы все же не зазнались. Причиной тому было то обстоятельство, что часть нашего внимания, и очевидно большая, была отвлечена необыкновенно вкусными, давно невиданными вещами, стоявшими на столе.

Довольные и сытые возвращались мы с банкета домой. Обычно серьезный и неразговорчивый, Кошелев произнес необычайное количество слов за этот вечер.

Случилось это событие при следующих обстоятельствах.

У ворот дома нас встретила какая-то старушка и, обращаясь к идущему впереди Кошелеву, спросила:

— Скажи, сынок, высоко ли вы летаете?

— Высоко, бабушка! — ответил вежливо Кошелев.

— А выше облаков летаете?

— Как же, и много выше летаем.

Старушка немного помолчала, словно что-то не решаясь спросить, но, видя серьезного и вежливого, очевидно, внушающего ей доверие человека, продолжала «интервью» более тихим голосом:

— А скажи, сынок, Илью-пророка ты там не видал?

— Нет! — ответил Кошелев и серьезным тоном продолжал:

— Илью не встречал, а вот святого Максима часто встречаем... Да вот на прошлой неделе я его встретил...

— А это что же такой за святой? Чтой-то я такого и не слыхала, — недоумевала старушка, пораженная «каменной» серьезностью Кошелева.

— А это, бабушка, старый и богатый святой, у него и лошадок на пару побольше, чем у Ильи. Меньше как на четверке он и не ездит.

— А вы обгоняете их?

— А как же... У них, бабушка, техника отсталая. Где же им угнаться за нашими самолетами на своих старых лошадках.

— Зачем же это вы обгоняете-то их? Небось, обидно старикам! Пусть бы себе ездили впереди...

Неизвестно, куда могла бы уклониться тема разговора, если бы не вмешался Побежимов.

Он резко заявил старушке и подошедшим любопытным, что никаких святых нет и что Кошелев шутит.

Он долго еще разговаривал с собравшимися, рассказывая им о громе, о молнии, о том, как устроен самолет и почему он летает, и, что больше всего меня поразило, убедил старуху...

Прощаясь с нами, старушка говорила:

— Теперь я больше не буду верить ни в каких богов!

Когда мы вошли в свои комнаты, то увидели, что Кошелев, утомленный разговором, уже спал...

На другой день был отдых. В полном смысле итальянское «dolce tar niente» — смакованье ничегонеделанья.

В своих дневниках многие из нас могли бы записать: «Во время прогулки, целью которой являлась покупка папирос в лавочке в соседнем доме, осматривал город»...

На третий день мы должны были лететь, но нас просили остаться, чтобы устроить авиа-митинг и полеты для членов Осоавиахима. Пришлось остаться...

За восемь подъемов мы «прокатили» в воздухе шестнадцать человек и вечером провели в здании цирка коллективный доклад о нашем северном перелете.

В здании цирка, вмещающем обычно семьсот человек, находилось более полутора тысяч народу. Доклады прошли живо и вызвали такую массу вопросов, что мы отвечали на них в течение целого часа.

В пять часов утра, на другой день, все жители города и члены правительства пришли проводить нас.

Погода была отвратительная. Нормально лететь было нельзя. Я прислушивался к звукам оркестра и решал: «Лететь или не лететь?»

Ко мне подошел Егер:

— Неужели летим? — тихо спрашивает он меня.

В это время мы стоим в центре местных работников, смотрящих на нас.

Я вижу в глазах Егера бодрость и задор — готовность к трудному и опасному полету — и, показывая глазами на стоящих с нами товарищей: «Удобно ли не лететь? — Какое разочарование и чувство досады вызовет это у них?»

Мой летный спутник понимает меня и громко отвечает:

— Есть, лететь, товарищ начальник! — но вслед за этим, улыбаясь, наклоняется ко мне и шутливо шепчет:

— Умирать, так с музыкой!..

А духовой оркестр в это время исполняет бодрый, зажигательный марш из «Кармен»...

Я смотрю на отвесный берег Лены, почти закрытый туманом, и вижу, как дождевые облака низко, с огромной быстротой несутся на север...

Неполетная погода и ветер «в лоб».

Дожди, дожди, дожди...

Имея на борту тов. Амосова, мы шли на юг, в город Олекминск, где нас ожидала торжественная встреча и митинг.

Мы прошли это расстояние (750 км) с одной посадкой для пополнения бензином в городе Исетске и в положенное время были в Олекминске, где жители города, несмотря на дождь, терпеливо ждали нас уже в продолжение нескольких часов.

Вдоль дорожки от берега реки до трибуны, где висел мокрый портрет Ленина, выстроились милиционеры.

Мы шли до трибуны, имея во главе тов. Амосова, к которому подошел навстречу начальник милиции и отдал рапорт.

Признаться, во все время этой церемонии я чувствовал некоторую неловкость, особенно усилившуюся, когда я сделал неожиданное открытие, что пуговицы на моем кителе держатся «на честном слове».

«Какая неподходящая для встречи фигура», — думал я и старался держаться подальше от Егера, который все еще был «в одном сапоге».

После митинга мы тепло расстались с тов. Амосовым, выразившим непоколебимую уверенность в благополучном завершении полета, и отправились спать.

Засыпая, я слышал, как выл в трубе ветер, а дождь крупными каплями бил в дребезжащие стекла окон...

Девятнадцатого августа, несмотря на скверную погоду и низкую облачность, мы полетели в Киренск (770 км).

Самолеты северной воздушной экспедиции в Олекминске...Девятнадцатого августа, несмотря на скверную погоду и низкую облачность, мы полетели в Киренск...

Но нам не было суждено попасть туда в этот же день. Низко идущие облака покрывали высокие, тесно сблизившиеся берега Лены, и мы «шли» в коридоре посреди берегов и ниже облаков...

Слева и справа то и дело неожиданно выскакивали высокие скалы и, мгновенно опрокидываясь, исчезали позади крыльев.

Вперемежку со скалами навстречу неслись иногда огромные скопления тумана, застилавшие нам путь и делавшие этот перелет особенно опасным.

Мы то и дело теряли из вида «Юнкерс».

Ко всему этому в узком речном коридоре дул сильный; прерывистый ветер, то и дело переходивший в шквалы, бросающие самолет то вверх, то вниз...

В одиннадцать часов утра я решил прекратить эту погоню за смертельными ощущениями... Напряжение было не по силам!

Увидев маленькое селение Мача, я пошел на посадку.

Вечером мы делали доклад в народном доме, проводя его под лозунгом: «Все в Осоавиахим».

Здесь мы просидели целых три дня. Дождь лил не переставая. Улицы города превратились в болото, и на углах стояли перевозчики и на лодках перевозили сумасбродных людей, которым не сиделось в такую погоду дома...

Отрывок из старинного романа:

«...На корабле вспыхнул бунт. Видя все продолжающиеся штормы, команда обвиняла кока в богохульстве. Еще у всех в памяти были проклятия, посылаемые коком по адресу провидения в тот момент, когда он пережаривал кушанья. Патер, ехавший в Южную Америку, встал на сторону команды...»

И у нас, в долгие вечера сиденья в Маче, раздавались шуточные упреки по адресу Кошелева и Побежимова: это они, оскорбив святого Максима и Илью-пророка, вызвали месть последних в виде дождей. В наказание, когда требовалась связь с городом, мы всегда большинством голосов отправляли в это опасное путешествие Побежимова.

«При диких и злобных криках несчастный кок был вздернут на рею...» Можно и иначе: «был брошен в море, где, резвясь и играя, шли вслед за кораблем прожорливые чудовища — акулы...»

Лишь 23 августа, увидев, что надежды на улучшение погоды нет, мы, изрядно надоев различными просьбами местным властям, к обоюдному удовольствию вылетели в Киренск.

Этот перелет может быть отнесен к классически трудным перелетам. Он особенно врезался в память. Лена стала еще уже и еще извилистее, а берега еще круче и выше.

Шел дождь, берега были еле видны. Козырек обтекателя заливался струями воды, а наша высота равнялась 100–150 м при высоте берегов до 600–700 м.

Подняться выше было нельзя, так как весь коридор реки был накрыт густыми облаками. Мы неслись по этому коридору вперед, окачивая изредка слабо видимые внизу суда грохотом и воем моторов...

Скалы вырастали и проявлялись из тумана в несколько долей секунды. Так же быстро было необходимо и реагировать в ответ, чтобы не разбиться в лепешку о них...

Но в четком, спортивном спокойствии, почти ежеминутно меняя курс, следуя извилам капризной реки, мы неслись вперед.

«Утро в фиордах» и утро в Киренске

Прилет в город Киренск...Встреча вознаградила нас за наши испытания. Несмотря на большой дождь, все жители города ждали на берегу...

Встреча вознаградила нас за наши испытания. Несмотря на большой дождь, все жители города ждали на берегу и тепло приветствовали нас. Вечером в городском народном доме состоялся наш доклад.

Погода на другой день была невозможная. Стояли туманы, и шел дождь. Лететь было нельзя, но все же, рассчитывая на улучшение погоды, я приказал летному составу приготовиться к одиннадцати часам утра. Об этом каким-то путем стало известно властям. В назначенное для отлета время погода не изменилась, но ровно в одиннадцать часов на лесопильном заводе был дан тревожный гудок.

Все жители города во главе с рабочими организациями, с оркестром музыки, несмотря на дождь, явились к берегу.

Мы в это время сидели в кабинке «Юнкерса»...

К нам подошел председатель местной ячейки Осоавиахима, чтобы точно выяснить время отлета, но мы ответили ему, что полетим только тогда, когда окончится дождь.

Он не поверил, засмеялся, и через пять минут берег огласился звуками музыки.

Оркестр исполнил «Утро в фиордах» Грига.

«...Как странно и непонятно, — думал я, слушая музыку. — Где-то далеко, далеко от нас, в холодной Скандинавии, было ясное и бодрое утро... Свежее, омываемое морским ветром.

Глубоко внизу темнела вода фиорда. Голубые паруса судов и черный остов парохода, тянувший сзади расходящиеся в стороны белые полосы, бесшумно скользили по воде.

Морозно-весенний воздух был разлит кругом в торжественно-покойной тишине... На каменных откосах разбросаны рыбацьи хижины, и выше всех прилепился белый домик... Там жил энергический лирик, человек, который пил эту тишину и передал ее в звуках...»

«Утро в фиордах» и утро в... Киренске...

И мы решили не портить впечатления и, несмотря на дождь и туман, провожаемые искренними пожеланиями успеха, полетели.

Ветер выл в снастях «Савойи», когда она разбегалась по реке. На полном ходу я задел за невидимую подводную мель и немного потерял скорость. До берега оставалось всего лишь 50 м, но «Савойя», пробежав метров двадцать по песку, все-таки оторвалась и полетела вслед за «Юнкерсом».

«Умирать, так с музыкой» — вспомнились мне слова Егера...

Пролетев 360 км под дождем, мы благополучно спустились в Усть-Куте и обнаружили... большую пробоину в днище «Савойи». 25 августа ремонт был закончен, но ливший как из ведра дождь еще два дня мешал нам вылететь.

Наконец, мы улетели в Жигалов и переночевали там, а 27 августа, в хороший, солнечный день, прибыли в Качуг.

Последнее испытание — 250 км над сушей

...Последний этап — Качуг — Иркутск!..

Позади — около 7.300 км воздушного пути. Надобно сознаться, что мы изрядно утомились в пути. А путь был нелегок.

Мы похудели, наша одежда истрепалась, а чемоданы плыли где-то вместе с «Колымой».

Наши самолеты, и особенно моторы, стали сильно «истрепаны»: их забраковала бы любая комиссия.

И в заключение, в самом конце перелета нас ожидает самый трудный этап.

Качуг — последний пункт нашего пути по реке Лене, откуда наш маршрут идет к реке Ангаре, отстоящей на 250 км к югу.

Эти 250 км и предстояло нам перескочить над дикой гористой местностью, на морских самолетах, не приспособленных для спуска на суше.

Правда, такие перелеты иногда бывали. Я сам во время гражданской войны, спасая

самолет и не имея возможности спуститься в море, произвел спуск далеко от моря, на суше, но это было зимой и посадка произошла на снежный наст.

Здесь же камни, горы и тайга.

Были случаи и полетов сухопутных самолетов над морем, например, Веллинга, но все эти полеты были совершены на свежих моторах, детально проверенных в мастерских...

Обстановка обязывает, и мы целый день 28 августа провозились над нашими самолетами. Помимо изношенности самолетов, была и другая опасность: Лена здесь узка, извилиста и мелка и кроме того заставлена плотами. С одной стороны этого гидродрома висели провода телефона, а на расстоянии 1.500 м в другую сторону низко над водой был протянут канат парома.

Первым попытался взлететь «Юнкерс», но эта попытка едва не окончилась катастрофой. При разбеге самолет задел за подводную мель. Видя, что оторваться не удастся, Кошелев, не растерявшись, выключил мотор.

Однако по инерции самолет все же ударился о берег, выскочил на него и при ударе поломал поперечную стойку и помял крыло.

Пришлось заняться ремонтом. Новую стойку изготовили на кузнице из куска железа, а помятость крыла удалось выправить самим.

В Иркутске — на Ангаре... Сотни прогулочных судов заняли всю реку, и нам долго пришлось выискивать место для посадки...

Лишь в три часа дня мы попытались снова взлететь. С большим трудом, после ряда неудачных, но благополучно кончившихся, попыток оба самолета взвились в воздух.

Мы шли впервые над сушей на высоте 1.100 м по компасу. Стояла хорошая осенняя погода. Видимость была «на 20 минут вперед». Это значит, что в данный момент я видел те предметы горизонта, над которыми буду пролетать через двадцать минут.

Два часа нервного напряженного внимания и настороженного прислушивания к работе мотора... В случае его остановки — верный «гроб»...

Внизу скалы, леса, в далекой дымке горизонта поблескивает стальная лента реки...

Она приближается, ползет к нам, за ней начинают вырисовываться, словно мираж, какие-то далекие здания, и скоро Иркутск становится виден нам.

Мы долго кружимся над рекой, выискивая место для посадки, но сотни прогулочных судов заняли всю ее середину.

Не выдержав напряжения, я оглядываюсь на Егера и вижу, как он едва заметно кивает мне головой. Мы так сроднились с ним в этом перелете, что, кажется, понимаем друг друга с одного взгляда.

Самолеты грузятся в вагоны... Экзамен выдержан... Перелет окончен!..

Когда я резко пикирую вниз на середину реки, воют тросы, трепещут крылья в перенапряжении, я вижу, как лодки торопливо шарахаются к берегу.

Егер еле заметно улыбается мне. Еще раз такой же маневр. Фарватер чист.

Минута — и нашу «Савойю» тихо моют, шлепаясь о ее фанерные борта, волны Ангары. Мы молчим еще с минуту и скоро на малом газу плывем к месту, откуда слышатся звуки музыки.

Вслед за нами плывет серебристый жук Кошелева выпуская через свой носорожий клык стужки черного дыма.

Перелет закончен. Я и Егер стоим на плоту, прислушиваясь к очередной речи нескончаемого митинга, рассматриваем друг друга и неожиданно в самый торжественный момент улыбаемся.

Мы только сейчас заметили наши костюмы: кителя с висящими на ниточках пуговицами, блинообразные фуражки и стоптанные, рваные сапоги.

Наши лица покрыты копотью и маслом, они суровы и исхудалы, но сознание, что перелет выполнен и экзамен выдержан, заставляет нас еще раз улыбнуться и обменяться

мнениями о перелете:

- Хорошо слетали, Лухт.
- Мотор работал честно, Егер.

Послесловие

Октябрь 1928 года...

Наш перелет далеко позади. Он уже был почти забыт нами, но газеты и журналы снова напомнили о нем...

Я вновь сижу на веранде летного общежития в Севастополе, наблюдаю осенний прилив северян, спешащих использовать виноградный сезон Крыма, и, изнывая от жары, читаю газеты:

«...Отправившись на пароходе «Колыма» до Медвежьих островов, Красинский и его спутники совершают **первый в истории перелет на остров Врангеля**, доставляют туда продукты и медикаменты, возвращаются на пароход, который, дойдя до устья реки Лены, снова выгружает самолеты, совершающие беспрецедентный перелет почти в девственно-нетронутым человеком районе до Якутска, общим протяжением в 5.000 км.

Выдающийся успех этого первого большого северного перелета окрылил Красинского и он снова...»²¹.

Вспомнили о перелете Кошелева, моем и наших спутников в связи с тем, что в 1928 году ни одно из судов не смогло дойти до острова Врангеля.

«...Текущий год (1928) является годом неблагоприятным — «ледяным». Обыкновенно бывает год хороший, а затем год «ледяной», — писали газеты, касаясь деталей этой неудачи.

Тем не менее связь с островом была необходима, чтобы доставить туда медикаменты и провиант, так как, вопреки первой газетной заметке, ни то, ни другое мы не доставили, да и не могли доставить на двух маленьких самолетах. Медикаменты предполагалось доставить на самолете «Советский Север» во время его трансарктического перелета из Владивостока в Ленинград²², а провиант и остальную — главную часть медикаментов — на пароходах «Колыма» и «Ставрополь», но, как писали «Известия ВЦИК'а»:

«...Красинский, вторично направлявшийся на аэроплане «Советский Север», потерпел аварию. Пароходу же «Ставрополь», побывавшему на острове в 1926 году, сейчас этого сделать не удалось...

...Еще в сентябре известному арктическому мореплавателю Свенсону по радио было предложено доставить на остров Врангеля продовольствие и другие грузы...

Вчера по радио через Аляску Свенсон сообщил, что он на шхуне «Елезиф» застрял во льдах... Второе судно Свенсона, изрядно потрепанное штормами, не могло продолжать своего рейса и, вероятно, повернуло обратно...»

Дальше следовал нерадостный вывод:

«...Из тех сведений, которые имелись в нашем распоряжении, можно заключить, что до весны, повидимому, полёта на остров Врангеля осуществить не удастся. Пароходный же рейс на остров Врангеля возможен, лишь в конце лета 1929 года, когда арктические льды уступят часть захваченного ими Ледовитого океана...»

И «Колыма» не дошла до острова Врангеля. Сжатая тисками льдов, она осталась на

²¹ Я привожу отрывок этой заметки со всеми ее неточностями, основанными, вероятно, на плохой информации газетного репортера.

²² Маршрут этого гигантского перелета пролегал по совершенному нами пути до устья реки Лены и далее до Архангельска, вдоль северного побережья Сибири. Участвовали в нем летчики Кошелев, Родзевич и другие; организатором являлся тов. Красинский. По некоторым причинам от участия в перелете я отказался. Э. Л.

зимовку. Ряд радиосообщений с «Колымы» (недавно прервавшихся) говорил о том, что ее положение внушает серьезное опасение.

Ежеминутно льды готовы были раздавить ее. Люди спали, держа под руками спальные мешки и сумки с продовольствием, чтобы сразу же, не теряя времени, покинуть судно.

Последнее радио, промелькнувшее в газетах, сообщало о том, что «Колыму» вместе со льдом оторвало от берега, и она начала дрейф по Северо-Полярному морю.

Где она теперь?

Я читаю все это, и в моей памяти снова возникают образы виденного мною на острове Врангеля. За бесконечными снежными тундрами, за ледовыми нагромождениями пролива Лонга третью зиму проводит горсточка людей.

Сейчас там уже кончился период «светлого времени». Все длиннее и длиннее становятся ночи, все реже и реже показывается в темном сумраке горизонта неясное светлое пятнышко — намек на то, что мы называем солнцем. Все реже и реже, и вот...

Полярная ночь наложила на остров свою страшную темь... В маленьком домике, как в тюремной одиночке, молчаливо шагают начальник острова и доктор. Они изредка посматривают в полузамерзшие окна на снежную пустыню тундры.

«Хоть бы радио было, что ли!» — думают, вероятно, они и тоскуют по далекому миру, и иногда кажется им, что они брошены здесь и всеми забыты.

Они невольно повторяют слова тоскливой песенки чукчей, привезших ее сюда из пустынных тундр голодной Чукотки:

Ой, плохо, плохо жить....
Ой, плачет по нас тундра,
Плачет...
Ой, плачет большими слезами море,
Плачет...

«...Пароход не пришел, самолет не прилетел... Нет соли, нет сахару, нет овощей...», — думает доктор, и ему грезится призрак страшной цынги: обнажающиеся челюсти, исчезающие десны, шатающиеся, выпадающие зубы... Опухает тело, слабость одолевает, человек становится вялым, апатичным... Медленная, животная смерть...

Действительно ужасная. Невольно можно поддаться унынию, почувствовать себя заживо погребенным. Ведь там, на далеком острове не знают, что в далекой столице Союза помнят о людях, брошенных на остров.

И лишь непреодолимые льды помешали оказать им помощь летом в 1928 году. Но уже сейчас идет энергичная подготовка к организации экспедиции помощи.

В 1929 году полярные мореплаватели надеются на лучшие условия плавания в Северо-Полярном море, чем это бывает в четные годы. Повинуясь пока неизвестному людям закону своих передвижений, льды чаще всего препятствуют полярным плаваниям в четные годы. Вот история рейдов в районе острова Врангеля, подтверждающая этот закон²³:

1867 г. — у острова Врангеля свободно плавал в чистой воде китобой Лонг.

1881 г. — американские суда «Корвин» и «Роджерс» обследовали берега острова.

1911 г. — почти вокруг всего острова плавал Вилькицкий на «Вайгаче».

1914 г. — Вилькицкий на «Вайгаче» и «Таймыре» не смог достичь острова.

1921 г. — приплыл на остров канадец Крауфорд.

1923 г. — на острове высадилась колония американца Уэльса.

1928 г. — ни «Ставрополь», ни «Колыма», ни шхуна американца Свенсона, несмотря на ряд попыток, острова не достигли.

²³ Исключениями были только советские плавания «Красного Октября» (1924 г.) и «Ставрополя» (1926 г.), но видные мировые специалисты морского дела объясняют успех исключительными способностями товарищей Миловзорова и Давыдова, капитанов этих судов. Н. Б.

В 1929 г. помощь колонии, несомненно, будет оказана, и если туда не пройдут пароходы и ледоколы, то долетят самолеты. Мощные, многомоторные самолеты, снабженные радио, могущие нести большой груз, обладающие способностью посадки и на воду, и на сушу.

И летчики, и самолеты для этой цели найдутся... а пока там, далеко на крайнем Севере Союза, стонет зимняя выюга, шторм сотрясает стены маленького домика, и изредка полыхают в небе нежные огни воздушного океана.

Эдуард Лухт.

Севастополь.

**Издательство «Работник просвещения»
Читальня советской школы II ступени в 1929 г. дает следующие
книжки:**

Боголюбский С. Как произошли домашние животные. Ц. 40 коп.

Венкстерн Н. Под стенами замков. Ц. 45 к.

Владимиров В. Трубка дон Алонсо. Ц. 45 кон.

Дзюбинский С. Секретная шкатулка. Ц. 45 коп.

Долотин Н. Остров сокровищ (советский Сахалин).

Дмитриев С. В заоблачной стране (Тибет). Ц. 60 к.

Евгеньев Б. Безыменные строители (Египет). Ц. 45 коп.

Евгеиьев Б. Старина стародавняя.

Леонов Н. Клятва на Воробьевых горах (Герцен и Огарев).

Львов В. Вулканы.

Львов В. Землетрясения.

Лухт Эд. и Бобров Н. Год на острове Врангеля (экспедиция 1929 г.).

Митчель Люси. Две лошади старой Англии.

Пушкарева Е. Среди песков Южной Африки. Ц. 55 к.

Пушкарева Е. На таинственном острове. -

Невтонова А. Мистер Хрикстон и свинья Хавронья.

Серебрянникова Л. Первый раз вокруг света. Ц: 40 коп.

Сидоров В. За землей.

Синицын Т. На Новой Земле.

Чеглок А. На земле и в воде.

Шуйский. В стране советского текстиля.

Яковлев А. Ледовый поход „Малыгина“. Ц. 60 коп.

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:

ЗА 24 КНИЖКИ 8 РУБ. С ПЕРЕСЫЛКОЙ ДОПУСКАЕТСЯ РАССРОЧКА: при подписке — 4 руб., остальные по получении № 12.