



ПОЛЯРНЫЕ
ГОРИЗОНТЫ

ГЕОРГИЯ КУБЛИЦКНЯ

...И СЕВЕРНЫМ ОКЕАНОМ



Annotation

Книга известного советского писателя, сибиряка по рождению, много лет проработавшего в Красноярском крае, рассказывает о Енисейском Севере, занимающем особое место в освоении Арктики. Книга, восстанавливая забытые страницы истории, доводит повествование до наших дней.

- [Георгий Иванович Кублицкий](#)
 - [***](#)
 - [Глава I](#)
 - [Здесь начинались дороги](#)
 - [«До» и «после»](#)
 - [Челюскинцы едут!](#)
 - [Кое-что из истории с географией](#)
 - [Признание, быть может, горькое...](#)
 - [Глава II](#)
 - [Почему Фритьоф Нансен?](#)
 - [«Бессмысленный проект самоубийства»](#)
 - [«Фрам» означает «вперед»](#)
 - [И все-таки — полюс](#)
 - [Остановились часы, только и всего...](#)
 - [Двое в берлоге](#)
 - [Дома!](#)
 - [Сибирь проснется, проявятся скрытые силы](#)
 - [«Русскому народу предстоит великое будущее...»](#)
 - [Глава III](#)
 - [Криминалисты летят на мыс Входной](#)
 - [Земля Санникова](#)
 - [Улахан Анцифер](#)
 - [Исчезнувшие в тундре](#)
 - [И снова загадки...](#)

- [Глава IV](#)
 - [Парень из таежной деревушки](#)
 - [Роберт Бартлетт вспоминает](#)
 - [Рискованный рейс канонерки](#)
 - [Как большевик победил черта](#)
 - [Пять тысяч километров на собаках](#)
- [Глава V](#)
 - [Сигнал, пойманный радиолобителем](#)
 - [Советы начинают поиски](#)
 - [У «красной палатки»](#)
 - [Полет в бессмертие](#)
- [Глава VI](#)
 - [Малый Академический плывет на Север](#)
 - [«Мы из Игарки»](#)
 - [Кочевье с нганасанами](#)
 - [Диксон](#)
 - [Ледовая блокада](#)
 - [Пясинский осенний марафон](#)
- [Глава VII](#)
 - [Таймыр неведомый](#)
 - [Призваны словом и примером...](#)
 - [Забытыми тропами](#)
 - [Погребенный в сугробах](#)
 - [Джеральд Даррелл на Бикаде](#)
 - [«Ермак вечной мерзлоты»](#)
 - [Что мы знаем о ней сегодня?](#)
- [Глава VIII](#)
 - [Норильск, 1944-й](#)
 - [Повествование, пока недописанное](#)
 - [Семен Шмойлов и Эрнест Клейтон](#)
 - [Не спустив гордый флаг](#)
 - [«Волчьи стаи» в Карском море](#)
 - [Тоннель Киркенеса](#)
 - [На скалах Норвегии](#)
 - [У «макушки Европы»](#)
- [У главного фасада Отечества](#)

- [Нужны люди! Очень нужны! Но не всякие...](#)
 - [Капитан «река — море»](#)
 - [Катастрофа у Сухой Тунгуски](#)
 - [Большой Норильск](#)
 - [Наша национальная магистраль](#)
-

**Георгий Иванович Кублицкий
...и Северным океаном**

* * *

В названии книги «...и Северным океаном» известного советского писателя Георгия Кублицкого — вторая часть пророческого изречения Ломоносова о грядущем прирастании российского могущества. Великий ученый верил, что этому будет способствовать освоение не только Сибири, но и путей в Северном Ледовитом океане.

Более чем за полвека журналистской и писательской работы жизнь часто сталкивала Георгия Кублицкого с исследователями Арктики. Еще в 1931 году, как геодезист-изыскатель Географического общества, он участвовал в составлении первой достоверной карты Таймыра. Перейдя в 1934 году на редакционную работу, стал заведующим отделом Севера газеты «Красноярский рабочий» и лишь незадолго до войны переехал в Москву.

Длительное время Кублицкий был теснейшим образом связан со всеми делами на Енисейском Севере. Знал большинство полярных капитанов и летчиков, бывал в ледовых разведках. Участвовал в длительном Пясинском походе речных судов, через Карское море прошедших к устью Пясины и по ней поднявшихся через Таймыр к причалам Норильска. Две навигации ходил в экспедиционные рейсы по «диким» северным рекам и об этом написал свою первую книгу. Встречался с О. Ю. Шмидтом, М. И. Шевелевым, С. Ю. Визе, В. А. Обручевым, Н. Н. Зубовым, И. Д. Папаниным, с другими учеными и организаторами освоения Арктики.

О событиях тех лет Георгий Кублицкий писал не понаслышке, а как участник и очевидец. Из более чем пятидесяти его книг, вышедших к настоящему времени, двенадцать в значительной мере непосредственно

относятся к Северу, прежде всего — Енисейскому («Рейс в Эвенкию», «Енисей, река сибирская», «По материкам и океанам», «Все мы— открыватели», «Сибирская родная сторона», «Фритъоф Нансен», «Уходит река к океану...», «Таймыр, Нью-Йорк, Африка», «Весь шар земной», «Сибирский экспресс», «Чтобы приблизить век грядущий...», «Вот она, наша Сибирь!»).

Новая его работа — воспоминания и размышления об увиденном, услышанном, пережитом в высоких широтах за полвека, о взлетах и ошибках, о подвигах и утратах.

Общая направленность книги — показать, что исторически именно Енисею и расположенному вдоль него краю было суждено стать опорой настоящего крупного прорыва русского человека в Арктику.

Надо отдать должное выдающейся роли новгородцев, поморов, отдельных зарубежных исследователей в пионерных разведках арктических путей. Быть может, Великая Северная экспедиция, ее железные люди на деревянных кораблях, заложили основу той стратегии, которая позднее позволила перейти к широкому исследованию, а главное— освоению Советской Арктики.

Такое планомерное исследование и освоение началось лишь при Советской власти. Исключительный интерес представляют в этом смысле тридцатые годы. Волна энтузиазма и общенародного интереса к Арктике, поднятая блистательным спасением участников трагической экспедиции на дирижабле «Италия» и сквозным рейсом «Сибирякова», была подкреплена эпопеей челюскинцев, небывалыми арктическими перелетами наших полярных летчиков, работой дрейфующей станции «Северный полюс». Создалась особенно благоприятная атмосфера для подготовки к превращению Северного морского пути в национальную магистраль, к организации вдоль всего арктического

фасада страны опорной сети научного и хозяйственного освоения — полярных станций, зимовок, портовых сооружений, наконец, таких городов, как Игарка и Норильск.

По ряду причин, достаточно известных, история этого неповторимого времени осталась недосказанной. Позднее ее отодвинули на дальний план героические события Великой Отечественной войны. Вчерашние полярные летчики в рядах Aviации дальнего действия бомбили Берлин, военные события захватили даже район Карского моря, где «Сибиряков» повторил подвиг «Варяга»...

Сегодня из тех, чьи имена в тридцатых годах знала вся страна, в живых остались лишь немногие. Почти безвозвратно уходит то, что не должно подлежать забвению.

Повествование в этой книге Георгия Кублицкого доведено до наших дней. В ней восстанавливаются забытые страницы истории, возникают литературные портреты полярных летчиков, моряков, следопытов, исследователей, начиная от Нансена, материалы о котором автор собирал в Норвегии и нашей стране, кончая людьми, названными русским писателем И. А. Гончаровым безвестными «маленькими титанами».

Книга позволяет проследить стратегию и основные этапы коренных преобразований в наиболее суровых районах у «северного фасада» страны.

Глава I

Ветры Арктики

Здесь начинались дороги



Я родился и вырос в Красноярске.

Дышал его воздухом, когда не было еще в нем примеси индустриальных дымов, когда лошади бешено бросались прочь от первых автомобилей и главным развлечением были гуляния в городском саду с жалким «грандиозным фейерверком».

Приезжаю теперь в Красноярск, где биофизики заняты экспериментальным комплексом, созданным в заботах о тех временах, когда люди отправятся в дальние космические полеты, высадутся на других планетах.

В мои школьные годы главным биологическим экспериментом можно было, пожалуй, назвать попытки красноярского садовода Алексея Ивановича Олониченко

выращивать сибирские яблоки — хоть мелковатые, с кислинкой, но свои, свои! И это казалось не менее необычным, чем сегодняшней «космический дом», где в полной изоляции люди могут жить по полгода и больше, а набор выращиваемых «вне Земли» растений очищает для них воздух и дает пищу.

— Пусть рыхлая зеленая грудь Сибири будет одета броней городов, вооружена каменными жерлами фабричных труб, скована тугими обручами железных дорог. Пусть выжжена, вырублена будет тайга. Пусть вытоптаны будут степи. Пусть будет так, и так будет неизбежно!

Это из речи Владимира Зазубрина, встреченной бурными аплодисментами на первом съезде сибирских писателей. Съезд состоялся в 1926 году.

В зазубринском максималистском «пусть будет так», увы, прозвучало предвидение.

Тайга поредела, ее оттеснили, повытоптали, стала она для тех же красноярцев не столько приметой образа жизни, сколько сырьевой базой лесной промышленности и лесохимии. И уже не одни только перелетные птицы, по выражению Чехова, знают, где тайга кончается. Знают и экономисты, с удивлением и печалью убедившиеся, что запасы сибирской древесины куда меньше, чем казались. Вспомнили Чехова, вспомним и Аксакова: мы богаты лесами, но богатство вводит нас в мотовство, а с ним недалеко и до бедности.

Главная забота Института леса и древесины красноярского Академгородка как раз сохранение таежного океана «на зеленой груди Сибири», наблюдение за его благополучием всеми современными методами, включая космические.

Сам же Красноярск давно уже перенасыщен индустрией, «жерла фабричных труб» не вызывают былых восторгов. Красноярск? Да что в нем от былой

провинции? Почти «миллионер», свой центр академической науки, свой театр оперы и балета, филармония, великолепный концертный зал, мрамор и гранит, лиственницы широкой набережной, вольно открытой к реке, новые мосты. Начались изыскания для прокладки первой очереди метрополитена.

И когда я думаю, что же осталось в городе наиболее стойким, неизменным из прошлых забот, увлечений, мечтаний, нахожу один ответ: Север.

Север!

Продвижение русского человека на Север — исторически сложившаяся традиция.

Поморы освоились там не позднее начала XII века, а, возможно, и раньше. Удальцы из «Господина Великого Новгорода» шли к берегам Белого и Баренцева морей, задолго до Ермака пересекали «каменный пояс» Урала в его северной части, устремлялись дальше на восток.

На острове Фаддея и в заливе Симса гидрографы обнаружили остатки лагеря русских мореходов. Время их плавания установлено по найденным на месте стоянки монетам и другим признакам: начало XVII века. Остров Фаддея — восточнее мыса Челюскин. Не значит ли это, что неведомые мореходы первыми обогнули морем крайнюю северную точку Евразии?

Землепроходцы строили города на вечной мерзлоте Сибири — таковы, например, Мангазея и Зашиверск, — селились по низовьям рек, впадающих в Северный Ледовитый океан. Первые русские северяне — полярники «ожились», породнились с аборигенами, представителями малых северных народов.

Пусть сначала не Красноярск, а его сосед Енисейск помогал движению русской вольницы к двум океанам — Северному Ледовитому и Тихому.

С первых десятилетий XVII века среди пришлых землепроходцев все чаще упоминаются енисейские казаки. Иван Робров добрался до Колымы. Енисейский

казачий десятник Елисей Буза морским ходом достиг устья Яны, поднялся санным путем к верховьям этой реки, вновь спустился к океану, дошел до устья Лены. Прикиньте-ка этот путь, даже с использованием всех видов современного транспорта!

Семен Дежнев ушел на восток из Енисейска. Бывали здесь Василий Поярков и Ерофей Хабаров. С Дежневым сходились пути Михаила Стадухина, добравшегося от Енисейска до Индигирки, Колымы, Анадыря. Возможно, первым красноярцем, отправившимся в северный поход, был Иван Ерастов. Иван Толстоухов спустился в Карское море.

На Енисее либо рождались, либо, после расспросов бывалых людей, уточнялись замыслы дерзких походов.

Здесь готовились к схваткам со льдами братья Лаптевы, Овцын, Минин, Челюскин, другие герои Великой Северной экспедиции. Витус Беринг был среди первых мореходов, понявших, что и Красноярску предстоит немалая роль в продвижении на Север.

Так шло от века к веку. И вот двадцатое столетие, конец его первой четверти.

Сумею ли передать ощутимое дыхание Севера, которое отличало Красноярск той поры?

Нет, не на хлебородный юг был повернут тогда город! А ведь там и климат мягкий по местным понятиям, еще со времен декабристов пошло название «Сибирская Италия». Минусинская белейшая крупчатка, пшеничная мука, из которой пекли калачи и пироги с осетриной, по отзывам не только местных патриотов, но и приезжих, едва ли имела равную по достоинству во всей Сибири/Осенью из Минусинска шли самосплавом барки с арбузами, выстраивались вдоль берега. Торговля шла бойко. Тут кому как повезет. Среди мелких, но сладких минусинских арбузов попадались и бледно-розовые, вкусом напоминавшие огурец...

И уголь был на юге, и золото. Правда, золото добывали также неподалеку от Енисейска.

Красноярцев звал, манил дальний Север. Кого романтикой — таких во времена нэповского прагматизма поубавилось, — кого возможностью хорошо заработать. Не о шальных деньгах думали люди: безработица в городе то шла на убыль, то усиливалась. На Севере же ее не знали.

Там были нужны люди. Прижиться на Севере — это много значило в репутации человека. За такого и замуж шли безбоязно: ежели не стал там пьяницей, значит, мужик смелый, надежный, в семье работник и кормилец.

Дорога на Север из Красноярска была одна: Енисей. Густые, мощные голоса «Лены», «Ангары», а особенно «Кооператора», сулили плаванья в края белых ночей, даже не белых, а солнечных, водную ширь, где с одного берега не видно другого, дорогие меха, добычливую охоту.

Мы, мальчишки, различали по свисткам каждое судно, благо было их не так много. Перекличка на Енисее хорошо была слышна в любом конце города: от извозчичьих пролетов какой же шум, одно шуршание колес по гальке немощеных улиц, поскрипывание рессор да цокот копыт. И плыли пароходные голоса над Красноярском, будя в мальчишеских сердцах неясную тревогу, обещая что-то необычное, приключения, похожие на описываемые в журналах «Вокруг света» и «Всемирный следопыт».

Мне с матерью и сестрой довелось приобщиться к речной жизни как раз на уходившей в северные плёсы «Лене». Правда, путешествие было недолгим. Нас взял в свою каюту помощник капитана «Лены» Сушихин.

На полу каюты лежала желтоватая шкура белого медведя, к стене были прибиты рога северного оленя, снимки морских пароходов и незнакомого мне города. А

какие чудесные вещи на столике: пепельница из переливающейся перламутром раковины, бинокль, часы — наверное, особенные, морские.

В тот год на Енисее было наводнение из тех, что бывают раз в десятки лет. Плыли сорванные водой ворота, огромные деревья с торчащими во все стороны ветвями, на которых еще не успела пожухнуть листва.

Нас высадили в селе Атаманово, и «Лена» пошла дальше, а я, как рассказывала мать, неожиданно разревелся: жаль было покидать дивный пароходный мир ради привычных деревенских улиц и небольшой избы, снятой на лето.

Для хозяина каюты был тот рейс последним.

Опытный моряк утонул во время шторма в низовьях реки. Огромная волна накрыла, перевернула спущенную с «Лены» шлюпку, на руле которой сидел Сущихин. Его похоронили на мысу возле селения Воронцово.

В наш дом наведывались капитаны, друзья Сущихина. И сколько рассказов о жизни на Енисее наслушались мы!

Вглядываясь в давние годы, вижу приметы связей — нет, даже родства! — Красноярска с Севером. Северные разделы экспозиций музея были самыми интересными, возле них всегда толпились люди, разглядывающие жилище кочевников тундры, ловушки для песцов, рисунки и картины Дмитрия Иннокентьевича Каратанова, который немало скитался по северным землям.

У нас в школе он преподавал рисование. Уроженец юга края, художник позднее рассказывал мне, как неожиданно для себя почувствовал желание «побродить по северам». Впрочем, не совсем неожиданно. Ведь его земляк и наставник Василий Иванович Суриков, когда писал Ермака, ездил по Оби и Тоболу.

Каратанов трижды нанимался в научные экспедиции, побывал в самых забытых местах Туруханского края, дважды — в Нарыме. Биография художника, думается мне, тоже характеризует Красноярск как место, где люди самых разных профессий получали подорожную на Север.

Сколько себя помню, по весне в городе появлялись приезжие в походном снаряжении. Нанимали в экспедиции молодых, крепких. Изредка брали даже старших школьников. Завидовали мы таким отчаянно. Экспедиции спускались далеко вниз по Енисею с майскими, а то и июньскими рейсами: река освобождалась ото льда медленно, в Красноярске отцветала черемуха, в Туруханске радовались первой капели.

Проводы на Север рыбацкого каравана были событием для города. Люди съезжались издалека, жили на берегу Енисея кто в палатках, кто просто у костров. Набиралось несколько сот человек. Наконец, пароход подводил к берегу баржи, и рыбаки переходили в их трюмы со всем скарбом.

К отправлению каравана собирались толпы. Ведь среди рыбаков были и свои, городские. Когда-то еще они вернутся домой, да и все ли? Промысел в Енисейском заливе — дело опасное, случалось, гибли люди.

А возвращение каравана поздней осенью — ведь это же праздник! Берег заставлен ящиками с золотистой «копчушкой», пахнущей дымком мелкой сельдью. Тут и большие четвертные бутылки с янтарным рыбьим жиром, бочонки с икрой. Из-под полы торгуют песцовыми шкурами, в открытую — рогами северных оленей, а то и мамонтовой костью. Шум, гам, пиликание гармошек, песни, пляска — неизменная сибирская «подгорная» под забористые частушки. И, конечно, гульба в

трактирах. Их было немало, последний закрыли в 1926 году, превратив в столовую «без подачи напитков».

В старых номерах газет проглядываю хронику. И среди главных новостей — Север. О нем обычно жирным шрифтом. Вот вам три заметки. Протяните-ка от них ниточку к ныне уже разменянным последним пятнадцати годам нашего столетия.

Октябрь 1928 года. «В низовьях Енисея в протоке Игарка предполагается постройка порта. Назначение порта — производство перегрузочных импортно-экспортных операций между речными и морскими судами».

Март 1930 года. «В далекой Хатангской тундре, в Норильске, нынче весной начнется постройка маленького рабочего городка. С первыми пароходами сотни рабочих отправятся туда, чтобы стуком, грохотом стройки разбудить угрюмую тундру.

Этим летом будут построены бараки на 400-500 человек, на 200 коек больница, школа, столовая.

Будущее Норильска — сказочное будущее... Постройка металлургического завода явится звеном в общей цепи индустриальных гигантов страны строящегося социализма».

Март 1931 года. «Вчера в Красноярск прилетел из Дудинки самолет, обследовавший возможность воздушного сообщения Красноярск — Дудинка. Путь от Красноярска до Дудинки и обратно был покрыт за 35 часов».

Хроника начинаний, в бурное развитие которых красноярцы верили и не верили...

«До» и «после»

Я выбрал специальность геодезиста-изыскателя. Привлекала она кочевой жизнью, к которой сибирские мальчишки привыкали со школьных каникул: уходили в тайгу, лазали по хребтам, спускались горными речками на «саликах» — плотах из двух-трех бревен.

Мой первый рабочий изыскательский сезон начался в Приамурье, на дальневосточной границе — в топких болотах-«зыбунах» возле Даурского хребта, куда изредка забредали уссурийские тигры.

Шел 1930 год, началась коллективизация. Все привычное сместилось.

Начали было выполнять задание — сделать рекогносцировку для прокладки дороги к Амуру. Вдруг новое распоряжение — заняться землеустройством создающихся колхозов. Но ничего еще по селам не устоялось, Месяца два бродили с места на место, выступали на сельских сходах, ставили межевые столбы.

Под осень нам поручили специальное задание — помочь съемке прибрежной полосы. Настала зима, а у нас — легкие палатки. Однако до окончания работ выезд из района нам запретили. Завершилась съемка лишь в декабре.

Я вернулся в Красноярск как раз к тому времени, когда местное отделение Географического общества, которое возглавлял профессор Вячеслав Петрович Косованов, создало Геодезическую секцию для помощи новостройкам.

Косованов был в городе личностью популярнейшей. Я помнил его с детства. Почтительно поклонился при встрече на улице. Он рассеянно кивнул в ответ и заторопился дальше, но вдруг круто повернулся:

— Простите, не припомню, уж извините...

Я назвал себя.

— Сын Ивана Александровича? Как же, как же... Мы оба были молодыми... Рано погиб, война.

Мой отец, ученый лесовод, был в 1914 году призван в армию и в декабре того же года убит в Карпатах.

Вячеслав Петрович спросил, чем я занимаюсь. Узнав, рассердился. Разве в Сибири изыскателю дел меньше, чем на Дальнем Востоке? Надо потрудиться для земли отцов, надо, надо...

Я оторопел. Стаж и опыт у меня ничтожны, зачем я нужен земле отцов? Но Косованов сделал вид, что не замечает моей растерянности.

— Сейчас тороплюсь, уж извините. Завтра после полудня. Мы в здании музея, знаете? Прямо с заявлением. Определим вас в Геодезическую секцию.

Три дня спустя я помогал уже картографу Нилу Сушилину уточнять карту Туруханского края. Это — на первое время. А вообще главным делом станет разведка дорог, изыскания гидростанций, съемка заводских площадок.

Туруханский край? Нет такого края ни на современных картах административного деления страны, ни в географических справочниках. Рассказывать историю его преобразований с XVII века долго. Название сохранялось еще в тридцатых годах и определяло оно всю северную часть нынешнего Красноярского края от реки Подкаменной Тунгуски до мыса Челюскин.

Сушинин едва ли был рад такому помощнику, как я. Долговязый, тощий, даже он с трудом дотягивался до середины широченного стола, на котором был туго натянут лист ватмана — белейшей жесткой бумаги. Ее слегка шероховатая поверхность позволяла осторожно, почти без следов, счищать бритвой ошибочно проведенные тушью линии.

Мне казалось, что Сушилин успел все сделать без меня. Были нанесены реки, побережья Северного Ледовитого океана, острова, озера, деревеньки — их на Енисейском Севере называют «станками» — и, к моему удивлению, точки, возле которых различались мелкие надписи: зимовье Потапова, зимовье Плахина. Уж если отмечены даже отдельные избы, что еще можно уточнять?

Сушилин в ответ на мой вопрос хмыкнул:

— Здесь еще конь не валялся.

И что же оказалось? Вот речка, в ее верховьях когда-то побывала одна экспедиция, недавно низовья пересек маршрут другой. А середина? О середине есть только записи рассказов кочевников. Что же делать? Надо искать отчеты давних экспедиций, посмотреть старые маршрутные листы, запрашивать архивы в Енисейске и Туруханске.

Не совпадали извивы речки, которую, помимо прочего, одна экспедиция обозначила как Маймечу, а другая — как Муймачу. Не сходились очертания берегов самого большого на полуострове озера Таймыр.

В океане севернее мыса Челюскин карта становилась вовсе загадочной и неопределенной. Очертания Северной Земли... Да, собственно, очертаний почти не было. Лишь местами, на юге и востоке, сплошная береговая линия. Она переходила в пунктир, означавший: вероятнее всего берег тянется вот так. Но и пунктир обрывался. Что же там, дальше?

— Над картой еще работы на год, а то и >на два, — заметил Сушилин. — Говорят, снаряжают экспедицию, выяснят, уточнят. Подождем.

В помощниках у Сушилина я провел не больше недели: отправили с группой геодезистов на планировку посадочной площадки будущего аэродрома. С этого началось — и пошло-поехало.

Куда только не гонял изыскателей профессор Косованов, одержимый идеей бурного развития Приенисейского края! Теперь-то я думаю, что мне здорово пофартило: участвовал в самых первых разведках Саяно-Шушенской и Красноярской гидростанций, зимой бродил в глубоких снегах с теодолитом возле Бурмакинского Быка, скалы, которая должна стать опорой будущей Средне-Енисейской ГЭС.

Случались вылазки в Эвенкию, в тот широтный пояс, который позднее, при строительстве БАМа, стали называть Ближним Севером. По левобережью мы добирались до бывшего Обь-Енисейского канала. Но севернее Туруханска побывать тогда мне не довелось. А так хотелось хотя бы раз пересечь Полярный круг!

Задания и места изысканий менялись, неизменным оставалось одно: срочно! Завтра же выезжать! Попадали мы в черт-те какие глухие прекрасные углы, и был в этой гонке, в суматошной кочевой жизни лишь один недостаток. Появлялись очень нужные карты и планы, а все живые наблюдения, которыми полон быт изыскателя, бесполезно накапливались в закоулках памяти.

Видимо, подсознательно стремясь объединить то и другое, я начал писать в газету «Красноярский рабочий». Печатали охотно. Получались серьезные статьи специалиста, откуда безжалостно вычеркивалось все, что казалось мне наиболее интересным, что писалось по душевной потребности. Пытался спорить, но слышал в ответ: начальнику изыскательской партии всяческая там лирика не к лицу, положение обязывает.

Между тем я как-то незаметно впитывал атмосферу редакции, где не было решительно ничего от добропорядочного скучного учреждения.

Редактировал газету Иннокентий Шахматов, рабочий парень. Никто не важничал, в ходу были едкие

прозвища, ценились шутка, острое словцо. Красноярск, разжалованный из губернского города в окружной, входил в состав Восточно-Сибирского края. Жил он на скудном бюджете. В редакции для разъездов имелся казенный велосипед. Отправляющимся зимой в командировку по таежным районам выдавался казенный же овчинный тулуп, сшитый «на вырост».

Однажды ответственный секретарь редакции спросил как бы между прочим:

— Почему бы вам не написать отчет о суде над хулиганами? Дело громкое, показательный процесс.

Я оторопел. Как, стать судебным репортером? Мне, руководителю изыскательских работ Красмашстроя?

— Можете не подписывать заметку. Или подпишите: А. Зоркий. Предлагаю совершенно серьезно. Попробуйте.

Попробовал. Статью, сильно сократив, напечатали под названием «Больше внимания борьбе с хулиганством»: очень любили тогда подобные заголовки. Я подписал ее своей фамилией. Мать боялась, что хулиганы отомстят мне, еще больше она боялась, что я брошу настоящее дело и стану «пописывать статейки».

Опасения матери оправдались наполовину. Полгода спустя я, к удивлению своих друзей-изыскателей, подал рапорт об освобождении от обязанностей в связи с переходом на другую работу.

Этому предшествовал серьезный разговор. В редакции знали, что я мечтаю поработать на Севере и уже веду переговоры с изыскателями Комитета Северного морского пути (будущего Главсевморпути). Намечается, доверительно сообщили мне, организация Красноярского края. Это дело трех-четырех месяцев. Газета будет краевой. А край — от верховьев Енисея до мыса Челюскин. Весь север: Таймыр, Игарка, Диксон и даже, кажется, Северная Земля.

Может, если мне по душе Арктика, пора сменить профессию? Геодезия от меня никуда не уйдет, не понравится журналистика — возвращайся на изыскания. А должность у меня будет такая: заведующий отделом Севера. Пока же не мешкая надо «набить руку» на репортаже. Для размышлений — неделя.

Этой неделей кончилось «до» смены профессии и началось «после». Ни разу за долгую свою жизнь не пожалел о выборе. Ни разу!

«После» были книги — теперь уже свыше пятидесяти. Были Африка, три осени в Нью-Йорке при Организации Объединенных Наций, поездка по горячим следам революции в Ираке (библейский Евфрат, развалины Вавилона), норвежские фиорды, Лондон, где я прежде всего поспешил к зданию Королевского географического общества, кочевья сирийских бедуинов, разнеженная Адриатика, перекрытие Нила возле Асуана и многое-многое другое. Прежняя влекущая пестрота и разнообразие жизни, только теодолит сменила записная писательская книжка.

Началось же мое «после» с того, что я уселся за расшатанный стол в комнате отдела информации и с жаром занялся репортажем. Бывало, что в одном номере шли две и даже три моих заметки-коротышки. Лучшую, на мой взгляд, я подписывал «Г. Куб.», похуже — «К- Георгиев», наименее интересную «Г. Гарт». Гарт происходил отнюдь не от Брет-Гарта: так называется сплав для изготовления типографского шрифта.

7 декабря 1934 года, как бы прощаясь со старой профессией, выполнил последнюю свою геодезическую работу: срочно начертил для первой страницы газеты большую карту только что образованного Красноярского края. До сих пор храню этот номер.

Колченогий стол остался, но теперь за ним восседал заведующий Севера краевой газеты. Отдел состоял из

моей персоны, разделенной на псевдонимы.

Челюскинцы едут!

Интерес к Арктике, который всколыхнула отвага наших людей при спасении рухнувшего на льды дирижабля «Италия», подогревали все новые и новые события.

В 1932 году ледокольный пароход «Сибиряков» совершил под руководством директора Арктического института Отто Юльевича Шмидта и капитана Владимира Ивановича Воронина удивительное плавание по Северному морскому пути за одну навигацию.

Удивительное потому, что, казалось, на экспедицию обрушились все тридцать три несчастья. Заклинивание в тяжелых торосах — само собой. Затем льды обломали все лопасти винта, и судно застыло в неподвижности. Трое бессонных суток команда вручную перетаскивала сотни тонн груза на нос, чтобы корма приподнялась, дав возможность поставить запасные лопасти. Поставили, и через два дня— еще более грозная, не устранимая в рейсе авария: обломался и затонул вместе с винтом конец гребного вала. Но не сдались сибиряковцы. Поставили самодельные брезентовые паруса и, взрывая лед, вышли через Берингов пролив к открытой воде!

В 1934 году по следам «Сибирякова» отправился в рискованный пробный рейс обыкновенный, не ледокольный, пароход «Челюскин». Тщательно подготовленную экспедицию возглавил Шмидт, судно повел Воронин. После многих схваток со льдами сильно помятый «Челюскин» вошел в Берингов пролив. Оставалось преодолеть всего несколько километров, чтобы завершить победой сквозной рейс за одну навигацию.

Но тут ветер внезапно переменял направление, «Челюскина» унесло вместе со льдами в Чукотское море. Там он еще три месяца подвергался ледовым атакам. Его гибель стала неизбежной.

Последний день «Челюскина» был хмурым, мела пурга, слышались грохот и треск. Объявили аврал. Успели выгрузить продовольствие, аппаратуру, приборы, палатки, прежде чем судно, высоко подняв корму, скрылось в пучине.

Недосчитались одного — завхоза Бориса Могилевича. Среди спасшихся челюскинцев — десять женщин и две совсем маленькие девочки. Нашедшим приют на льдинах зарубежная печать предрекала почти неизбежную гибель: дурное время года, слишком отдаленное место.

На множестве карт появился кружок или звездочка «лагеря Шмидта». Для редакции я сделал в коридоре увеличенную схему северо-востока страны. Протянул к кружку пунктирные красные линии. На помощь челюскинцам шли корабли, мчались собачьи упряжки. Большая часть линий заканчивалась значком самолета.

Отовсюду к побережью Чукотки, к аэродрому на мыс Ванкарем, из разных мест стягивались самолеты.

Двадцать восемь раз пытался прорваться к лагерю пилот Анатолий Ляпидевский. При двадцать девятом вылете он посадил тяжелую машину на ледяной «пяточок» и взял на борт всех женщин и детей.

Одна за другой поднимались в небо машины Михаила Водопьянова, Николая Каманина, Маврикия Слепнева, Сигизмунда Леваневского, Ивана Доронина.

Стартовал и Молоков, наш Василий Сергеевич, линейный пилот, разведывавший из Красноярска пути Енисейского Севера. Распоряжение о вылете на помощь челюскинцам застало его в Дудинке.

Я знал Василия Сергеевича, писал о его полетах. Скорее к Надежде Ивановне! Молоковы жили в комнате,

где свой столик был только у сынишки Вали. Василий Сергеевич, посасывая трубку, обычно присаживался для работы к обеденному.

Задал Надежде Ивановне лишний вопрос: беспокоится ли она за мужа? Она ответила: «А как вы думаете?» В моей корреспонденции ее ответ излагался несколько иначе: «Да, конечно. Но твердая уверенность в смелости и опытности наших летчиков не покидала меня ни на минуту». Так было принято писать.

Надежда Ивановна показала пачку серых телеграфных бланков. Из Владивостока: «Смоленском» выхожу помощь челюскинцам». Из Анадыря: «Вылет Уэлен задерживает пурга». Еще из Анадыря: «До места работы остается пятьсот тчк Ждем погоды». Из Уэлена: «Жив здоров».

Молоков на двухместном самолете ухитрялся вывозить из лагеря по шесть человек: размещал людей в парашютных ящиках, подвешенных под крыльями. Именно он установил рекорд, доставив на аэродром мыса Ванкарем

39 челюскинцев — больше трети обитателей Лагеря Шмидта, в том числе тяжело заболевшего начальника экспедиции, и капитана Воронина. Вот, на мой взгляд, один из лучших набросков портрета Молокова.

«Пожалуй, самой колоритной фигурой был Молоков. Человек небольшого роста, во всяком случае ниже среднего, плотный, хорошо скроенный, крепко сшитый, с каким-то спокойствием изваяния... За все время, сколько я с ним летал, услышал от него всего несколько слов. Он возвращался на льдину и говорил: «Привез пять». Один раз он умудрился привезти даже шестерых. При этом голова шестого пассажира была у него на коленях. И он умудрялся управлять самолетом. Скажешь ему: «Ты, может быть, поешь, обед готов». Он отвечает: «Вечером». Однажды он сделал пять рейсов за один день...»

Зарисовка позаимствована из стенограммы выступления уполномоченного Правительственной комиссии по спасению челюскинцев Георгия Алексеевича Ушакова.

Вскоре после завершения спасательных операций правительство установило высшую степень отличия — звание Героя Советского Союза. Первые Золотые Звезды получили семь наиболее отличившихся летчиков. У Молокова была Звезда № 3.

Челюскинцы и их спасители возвращались поездом через ликующую страну — не так уж часто народ переживает время всеобщего душевного подъема! Люди ночами дежурили на полустанках, чтобы просто увидеть проносящиеся мимо вагоны. А уж в больших городах...

Мне поручили «освещать встречу». Еле пробился сквозь толпу у привокзальной площади на перрон. Фоторепортер редакции не полагался по штату, а я кое-как владел громоздким «Фотокором». Больше всего боялся, что снимки не выйдут: разобью стеклянные пластинки негативов, недодержу при съемке, передержу в проявителе — да мало ли что может случиться.

Поезд, украшенный цветами и еловыми ветками, медленно подошел к вокзалу. Крики «ура!», два оркестра, люди мечутся от вагона к вагону. Оттуда выходят челюскинцы, но я не всех знаю в лицо. Где капитан Воронин?

И тут вижу Молокова. Кивает приветливо, здоровается. Чувствую, что сразу вырастаю на голову. «А это товарищ Бобров, — показывает Василий Сергеевич. — Заместитель Отто Юльевича». Снимаю с руки, без штатива, на малочувствительные пластинки. Протягиваю блокнот, прошу написать хотя бы несколько строк для нашей газеты.

На следующий день хожу именинником: снимки и интервью — на первой полосе «Красноярского рабочего», мне — благодарность в приказе.

В Арктике год от года креп многообещающий союз корабля с самолетом.

Точнее, союз корабля с гидропланом. Воздушные дороги к океану пролегали над реками. Гидропланы с поплавками на шасси, либо летающие лодки, приводнявшиеся прямо на днище, не нуждались в аэродромах. Была бы речная или озерная гладь.

Зимой поплавки заменялись лыжами, и на льду Енисея расчищались взлетно-посадочные полосы.

В тридцатых годах именно Енисей был главной среди воздушных дорог в Арктику, а Красноярск — тем местом, где летчики готовились к дальним рейсам. Протока за бывшим Телячьим островом, переименованным в остров Молокова, принимала и отправляла машины полярной авиации.

Перелетами руководила Енисейская авиагруппа. Она помещалась в двухэтажном деревянном доме на улице Вейнбаума. Каким же малым штатом обходились тогда важные, нужные организации! Весь рабочий состав размещался в небольших комнатах первого этажа. На втором жил начальник группы Минин, участник гражданской войны, человек партизанской хватки, крикун и ругатель. Там же останавливались летчики, готовящиеся к полету или возвратившиеся из Арктики.

И в этом вот небольшом доме сосредотачивалось командование всеми воздушными операциями на Енисейском Севере, куда от Красноярска по прямой было больше двух тысяч километров, а если развернуть оперативный фронт зимовок и районы ледовых разведок, набиралось еще тысячи три-четыре.

Редакцию и авиагруппу разделяли менее десяти минут хода. Редкий день я не заглядывал туда — и какие знакомства там завязывались! Тогда рейсы на Север считались экспедиционными перелетами. Скажем, перелет Москва — Тикси, Москва — Якутск, Москва — Диксон. И все маршруты — через Красноярск.

Буду честен: некоторые, быстро ставшие известными, полярные летчики свысока смотрели на пишущую братию, разговаривали неохотно: «Небось, наврете с три короба». Но Василий Молоков, Павел Головин, Василий Махоткин, Иван Черевичий, Михаил Водопьянов, Анатолий Алексеев да и многие другие обладали достаточной душевной культурой, чтобы найти время для журналиста, проторчавшего несколько часов на стылом аэродроме в ожидании самолета, севшего где-то на вынужденную.

Однажды в феврале 1935 года я встречал летчика Галышева; перелет Москва — Красноярск — Дудинка — Якутск — Тикси. Из кабины раньше пилота выскочил стройный парень в щегольской куртке из шкуры тюленя и шлеме летчика. Увидел меня, стоявшего с блокнотом и фотоаппаратом.

— Коллега? Рябчиков Евгений, «Комсомольская правда». Интервью Галышева для «Красноярского рабочего»? Организуем. А где телеграф? Междугородный телефон?

Он поразил меня невероятным напором. Помчался в диспетчерскую. «Вход посторонним воспрещен!» Не для него написано! Распахнул дверь, мгновенно разыскал нужного человека. Узнал сводку погоды. Передал «молнию» в Москву о прилете. На ходу, нет, вернее на бегу, сообщил мне телеграфным языком, как летели. «Перепечатаешь, покажешь Галышеву, если нужна его виза». Записал мой редакционный телефон.

Едва я успел сдать сообщение о прилете — звонок:

— Рябчиков. Я тут расспрашивал товарищей о тебе. Дней через пять из Москвы вылетает Черевичный. За ним следом — Молоков. Через Красноярск на Диксон. С ним от «Правды» Горбатов, от «Известий» Эль-Регистан. У нас в Красноярске корреспондента нет. Согласен давать «Комсомолке» информацию о полярных перелетах? Да? Ах, знаешь Молокова и Черевичного! Долго будешь в редакции? Заеду, договоримся окончательно.

Он появился довольно поздно: «встречался с разными людьми». От меня позвонил в Ачинск председателю горсовета. Тот уже ушел домой. Узнал домашний телефон. Ответила жена: «Петр Филиппович отдыхает». — «Разбудите». Представился, сказал, что пролетал сегодня над Ачинском. Пожалуйста, несколько слов о городе.

Моя заметка о прилете «известного пилота В. Л. Галышева» в Красноярск была довольно куцей. Я написал, что Галышев участвовал в гражданской войне, имел несколько боевых вылетов против басмачей, награжден орденом Красного Знамени. «Причем это здесь? — недовольно поморщился летчик. — Ну было и было, теперь наше дело — Север. Лучше вычеркните о басмачах». Я добавил еще две-три фразы о его дальнейших планах, а мне бы следовало спросить:

— Виктор Львович, вам не приходилось раньше бывать в Красноярске?

И тогда я, наверное, услышал бы историю, начало которой видел сам. Мы, школьники, бегали зимой 1926 года на протоку вблизи Посадного острова, где прямо на льду механики собирали самолет «Моссовет». На нем летчик Галышев должен был проложить пробную линию от Красноярска до Туруханска, а если повезет, то и до Дудинки.

Неистовый репортер Евгений Рябчиков улетел, а моя подпись стала появляться на страницах «Комсомолки».

Первый раз — под заметкой в десять строк о прилете Молокова.

Василий Сергеевич попросил меня показать Горбатову наш город. Мы познакомились раньше, во время перелета из Москвы в Сибирь эскадрильи легких спортивных самолетов «АИР-6». Горбатов был тогда в военной форме с голубыми петлицами. Кажется, его назначили комиссаром перелета. Писатель, уже издавший первые книги, он подробно рассказал мне о том, что за машины «АИР-6» и почему их испытывают в Сибири.

Теперь он хотел поближе разглядеть Красноярск. Сначала пошли в музей. Он заинтересовался историей Красноярской республики, осадой железнодорожных мастерских, где укрылись восставшие рабочие: «Надо туда съездить, посмотреть». В отделе Севера мы провели часа полтора. Расспрашивал, записывал, даже набросал в блокноте детали облачения шамана.

Музей — на берегу Енисея. Пошли по набережной. Я рассказывал о енисейских ледоходах. «Неужели льдины действительно выползают к этой лестнице? — удивлялся он. — Так высоко? Это точно, вот именно сюда?»

Перелет с Молоковым был долгим, трудным. Горбатов остался на Диксоне, уступив свое место в самолете заболевшему зимовщику. Позднее еще раз облетел с Василием Сергеевичем чуть не все полярные станции вдоль Северного морского пути. Написал книгу «Обыкновенная Арктика», где жизнь и быт полярников были очищены от привычного налета поверхностной романтики. Я перечитал ее недавно — нет, не устарела, осталась, быть может, самым правдивым повествованием об Арктике середины тридцатых годов.

Мне трудно хотя бы просто назвать места, куда меня приводили задания, любознательность,

стремление больше видеть, не упустить интересных знакомств.

Однажды нахально втиснулся в самолет, на котором начальник Главсевморпути Отто Юльевич Шмидт в сопровождении ответственных товарищей совершал облет Енисея.

Мы взлетали с воды и садились на воду. На стоянках сопровождающие лица испепеляли меня взглядами, когда я, действуя локтями, протискивался ближе к своему кумиру. Большой портрет Шмидта, выпущенный после челюскинской эпопеи, висел у меня дома в инкрустированной медью старинной раме. Второй — над столом в редакции. Теперь я видел ученого близко, рядом.

Меня поразили его светлые глаза — на портрете они представлялись темными, «пронзительными», — его мягкость, деликатность в разговорах с хозяйственниками. Тогда начальство обычно круто «распекало» подчиненных. Шмидт только сжимал в кулак знаменитую бороду, да на его бледном лице, которое почему-то не брал полярный загар, появлялись красные пятна...

Две навигации я провел на грузовом теплоходе, считался членом команды. Судно ходило в экспедиционные рейсы. Один длился несколько месяцев. Мы прошли весь Нижний Енисей, часть Карского моря и по реке Пясине пересекли Таймыр. Рассказ об этом походе читатель найдет дальше.

Другие были на «дикие притоки» — так в тридцатых годах называли Подкаменную и Нижнюю Тунгуску. Там не существовало регулярного судоходства. Обе изобиловали порогами. Крупное судно — а теплоход «Красноярский рабочий» был именно таким — могло с риском проскочить их только в половодье.

На Подкаменной Тунгуске мы останавливались возле усталых медвежьими шкурами шалашей кетов

— загадочного северного народа, о языке и происхождении которого написаны десятки научных трудов. Грузы каравана возле кипящего Большого порога были переданы илимкам — легким деревянным суденышкам. Илимка идет под парусом, а если ветер встречный, ее тянут бурлаки.

Да, да, самые настоящие бурлаки, только в здешних местах их называли лямщиками! На Волге лямки давно в музеях, а здесь — в бурлацкой тяге. Делали их из распаренной бересты. Мы с помощником капитана выпросили у бурлаков парочку, чтобы вместе с докладом послать в Москву, в Главсевморпуть: товарищи, ведь не XIX век. пора строить для притоков специальный флот!

Второй рейс был по Нижней Тунгуске. Этот приток Енисея длиннее Днепра, почти вдвое превосходит Рейн и лишь немногим уступает Дунаю. Река гонит воду между высоких скалистых гор, образуя опасные для судов воронки водоворотов и пороги, через которые мощное судно с трудом вытягивает по одной баржонке.

На горах — снег. Почти день мы простояли из-за налетевшей со стороны океана пурги. А ведь было уже начало июня.

Впервые большое судно прошло до поселка Туры, в самый центр земли таежных следопытов-эвенков. Эвенки — коренные из коренных жителей северной тайги, их предки обитали здесь почти пятнадцать тысяч лет назад.

«Рейс в Эвенкию» — так назвал я первую свою книгу, рассказывающую о последних днях «дикости» северных рек.

Ее издали в 1939 году.

Кое-что из истории с географией

Современники не оценили предвидение великого Михайлы Ломоносова, сына неграмотного помора, с малолетства ходившего с отцом на промысел в северные воды. Речь идет, конечно, о фразе, ставшей в наше время крылатой: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном...»

Мы обычно повторяем только первую ее часть, непростительно забывая о второй. Не знаю, как сегодня, но еще недавно даже в новосибирском Академгородке большой транспарант укорачивал мысль Ломоносова на три последних слова. Почему? Не берусь ответить.

А можно ли без них?

Ведь крылатая фраза великого ученого возникла из глубокого осмысления насущных нужд и возможностей Отечества в его время и в будущем, которое он предвидел.

Через лабораторию Ломоносова прошло немало образцов природных ископаемых богатств Севера. Северный океан занимал великого ученого на протяжении всей его жизни. Свои мысли Ломоносов обобщил в ряде трудов. Среди них — «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирским океаном в Восточную Индию». Поиски такого пути были, как известно, целью многих полярных экспедиций» Ломоносов не только первым научно обосновал возможность дальних плаваний в Северном океане, но и разработал маршрут экспедиции по отысканию северо-восточного прохода. Было построено три корабля. Ломоносов составил инструкцию для мореплавателей и карту с их возможными маршрутами.

Корабли экспедиции, которой руководил опытный моряк Василий Чичагов, начали плавание в год смерти великого ученого. Экспедиция не нашла проход из Северного океана в Тихий, но собрала немало ценных сведений для будущих полярных исследователей.

Радищев верил, что потомки товарищей Ермака «будут искать и открывать проход в непроходимых льдах Северного океана» для общения Сибири с Европой. Он собирал сведения о короткой дороге в Карское море через пролив Югорский Шар и признавался: «Я бы с охотой предложил себя для нахождения этого прохода, несмотря на опасности, обычные в сего рода предприятиях».

О «Северном океане» Менделеев писал:

«Победа над его льдами составляет один из экономических вопросов будущности северо-востока европейской России и почти всей Сибири...»

И еще, он же:

«В Ледовитом Океане будущая Россия должна найти свои пути выхода... Если мы победили твердыни гор, надо и льды побороть. А около льдов немало золота и всякого иного добра — своя Америка».

«Надо и льды побороть». Было это великое дело не просто поисками надежных средств ледового плавания. Нет, предстояло победить косность, застойность мысли, консерватизм, своекорыстие различных влиятельных лиц, множество бюрократических препон, которые, видоизменившись, остались недоброй приметой и нашего времени.

Степан Осипович Макаров, отнюдь не безвестный изобретатель, а флотоводец, адмирал, разработал проект и построил ледокол «Ермак». После первых, не вполне удачных опытов, часто сопутствующих всякому новому делу, Макарову пришлось вести бой не со льдами, а с высокопоставленными противниками его

идеи. Сам государь-император отстранил Макарова от продолжения плаваний.

И если потерпел поражение адмирал, то что говорить о людях, чипов, званий, а также веса в правительственных кругах не имевших?

Я взял том Большой Советской Энциклопедии. Фамилия «Сидоров» на Руси достаточно распространенная. Пять Сидоровых были сочтены достойными упоминания. Все пятеро — ученые.

А был еще Сидоров Михаил Константинович, архангелогородец, приехавший попытать счастья в Красноярск. Поступил в конторщики, стал домашним учителем в семье золотопромышленника. У Сидорова обнаружилось поразительное чутье в разведках золотоносных жил, доля первооткрывателя превратила конторщика в миллионера.

Миллионер оказался человеком странным, с точки зрения властей даже подозрительным: подумать только, когда в Сибири заговорили было об открытии университета, сразу отвалил на эту, по мнению властей, зловредную цель пуд золота.

Сидоров написал книгу «Север России». В этом томе свыше пятисот страниц. Там немало наивного, автору явно не хватало знаний, иногда предприниматель подавляет в нем исследователя.

Один из разделов книги озаглавлен: «Проект о заселении севера Империи, об улучшении положения его жителей и о развитии внешней торговли». Внешняя торговля — через моря Северного Ледовитого океана. Раздел был предварительно напечатан в Тобольске отдельным выпуском, который автор послал «на высочайшее имя».

Ответил ему генерал Зиновьев.

«Так как на Севере постоянные льды, и хлебопашество невозможно, и никакие другие промыслы немыслимы, то, по моему мнению и моих

приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопчете наоборот и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на Севере быть не может. Такие идеи могут проводить только помешанные».

Этот ответ — настоящая классика казенного скудоумия, и я не сомневаюсь, что он знаком многим читателям. Зиновьев был не только придворным генералом, но и воспитателем будущего царя Александра III. Ответ Сидорову не просто упражнение в острословии. В нем — политика царского двора («по моему мнению и моих приятелей»), причем политика сложившаяся, устойчивая.

Сидорова травила печать, его подвергли унижительному обследованию по доносу, будто он принадлежит к секте скопцов, возбуждали против него уголовные дела.

Он всюду натыкался на непробиваемую стену недоверия. Предложил Географическому обществу денежную премию для того, кто первым приведет морем корабль к устью Оби или Енисея — у него не приняли деньги. Из песни слова не выкинешь: вице-председатель общества, полярный мореплаватель Федор Литке утверждал, что у русских нет моряка, который согласился бы плыть морем к Енисею, но заметил, что подобные экспедиции могли бы снарядить англичане.

Сидоров отправился в Англию, посетил Норвегию. Премия, которую отклонило Географическое общество, заинтересовала английского капитана Виггинса. И он провел по Карскому морю торговые суда не один, а несколько раз.

Значит, все же прав был Литке? Только Англия и англичане?

Но снаряженная в Енисейске парусная русская шхуна «Утренняя заря» с русским капитаном Давидом

Шваненбергом и с командой всего из пяти человек в 1877 году прошла от устья Енисея через Карское, Баренцево, Норвежское, Северное и Балтийское моря в Петербург.

Шведский путешественник Норденшельд послал Сидорову, организовавшему это плавание, телеграмму: «Да рассеет «Утренняя заря» мрак, который до сих пор препятствовал верному суждению о судоходстве в Сибирь».

Сам Адольф Эрик Норденшельд после удачных плаваний в Карском море вознамерился летом 1878 года пройти весь Северный морской путь с запада на восток. Вынужденно перезимовав в обидной близости от Берингова пролива, его «Вега» весной следующего года обогнула мыс Дежнева.

На первой же странице своей книги о триумфальном плавании Норденшельд упоминает имя Александра Михайловича Сибирякова, человека, который предложил денежную помощь для снаряжения экспедиции.

Вот самая краткая справка об этом иркутянине:

«Русский золотопромышленник, исследователь Сибири. Окончил политехникум в Цюрихе. Финансировал полярные экспедиции А. Э. Норденшельда (1878—79), А. В. Григорьева (1879—80), а также издание трудов по истории Сибири».

Но не только финансировал: сам ходил на шхуне в Карском море, добирался до устья Печоры, переваливал Урал на оленях.

«Его именем названы остров в Карском море и ледокол», — заключает справка.

Экспедиция, которой вторично, после Норденшельда, удалось пройти весь Северный морской путь с востока на запад и притом сделать одно из величайших открытий XX века, состоялась в 1912-1915 годах.

Два ледокольных транспорта «Таймыр» и «Вайгач», базировавшиеся во Владивостоке, предпринимали попытки трижды. В 1913 году Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана — таково было ее название— командовал энергичный моряк Борис Вилькицкий. Там, где севернее мыса Челюскин на картах простиралось открытое море, с «Таймыра» и «Вайгача» увидели неведомую землю.

Над новой территорией России был поднят национальный флаг. С кораблей обследовали часть ее побережья. Моряки не знали тогда, что им удалось открыть последний большой участок суши земного шара.

После нелегкой зимовки 1914 года корабли освободились от ледового плена и осенью следующего года их торжественно встретил Архангельск. Выдающаяся, блестящая экспедиция! Но в мире бушевала война. Прославленный исследователь Руал Амундсен заметил с сожалением, что в обычное время экспедиция восхитила бы весь цивилизованный мир.

Между тем события величайшего значения потрясли планету. В России — Октябрь, установление Советской власти, сразу взявшей за решение крупнейших политических и хозяйственных задач. Не была забыта и Арктика.

Ленинским декретом еще в 1918 году создавалась экспедиция для гидрографических работ в Северном Ледовитом океане. Следом за ней — Северная научно-промысловая.

«В целях всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов и побережий, имеющих в настоящее время государственно-важное значение...» — так начинался подписанный В. И. Лениным в 1921 году декрет о создании Плавучего морского научного института. Его

базой стал специально оборудованный корабль «Персей», совершивший свыше 80 научных экспедиций.

Планомерность, целенаправленность, сочетание научных и хозяйственных интересов — вот что отличало первые же шаги Советской власти в районах Крайнего Севера.

Владимир Ильич внимательно следил за Карской экспедицией 1921 года, положившей начало нормальным рейсам морских судов к устью Оби и Енисея, где их встречали речные караваны.

Подобными далеко нацеленными замыслами и конкретными практическими делами начался советский период освоения Арктики.

Признание, быть может, горькое...

Мое настоящее «полярное» время ушло...

Наверное, Почетная грамота «за долголетнюю и успешную работу по изучению и освоению Северного морского пути», полученная мной к 25-летию Главсевморпути, как бы подвела черту под периодом моей прочной и постоянной связи с Арктикой.

Время, когда я жил Севером и мотался по его просторам, было для меня замечательным и уж, конечно, неповторимым. Интерес к его сегодняшнему дню, как и прежде, гонит меня за черту Полярного круга. Теперь добраться туда куда проще, легче, чем полсотни лет назад.

Но о сегодняшнем дне тех мест гораздо больше меня знают и куда глубже пишут другие. Тут моя доля — лишь короткие сопоставления с былым для завершенности общей картины. В рубке современного корабля я иногда спрашиваю: «А это что такое? А это?» Однако я — свой в Музее Арктики и Антарктики. Экспонаты тридцатых годов — мой мир, где все мне близко и дорого. Это было мое время, и оно ушло, оставив меня одним из уже немногих своих свидетелей.

Первый беспосадочный перелет через Атлантику между Старым и Новым светом был событием мирового звучания. Это произошло в 1927 году.

В зрелые годы я семь раз пересекал пространство, разделяющее Европу и Америку, на скоростных воздушных лайнерах. С каждым разом все быстрее и удобнее. Со мной летали и глубокие старцы и грудные младенцы. Что осталось от этих перелетов? Сувенирные значки: позолоченные крылышки с незаслуженной лестной надписью «пилот» и названием трансатлантических авиакомпаний.

А вот впечатление первого полета на двухместном тихоходе, где третьим пассажиром был сидящий у меня на коленях «заяц», сын командира эскадрильи, — это навсегда.

Мой знакомый писатель побывал более тридцати лет назад на мысе Челюскин. Посвятил этому целую главу. В последней своей книге лишь упомянул, что возле мыса даже летом ветер громоздит торосы, и добавил: «Я был здесь в начале августа и ходил по льдинам». Личные впечатления сжал до одной фразы. Может, потому, что Челюскин утратил притягательность недоступности и загадочности, стал обычной полярной станцией.

Но обыденность трансатлантических перелетов не зачеркивает имени пилота Линдберга, первым перелетевшего океан. История открытия мыса Челюскин, описание первых зимовок на его скалах навсегда останутся героическими страницами истории Арктики.

И я счастлив, что в молодости поднимался по трапам судов-легенд, которые сегодня — лишь на снимках и в воспоминаниях. Их названия не забыты, они перешли к другим кораблям. Так дети наследуют фамилии отцов.

Я счастлив, что летал в разведки на машинах, где не было приборов для ориентировки в тумане, а тем более для ночных полетов.

Карское море? Теперь впечатления короткого летнего рейса в его водах украшают дневники туристов. В них — названия мысов, островов, заливов, вряд ли говорящие что-либо сегодняшнему путешественнику. Я же, разглядывая лоцию, испытывал и горечь, и грусть, и волнение. Из-за букв, складывавших названия, будто сквозь туман смотрели на меня знакомые лица моряков, летчиков, гидрографов.

С этими «мысами», «заливами» «островами» встречался я в тесной кабине самолета линии Красноярск — Дудинка, за бильярдным столом плотно закрытого непогодой аэропорта в устье Подкаменной Тунгуски, на улицах Игарки, на покрытых шерстью линяющих ездовых собак камнях Диксона.

Для меня и сегодня живы незабвенные герои Севера тридцатых годов. Я слышу их голоса, вижу улыбки. А они— уже острова, заливы, мысы...

Об Арктике, о ее людях — несколько моих книг, написанных в разные годы и переведенных в ряде стран. О Енисейском Севере — очерки, путевые повести, документальные рассказы.

«Кто хочет увидеть гении человеческий в его благороднейшей борьбе против суеверий и мрака, пусть прочтет историю арктических путешествий, прочтет о людях, которые в те времена, когда зимовка среди полярной ночи грозила верной смертью, все-таки шли с развевающимися знаменами навстречу неведомому».

Так писал Фритъоф Нансен, который прижизненно стал славой Арктики. Его призыв ничуть не устарел. Арктика изменилась. Но и сегодня она требует от человека многого. Забывать историю ее открытия и освоения непростительно для жителя страны, в которой Крайний Север и приравненные к нему районы значат многое и будут значить чем дальше, тем больше.

В этой книге собрана часть того, что я писал о Севере. Мне казалось полезным как бы заново оглядеть пути, поступки, характеры людей, добившихся на северных параллелях наибольшего в сравнении с остальными. Как они перешагивали порог, о который спотыкались другие? Что из их опыта, моральных правил, отношений к спутникам на общем нелегком пути заслуживает изучения и подражания, а что неприемлемо для сегодняшнего северянина?

Сколько-нибудь полная история Енисейского Севера, а тем более всей Советской Арктики — не моя задача. О некоторых, даже весьма важных, а потому общеизвестных событиях в книге лишь упоминается. Последние годы были щедры на юбилеи: полвека первой воздушной экспедиции на макушку планеты, полвека дрейфующей станции «Северный полюс-1», столько же великим перелетам Советский Союз — Америка... Этим славным этапным событиям печать уделила большое внимание.

Я не заботился и о хронологической последовательности. Для меня важен поиск закономерностей, изменяющих отношение человека к Северу и северян друг к другу.

То, что вошло в книгу из ранее опубликованного, переработано и дополнено. Всюду я старался продолжить повествование до наших дней, кое-где заглянуть в день завтрашний. Поэтому и в тех ранее печатавшихся рассказах, которым оставлены прежние названия, читатель найдет новое.

Енисейскому Северу самой историей предопределено особое место в освоении Арктики. Это основная тема книги, связанная, однако, со всем тем, что человек сделал и делает в арктических широтах.

От Енисея, пересекающего, примерно, пополам карту страны, простираются морские и воздушные дороги к устьям других великих сибирских рек, к островам и архипелагам полярных вод. Здесь граница двух главных участков Северного морского пути.

Герои книги — люди, смело шедшие во льды океана. Они вдохнули жизнь в его побережья. Их нелегкий труд первопроходцев помог в послеоктябрьское время освоить нашу национальную транспортную магистраль от Кольского полуострова до мыса Дежнева, откуда на запад и восток разветвляются дороги в морские просторы планеты.

Глава II

Герои не только своего времени

Почему Фритъоф Нансен?



В нашем доме была книга, на обложке которой рулевой вел судно навстречу встающему над волнами солнцу. На полях сохранились чьи-то пометки остро очиненным карандашом.

Называлась книга «В страну будущего». Написал ее в 1913 году Фритъоф Нансен. Про Сибирь, про Енисей. Я пробовал читать. Не понравилось. Никаких приключений. Правда, интересные снимки. На одном, снятом с горы над Красноярском, даже отыскал крышу нашего дома.

Когда я впервые перелистал «В страну будущего», мне было лет двенадцать. Вот книги Джека Лондона — это да! Я зачитывался ими до самозабвения, бредил героями Клондайка.

Но однажды мне попалась книжка о плавании «Фрама». Не помню автора. Может, это был просто пересказ в географической хрестоматии. Меня поразило описание случайной встречи Нансена, превратившегося после зимовки на необитаемом острове в настоящего дикаря, с английским путешественником Джексоном.

Заинтересовавшись, стал искать другие книги о Нансене. Нашел немного. Но понял: его невыдуманные, «взаправдашние» приключения не менее интересны, чем вычитанные в романах.

Шли годы, и мне самому довелось побывать в Арктике, потом в Норвегии. Тогда были еще живы люди, помнившие Нансена. Впечатления накапливались, появился кое-какой литературный опыт. Я издал уже несколько книг, и чем дальше, тем больше мне хотелось взяться за документальную повесть о Нансене. Конечно, перечитал все его книги и все книги о нем, какие мог достать.

Великий норвежец знал не только полярные воды берегов знакомого мне Таймыра, но и прошел по Енисею.

Я снова и снова перечитывал уже совсем другими глазами «В, страну будущего», особенно страницы, посвященные Красноярску. Угадывал людей, которые не были поименно названы в книге, разыскивал их и утверждался в верности своих догадок.

Приезд Нансена в 1913 году, конечно же, оставил глубокий след у красноярцев. В бедной событиями жизни бывшей Енисейской губернии он мог сравниться разве что с падением Тунгусского метеорита. Еще бы, сам Нансен у нас в Красноярске! Тот самый Нансен, мировая знаменитость!

Когда я начал собирать материалы для повести, на всякий случай спросил мать, не запало ли ей что в память о приезде великого норвежца. Может, слышала от знакомых?

— Почему «слышала»?! — удивилась мать. — Нансена я видела так, как сейчас вижу тебя. Совсем близко.

И она рассказала, как красноярцы встречали гостя.

Мне было тогда два года. Меня оставили с бабушкой. Бабушка долго уговаривала мать не ходить, потому что встречу назначили в двух местах: за городом, у кладбища на горе, где стояли верстовые столбы Енисейского тракта, и у почтамта. Мать непременно хотела идти к кладбищу, а приехать Нансен должен был только под вечер, вот бабушка и беспокоилась...

Для встречи собрался «весь город». День выдался теплый. Все приоделись, как на гулянье в городской сад. Гимназистов старших классов распустили с полдня.

К вечеру начал накрапывать дождь, но никто не расходился, только некоторые укрылись на паперти кладбищенской церкви. Стало темнеть. Тогда разожгли костры. А дождь все лил. Прошло еще сколько-то времени, но сибиряки — народ терпеливый. Наконец, галопом мчится казак:

— Едут! Едут!

Тут зажгли факелы возле арки, украшенной еловыми ветками и флагами. Два тарантаса в окружении казаков показались на дороге. От загнанных лошадей валил пар. Нансен был в первом тарантасе.

— Он снял шляпу — она намочла, поля обвисли — и сказал по-русски: «Здравствуйте!» Нансен показался мне ужасно старым: седые редкие волосы. А я-то помнила его портреты еще по гимназии: белокурый викинг в медвежьей шубе. Очень была разочарована!

В 1955 году я принялся за дело. Два года спустя повесть увидела свет. Ее появление благожелательно отметила норвежская печать.

Я продолжал работу над повестью, снова побывал в Норвегии, разыскивал следы пребывания Нансена в

Москве, Ленинграде, Поволжье, Армении.

В общем, работа над книгой — она выдержала четыре издания — продолжается и по сей день. Бережно, по крупицам, собираю все, что удастся обнаружить в архивах, в старых газетах, журналах. Совсем недавно расспросил человека, с которым сорок лет назад познакомился в Туве, но не подозревал, что он в юные годы помогал Нансену в Красноярске.

В эту книгу из повести включены лишь отдельные переработанные отрывки, дополняющие впечатления, размышления и различные документальные материалы, за долгие годы собранные автором.

О Фритьофе Нансене говорили, что он был велик как исследователь Арктики, более велик как ученый, еще более велик как человек.

И вот что дорого каждому из нас. План его главной полярной одиссеи, встретивший довольно резкие возражения авторитетных полярных путешественников в Западной Европе и в Америке, был горячо поддержан русскими учеными. Россия практически помогла его осуществить. Сам маршрут необычайного путешествия на значительном расстоянии проходил вдоль нашего северного побережья.

Научные исследования Нансена касались тех проблем Арктики, которые были особенно важны для освоения Северного морского пути и всего арктического бассейна. Уже современники великого норвежца признавали, что он открыл для мировой науки Северный Ледовитый океан: до него знали только прибрежные арктические моря. И это был поистине научный прорыв в будущее, как бы подготавливавший то освоение вод и земель высоких широт, которое затем успешно осуществила наша страна.

Еще более велик как человек... И снова знаменательное скрещение путей. Фритьоф Нансен стал другом нашей страны в тяжелую, злую для нее

пору. Он проявил себя как настоящий гуманист, одним из первых среди крупнейших деятелей Запада начав кампанию международной помощи голодающим Поволжья, пострадавшего от катастрофической засухи 1921 года.

Нансена травил буржуазная печать, называя его человеком, «продавшимся красным», чуть ли не большевистским комиссаром. А он, твердый, непреклонный, не отступил ни на шаг, поехал в бедствующие губернии, чтобы затем рассказать всему миру о том, что видел.

Конечно, не один лишь Нансен был удачлив в полярных экспедициях. Не только он открывал для науки тайны Арктики, закономерности в дрейфе льдов, направлениях течений, глубинах океана. Не Нансен спас голодающих, главное сделало Советское правительство, организации международной рабочей помощи. Но его роль во всем этом нельзя приуменьшать. Человек с большой буквы, он остался героем и за рамками своего времени.

Читатель найдет здесь лишь штрихи его биографии, причем прежде всего связанные с нашей страной, с Сибирью, с теми сторонами новаторской деятельности исследователя, ученого, мыслителя, которые заставили многое пересмотреть, ободрили тех, кто верил, что пространства от Северного Полярного круга до полюса еще очень и очень пригодятся человечеству.

Фритъоф Нансен родился в окруженной лесами маленькой усадьбе неподалеку от Осло, в 1861 году. Сохранилось немало воспоминаний о его спартанском детстве. Например, о том, как мать, увидев, что сын засадил глубоко в губу большой рыболовный крючок, спокойно взяла бритву: «Будет больно, но ты сам виноват».

Летом Фритъоф с братом Александром дневал и ночевал в лесу. Поспит в шалаше, а до света — к реке:

самый клев форели. В лес никаких припасов братьям не давали: что поймают, подстрелят, тем и живут.

Фотография Фритьофа Нансена студента: белокурый, долговязый, в нескладной глухой куртке с двумя рядами мелких пуговиц, брюки сильно раздулись в коленках. Это снято в годы его спортивных успехов: чемпион Норвегии по конькам, призер лыжных гонок.

В арктические моря, в первую свою экспедицию, Нансен ушел на промысловом судне «Викинг». Он вел жизнь зверобоя. Носил жесткую брезентовую робу. Ходил на вылазки за тюленями, стрелял, вытаскивал туши из ледяной воды, свеживал. Валился на койку после непрерывного двенадцатичасового промысла. Бил багром акул. Прославился как неутомимый и бесстрашный охотник за белыми медведями. А помимо всего, вел наблюдения по особой программе: льды, течения, погода, места скопления зверя.

Однажды неподалеку от берегов Гренландии «Викинг» застрял среди льдин. Нансен, не терпевший безделья, спустился за борт. На одной из льдин он еще издали заметил что-то серое. Пошел туда. Серое на льдине оказалось плавником — остатками оббитого волнами, истертого льдами дерева. Такие деревья выносятся в океан реками: иногда на побережье скапливаются целые горы плавника.

Нансен склонился над обломком. Сосна? Да, пожалуй. Откуда она попала сюда — из Америки? Впрочем, тут и гадать нечего: капитан «Викинга» говорил ему, что к Гренландии часто выносит сибирский лес.

Но не значит ли это, что существует постоянное движение, постоянный дрейф льдов, который начинается в море возле берегов Сибири и продолжается где-то здесь, у берегов Гренландии? Вот бы использовать это для какой-нибудь экспедиции...

Мысль была смутной, но запала в копилку памяти.

А вскоре начался промысел тюленей, целиком захвативший азартного охотника. Если тюлени появились, у зверобоев не бывает перекуров. Но случается и так, что море словно вымирает. День, другой, третий — сколько ни шарь взглядом, вокруг только пустые белые льдины.

В такие дни Нансен карабкался на мачту в «воронье гнездо», откуда дозорный обычно наблюдает за морем. Подолгу смотрел на берег Гренландии. «Викинга» несло вдоль неисследованного восточного побережья этого гигантского острова. В лучах солнца сияли его снежные горные вершины. Пояс густо движущихся льдов, среди которых виднелось несколько довольно крупных айсбергов, казалось, охранял подступы к острову, преграждая путь кораблям.

Но действительно ли непреодолим этот пояс? Неужели горстка смельчаков, выносливых, неприхотливых, не сумела бы пробиться через него, чтобы, поднявшись на ледники, узнать наконец, что скрывается за горными цепями, в центре Гренландии?

Эта идея захватила его. Он даже попросил у капитана разрешения сделать небольшую разведку. Сейчас «Викинг» как раз недалеко от берега, и если взять шлюпку, то...

Но сколько ни упрашивал Нансен, капитан был непреклонен, а под конец рассердился и буркнул что-то о фокусах «сухопутных крыс». Разве льды — игрушка? Сейчас они кажутся проходимыми, а через час все переменится.

После возвращения из экспедиции Нансена неожиданно пригласили занять место научного сотрудника музея в Бергене. Охотника на тюленей посадили за микроскоп, чтобы изучать мизостом — крохотных морских червей. Год спустя он писал отцу, что стал «заправским домашним поросенком», терпеливо трудится над диссертацией.

Иногда Нансен уезжал из Бергена в горы, делал там сумасшедшие переходы на лыжах, спал в снегу. Зачем?

Ну мало ли зачем, просто так, чтобы не обрасти жиром...

И вдруг... Можно было представить удивление бергенцев: этот Нансен, получивший золотую медаль за научный труд о мизостомах, Нансен, которого приглашают работать в Англию и Америку и который вот-вот получит ученую степень доктора, бросает так блистательно начатую научную карьеру и отправляется в Гренландию, чтобы пересечь на лыжах ее ледяной купол, никем еще не исследованный!

Эта дерзкая экспедиция была для Нансена проверкой действительной ценности всего завоеванного смолоду.

Судно «Язон» подошло к берегам Гренландии летом 1888 года.

От черных угрюмых скал корабль отделял знакомый движущийся пояс. Поднявшись на мачту в «воронье гнездо», Нансен понял: «Язон» не сможет подойти ближе.

Шесть спутников Нансена во главе с капитаном Отто Свердрупом спустились в шлюпки. Коротко ударила корабельная пушка: прощальный салют. Когда шлюпки удалились от «Язона», мрачные тучи напоззли с далеких береговых ледников. Сильное течение крутило льдины в водоворотах. Всю ночь шестеро работали веслами и баграми, а под утро, когда берег был уже близок, острый обломок льдины пропорол борт одной из лодок.

Так начались неприятности, очень осложнившие плавание. Оно продолжалось одиннадцать дней вместо одного-двух.

Все, кто пытался проникнуть в глубь огромного острова, высаживались на западном побережье: там были поселки. Необычность плана Нансена заключалась

в том, чтобы идти с пустынного восточного побережья. Он сразу отрезал возможность отступления. Жег за собой мосты. Только вперед! Они должны были либо пересечь Гренландию и выйти на другой берег, к человеческому жилью, либо погибнуть.

Маленькая экспедиция перегрузила кладь из шлюпок на сани. Люди впряглись в лямки. Начался подъем на ледяной купол Гренландии.

Задержка с высадкой на остров спутала все расчеты и заставила экономить каждый кусок сушеного мяса, каждую каплю керосина. При тяжелейшей физической нагрузке путникам не удавалось поесть вволю, согреться лишней кружкой кофе.

Разреженный воздух на высоте почти трех километров над уровнем моря, куда они поднялись, затруднял дыхание. На переходах борода примерзала к капюшону, образуя ледяную маску. Даже в палатке, где, прижавшись друг к другу в двух спальных мешках, шестеро людей дыханием согревали воздух, термометр показывал иногда сорок градусов мороза.

Но настал, наконец, день, когда сани заметно пошли под уклон. Экспедиция перевалила через вершину ледникового купола. Начался спуск к желанному противоположному берегу. С каждым днем убыстрялся бег саней. И однажды над ледником разнесся крик, нет, не крик, а скорее восторженный вопль:

— Земля! Земля!

Сквозь снежную пелену темнели горные вершины побережья. Великий ледник кончался.

Нансен остановился у обрыва. Внизу была черная влажная земля со слабой зеленью. Полной грудью он вдыхал воздух, пахнувший мокрой травой. Да, они победили!

...Я видел Гренландию только с самолета, летящего из Копенгагена в Нью-Йорк на высоте десяти тысяч метров. Сначала была синь океана. Вдруг что-то белое,

еще и еще. Айсберги. И вот их родина: гренландские ледники. Один из них как раз отвалил в подарок океану здоровенный айсберг, вокруг образовалась каша из ледяных обломков. А дальше лед, лед, лед, затуманенный бушующей внизу пургой. Лед на сотни километров. Вечный лед, пустынный, мертвый. Он казался бесконечным даже с борта скоростного реактивного самолета. И трудно было представить, что его могла пересечь, волоча за собой сани, горстка людей.

Когда экспедиция Нансена вышла на западный берег, к селению Годхоб, там уже проводили последний пароход в Европу. Пришлось зимовать среди эскимосов, и, вначале огорченный, Нансен позднее назвал эту зимовку шестью счастливыми месяцами. Он близко сошелся с аборигенами острова, восхищался их миролюбием, гостеприимством, поразительной приспособляемостью к суровой природе. Он с болью наблюдал, как эскимос, побеждая полярную стихию, в то же время бессилен против алчных пришельцев, из Европы, захвативших земли его предков. Побывав в нескольких селениях, Нансен везде видел одно и то же — угасание народа.

В долгие зимние вечера он набрасывал заметки об эскимосах:

«Каждый раз, когда я видел доказательства их страданий и бедствий, которые мы принесли им, остаток справедливости, все же находящийся в большинстве из нас, будил во мне чувство негодования, и я полон желаний рассказать правду всему миру...»

Весной 1889 года покорители ледяного купола Гренландии отправились на корабле к родным берегам. Нансен увозил набросок будущей книги и ценнейшие материалы наблюдений над природой острова, где формировались важные элементы погоды Северной Атлантики и значительных пространств Европы. Поход

через ледяной купол, уроки жизни среди опасностей, которые Нансен получил у эскимосов, укрепили в нем уверенность, что он сможет со временем взяться в арктической пустыне за более трудное дело, чем пересечение Гренландии.

Нансен не забыл обломок сибирской сосны на льдине.

И однажды молчаливый Отто Свердруп, надежный друг, проверенный на великом леднике, услышал от Нансена о новом замысле, поразившем капитана своей необычностью.

Когда Нансен спросил Свердрупа, согласен ли он участвовать в будущем походе, тот кивнул:

— А почему бы нет?

«Бессмысленный проект самоубийства»

Итак, Северный полюс...

Давно стремились к нему люди, и могилами многих славных были отмечены их пути. Смелчаки шли с разных направлений. Они передвигались различными способами. После их походов остались дневники и книги, то полные веры, то проникнутые отчаянием. Нансен вдумывался в каждую страницу, сопоставлял, сравнивал, искал ошибки, оценивал удачу, отделяя случайные от завоеванных.

Издавна среди китобоев и путешественников, которым удавалось проникать в высокие широты, шел спор: одни говорили, что дальше по пути к полюсу — открытое море, другие — что огромные ледяные поля. Как бы примирив оба взгляда, англичанин Уильям Парри в начале XIX века отправился к полюсу на корабле, взяв с собой шлюпки на полозьях. Покинув свою «Хеклу», моряки впряглись в лямки. Лед не был гладким. И, главное, он медленно дрейфовал, причем иногда к югу, унося путешественников назад. Парри и его люди тридцать пять дней волокли шлюпки к полюсу, но не достигли 83° северной широты.

Попытку повторяли английские, американские, немецкие экспедиции.

Потерпели неудачу верившие в приполюсное открытое море Кент Кэн и Исаак Хейс. Корабль Кольдевея был раздавлен льдами, «Полярис» Холла, покинутый людьми, исчез во мраке полярной ночи.

Фритъоф был подростком, когда на двух кораблях ушел в плавание Джордж Нэрс. Экспедицию отлично снарядили. Английские газеты уверяли, что если

Северный полюс вообще достигаем, то Нэрс дойдет до него.

Но Нэрс не дошел. Санная партия на собачьих упряжках с огромным трудом проникла до 83°20' северной широты. Потеряв нескольких человек, она повернула назад. По пути на родину Нэрс с первого пункта, где был телеграф, поспешил оповестить мир: Северный полюс недостижим.

Те экспедиции, которые снаряжались позднее, не прибавили много нового. Опыт был накоплен, метод сложился, средства определились. Если отбросить частности, то любая экспедиция, в общем, действовала так: сначала корабль пробивался как можно дальше на север и там зимовал. Весной, как только заканчивалась полярная ночь, с него отправлялась в сторону полюса санная партия. Она проходила, сколько хватало сил и продовольствия, затем поворачивала обратно.

Но, думалось Нансену, был ли этот установившийся метод единственно возможным и правильным?

С тех пор как Фритьоф увидел на льдине возле «Викинга» кусок сибирского плавника, необычная полярная экспедиция сначала неясно, потом все отчетливее стала рисоваться его воображению. Фритьоф возвращался к мысли о такой экспедиции снова и снова, думал о ней во время гренландского похода. Постепенно у него созрел план, который он обнародовал в 1890 году, а затем принялся осуществлять.

Соотечественники горячо поддержали национального героя, собрали часть денег для дорогостоящего ледового плавания. Но, выступая затем во многих городах Европы, Нансен слышал мало похвал и много возражений.

Осенью 1892 года, когда подготовка к экспедиции шла полным ходом, Нансен приехал в Лондон, один из мировых центров географической науки. Ему

предстояло выступить на заседании Королевского географического общества перед ветеранами Севера, увенчанными славой и озлобленными неудачами, отдать свой окончательный план на суд тем, кто сохранил веру в могущество человека, и тем, кто утратил ее в минуты горьких раздумий.

Председатель дал слово гостю.

Нансен начал с обзора неудач экспедиций к полюсу. Корабли проникали в Арктику недостаточно далеко для того, чтобы санная партия смогла по дрейфующим льдам преодолеть остающееся пространство.

— Мы должны искать новые пути, — продолжал Нансен. — Если мы попытаемся сделать своими союзниками те силы природы, которые были нашими противниками, то найдем наиболее верный путь к полюсу. Бесполезно идти против течения, как это делали прежние экспедиции. Мы должны искать попутное течение. Только экспедиция «Жаннетты», по моему глубокому убеждению, была на верном пути, хотя и не по своей воле и желанию.

Нансен напомнил трагическую историю экспедиции военно-морского флота Соединенных Штатов Америки.

«Жаннетта» была затерта неподалеку от острова Врангеля и почти два года дрейфовала вместе с уносимыми течением льдами. В 1881 году судно при сжатии было раздавлено северо-восточнее Новосибирских островов. Команда затонувшего корабля во главе с Де Лонгом пошла по дрейфующим льдам к устью Лены. Дошли немногие — голодная смерть косила людей.

А три года спустя возле юго-западного берега Гренландии, следовательно, за тысячи километров от места гибели судна, совсем в другом районе полярного бассейна, эскимосы неожиданно наткнулись на следы погибшей «Жаннетты». Бумаги, подписанные начальником экспедиции Де Лонгом, брюки с меткой

одного из матросов и другие вещи американской экспедиции лежали на большой плавучей льдине.

Как все это попало к берегам Гренландии? Уже вскоре после находки норвежский профессор Мон предположил, что остатки «Жаннетты» продрейфовали на льдине через центр Полярного бассейна.

Да, так оно и было!

Течение севернее берегов Аляски и Сибири, проходящее дальше где-то между полюсом и Землей Франца-Иосифа к берегам Гренландии, действительно существует. Доказательства? Дрейф попавшей в это течение «Жаннетты». Сибирский плавник, выносимый к гренландским берегам. А найденная гренландскими эскимосами метательная дощечка! Такие дощечки употребляют только жители Аляски. А находки микроскопических сибирских растений и животных в иле на льдинах, принесенных к Гренландии!

Так почему бы не воспользоваться этим мощным течением? Пусть оно пронесет горстку людей через те области, достичь которых еще никому не удавалось.

И Нансен рассказал о своей экспедиции. Он намерен отправиться на небольшом судне, может быть, самом крепком из всех, которые до сих пор строились. Корпус у судна — овальный, напоминающий половину расколотого кокосового ореха.

С запасом продовольствия на несколько лет и надежной командой оно пройдет к берегам Сибири, точнее — к Новосибирским островам, и повернет там на север. Кораблю не нужно избегать дрейфующих льдов, этой грозы мореплавателей, — напротив, он заберется в их гущу, надолго вмерзнет в лед. Корабль превратится в дом, уносимый вместе со льдами в сторону полюса. Ему не страшны самые сильные сжатия — необычная форма корпуса рассчитана на то, чтобы льды, напирая на судно, выталкивали, выдавливали его вверх. Никакая санная экспедиция никогда не имела и не может иметь

таких удобств для научной работы, какие будут у команды корабля-лаборатории, корабля-дома.

Возможно, течение не идет прямо через полюс. Корабль может пронести в стороне от него. Если расстояние будет далеким, то неблагоприятно и опасно оставлять судно, чтобы идти к полюсу по дрейфующему льду.

— Но мы, — заключил Нансен, — отправляемся не для того, чтобы найти математическую точку северного конца земной оси. Достижение этой точки само по себе малоценно. Мы отправляемся для исследования обширной неведомой части земного шара, окружающей полюс.

Раздались аплодисменты. То, что сказал норвежец, звучало необычно, спорно, нарушало традиции полярных исследователей. План Нансена был открытым вызовом людям, поседевшим в боях с арктическими льдами.

И вызов был принят. Крупнейшие авторитеты сомневались и в надежности корабля, и в направлении течения, и в праве руководителя экспедиции отсечь удобный, безопасный путь отступления. А если возле полюса суша? Натолкнувшись на нее, корабль прочно засядет там, и тогда...

Лишь немногие географы, и то с оговорками, высказались в пользу плана Нансена.

Заседание затянулось до поздней ночи. Но никто не покидал зала, ожидая, что скажет Нансен.

Наконец ему дали слово. Он поблагодарил за отдельные ценные советы. Однако пусть его уважаемые оппоненты не обижаются: их возражения не были достаточно сильными для того, чтобы изменить его план.

Нансен возвращался в гостиницу пешком по ночному Лондону. Да, старое сопротивлялось! Так было и перед Гренландией. Он не испытывал разочарования.

Напротив! В зале собрались главные противники его идеи — и что же?

Речь, в сущности, шла все о той же пресловутой «линии отступления». Сегодня его противники выражались даже гораздо сдержаннее, чем американский генерал Грили, начальник одной из самых неудачных экспедиций в Арктику. Грили всюду писал, что считает почти невероятной, невыносимой поддержкой или даже сочувствием плану Нансена, потому что он грозит страданиями и смертью участникам экспедиции. Проект норвежца американский генерал назвал «бессмысленным проектом самоубийства».

Это выражение не раз повторялось в тех двухстах с лишним статьях, где на разных языках критиковался план дрейфа.

А вот русский адмирал Макаров прислал письмо, в котором не только одобрял идею экспедиции, но и дружески предложил через год после отплытия ее корабля послать небольшое вспомогательное судно с провизией на Землю Франца-Иосифа. От Русского географического общества Нансен получил телеграмму с пожеланием успеха «в великом предприятии».

Великое предприятие... И — «бессмысленный проект самоубийства». Что ж, время покажет, кто прав.

«Фрам» означает «вперед»

Среди лучших кораблестроителей Норвегии первым считался старый Колин Арчер. На его верфи строилось странное судно, формой действительно напоминавшее половину расколотого кокосового ореха, притом с поверхностью гладкой и скользкой, как у угря.

Спуск корабля был назначен на позднюю осень 1892 года.

Тысячи любопытных расселись по скалам возле верфи. Заключались пари: как Нансен назовет свой корабль? «Северный полюс», «Норвегия», «Белый медведь», «Победитель льдов»? Или Нансену больше по душе имя «Ева» — ведь он недавно женился на Еве Саре, певице, дочери известного ученого, с которой познакомился еще до гренландского похода.

Взволнованный Фритьоф под руку с женой поднялся на подмости к носу судна. Там уже стоял Колин Арчер. За спины почетных гостей неуклюже прятался Свердруп.

Ева вышла вперед. В руках у нее — бутылка шампанского. По старому обычаю строителей, эту бутылку нужно разбить о нос корабля при его «крещении».

Ева ударила сильно, резко. Шампанское залило ей платье, осколки зазвенели о камни. И все услышали:

— «Фрам» будет твоё имя!

«Фрам»! Иностранные журналисты записали, что это короткое слово на норвежском языке означает «вперед». Красный флаг с названием корабля тотчас взвился на флагшток.

Колин Арчер снова поднял руку. Плотники ударили топорами по канатам, вышибли подпорки, и тяжелое

судно заскользило со стапеля в воду по смазанным салом доскам.

Фритьоф пригласил желающих осмотреть «Фрам». Желтые доски палубы покрылись глинистыми отпечатками множества подошв. Знатоки нашли, что внутренние переборки хорошо подкрепляют корпус, сделанный из лучшего дерева. А толщина борта? Ого, восемьдесят сантиметров! На потолках и стенах — несколько слоев войлока, дерева, линолеума, оленьей шерсти. Да, внутри будет тепло и сухо! И светло! Смотрите, горят электрические лампочки. На кораблях это новость...

...«Фрам» и сегодня место паломничества как норвежцев, так и гостей Норвегии. Он сохранен для потомства.

Когда я впервые увидел место его последней стоянки, в Осло была весна, неяркая северная весна. Туманы ползли с фиорда, и желтые мигающие огни на повороте к полуострову Бюгдё призывали к осторожности.

Это полуостров реликвий. Здесь найденные при раскопках корабли викингов. Перемежая торговлю и разбой, они надолго уходили из родных фиордов, и уже в IX веке океан не пугал их. За пятьсот лет до того, как с каравеллы Христофора Колумба увидели берега Америки, викинг Лейф Эрикссон побывал в неведомой стране.

А неподалеку от древних кораблей — еще музеи. Их экспонаты как бы напоминают: дух викингов не угас в норвежцах. В одном — бальзовый плот «Кон-Тики», в другом — «Фрам».

Корабль стоит под сводами застекленного ангара. «Фрам» поднят из родной стихии. Ни одна льдина не коснется больше борта корабля.

Мне знакомо тут все. Знакомо по книгам. И толстая мачта, как бы проросшая сквозь тесную кают-компанию.

И трюм в переплетениях балок, с толстыми шпангоутами из лучшего дуба, придавшими необычную прочность деревянному кораблю. И каюты, каждая со своим шутовым названием: «Феникс», «Успокоение старости», «Гранд-отель», «Таинственная обитель», «Вечный покой»...

Каюта Нансена. Белый столик, комод, спальный диван, обитый красным плюшем, занимают почти всю эту каморку. И ведь нет даже иллюминатора!

Благоговейно разглядывая «Фрам», я завидовал норвежцам. Сколько национальных святынь, подумалось мне, пропало у нас! Много ли реликвий напоминают нам Пржевальского или Седова? А вот норвежцы не пустили свой «Фрам» на слом, и еще многие поколения почувствуют на его палубе дыхание путешествий конца XIX столетия — путешествий без радио и авиации.

Захотелось подробнее узнать историю музея.

«Фрам» уже изрядно обветшал, когда несколько моряков и полярников образовали комитет по спасению корабля. Душой комитета был Отто Свердруп. Он-то и предложил поднять «Фрам» на сушу, сделать над ним крышу. У Свердрупа были даже кое-какие мысли по поводу того, как осуществить первую часть плана. Неужели, говорил он, несколько тысяч молодых норвежцев откажутся взяться за веревки, чтобы по обычаю добрых старых времен своими руками вытянуть корабль на берег?

Но будущему музею были нужны также участок земли и деньги на постройку здания. Свердруп умер раньше, чем комитету, открывшему сбор пожертвований в Норвегии и за границей, удалось сколотить сколько-нибудь значительную сумму. Шел уже 1932 год, а у комитета, как повествует история музея, «снова возникли большие трудности,

бесконечная, никому не нужная переписка, бумажная волокита».

Потом почетное место председателя комитета занял Кнут Рингнес. Это имя не значится среди полярных исследователей, но зато вслед за избранием нового председателя в фонд комитета поступила крупная сумма от известной в Скандинавии пивоваренной фирмы «Рингнес»... Тогда конкурирующая пивоваренная фирма «Фрюденлюнд» предложила деньги, недостающие для покупки участка.

Дальнейшая история музея полна злоключений с проектом, споров с владельцами соседних земельных участков, тщетных попыток собрать деньги на крышу из узорчатой меди, которая увенчала бы строящееся здание. Сбор пожертвований и подарков натурой продолжался до мая 1936 года, когда музей был, наконец, открыт.

Нет, не проста история последней стоянки «Фрама»! Она поучительна, в частности, и в том смысле, что иногда мы, недостаточно зная нравы чужих стран, принимаем плоды упорных многолетних усилий небольшой кучки энтузиастов, опирающихся на частную благотворительность, за проявление мудрой государственной политики сохранения национальных памятников.

«Фрам», полностью оснащенный, основательно загруженный, с тщательно отобранной самим Нансеном командой, покидает место своего рождения в июне 1893 года.

Корабль идет вдоль берегов Норвегии и всюду его приветствуют, словно «Фрам» уже возвращается из успешной экспедиции. Нансена не оставляет ощущение, будто он берет в долг больше, чем сможет вернуть.

Обогнув север Норвегии, «Фрам» входит в прибрежные воды России и направляется к проливу

Югорский Шар, соединяющему Баренцево море с Карским.

У поселка Хабарово его встречает лодка, и коренастый рыжебородый человек на сносном немецком языке приветствует Нансена. Это уроженец Риги Александр Иванович Трондхейм.

...Поразмышляем-ка о кое-каких документах русских архивов, относящихся к экспедиции Нансена.

Что за человек Трондхейм?

В музее Тобольска хранится книга о плавании «Фрама» с дарственной надписью: «Александрю Ивановичу Трондхейму с благодарностью за услугу от Фритъофа Нансена».

Книга была специально прислана в Тобольск в 1897 году, вскоре после ее выхода.

Александр Трондхейм в молодости покинул Прибалтику ради Сибири. Видно, была в нем жилка исследователя. Охотно примыкая к экспедициям, сошелся с Александром Михайловичем Сибиряковым, участвовал в его северных рейсах из России в Швецию и Норвегию. Когда капитан Витггинс решил пройти Карским морем к устью Енисея, Александр Иванович оказался рядом с ним и предпринял очень рискованный лыжный поход.

В Тобольске его разыскал русский полярный исследователь Эдуард Толль.

Дело в том, что перед началом экспедиции Нансен обратился к русскому правительству с просьбой о доброжелательном содействии.

Что именно просил Нансен?

Рекомендательное письмо к местным властям на случай, если экспедиции потребуется какая-либо помощь. Двадцать ездовых собак, которых можно было бы погрузить на «Фрам» в Югорском Шаре. Возможность связаться с монахами монастыря, которые давно живут на берегу пролива и, вероятно, знают о

состоянии льдов в этих местах. Подробные карты побережья Сибири, Новой Земли и Новосибирских островов.

Бюрократический аппарат царского правительства отличался медлительностью, недоверчивостью к любым непривычным начинаниям. На этот раз, видимо, не без нажима русских ученых, горячо сочувствующих смелому-норвежцу, произошло чудо.

Нансен получил свидетельство министерства иностранных дел, предлагавшее всем местным властям и частным лицам при заходе «Фрама» в российские воды и высадке экипажа на берег «оказывать означенной экспедиции в случае надобности возможное во всем участие и помощь».

Александр Трондхейм по поручению Толля выполнил вторую просьбу Нансена. Чтобы отобрать самых лучших ездовых псов, он несколько месяцев мотался по тундре. Дожидаясь в Хабаровке прихода «Фрама», выполнил и третью просьбу норвежца: расспросил местных жителей и сам разведал ледовую обстановку.

Растроганный Нансен горячо поблагодарил Трондхейма. Когда тот попросил записку, подтверждающую, что поручение выполнено, Нансен воскликнул:

— Вы заслуживаете большего!

Он вручил Трондхейму королевскую медаль и диплом. Более того, предложил русскому войти в состав команды «Фрама», что, если вспомнить придирчивость Нансена при отборе кандидатов, было с его стороны самым высоким проявлением доверия и большой честью.

Однако Александр Иванович отказался. У него были дела в Тобольске, и потом он ведь не расплатился за собак. Уехать на три года должником? Как можно?

Он покинул «Фрам».

Трондхейм остался верен Северу. Продолжал исследования, помогал экспедициям. В 1912 году именно он отбирал собак для Георгия Седова. И ему же два года спустя было поручено «обеспечивать собаками экспедицию, следующую к Северному полюсу для поисков лейтенанта Седова...»

Подробные карты, которые просил Нансен, были высланы ему задолго до начала похода «Фрама». И не только карты, но и детальные описания населенных пунктов побережья, даже самых ничтожных, которые, однако, могли послужить ориентиром.

И это еще не все.

Когда на «Фраме» лишь устанавливались мачты и отделялись каюты, далеко от Норвегии добровольные помощники Нансена уже работали для успеха будущей экспедиции.

В Ледовитом океане, на острове Котельном — крайнем среди Новосибирских островов, возле которых должен был начаться дрейф «Фрама», — груда камней поддерживала шест с доской: «Склад Нансена № 1». В мерзлую землю были закопаны порох, жестянки с маслом, сахаром, спичками.

Этот склад устроил Толль. Случись с «Фрамом» несчастье — и на необитаемых островах норвежцы могли получить поддержку России.

Толль сам закупил в Якутске провиант. Никто не брался доставить его на Новосибирские острова. Однако ученый написал жене в Петербург, что за перевозку взялись вполне надежные люди. Он не солгал: трудно было найти более надежного человека для опасного похода, чем сам Толль.

Ранней весной, когда «Фрам» спокойно стоял в гавани, а его команде еще только мерещились льды, Толль уже боролся с ними. Возвращаясь с Новосибирских островов после устройства складов для Нансена, ученый и пять его спутников заблудились в

туманах. Измокшие, промерзшие до костей, в изодранной обуви, они едва брели по льду к далекой суше.

Узнав об этой мучительной экспедиции, норвежские газеты писали, что жертвы, принесенные ради Нансена иностранцами, особенно ярко показывают, с каким участием следит Россия за отважным предприятием сынов Норвегии.

...Уходит, тает в тумане лодка, где прощально размахивает руками Трондхейм. Он увозит груды писем: когда-то еще представится команде возможность отправить почту?

«Фрам» медленно, ощупью идет к выходу из пролива.

Карское море припасло для корабля и шторм, и туманы, и льды, но всего этого в меру. Плавание было скорее однообразно-спокойным, чем опасным.

В середине 1893 года «Фрам» был против устья Енисея. Продолжая продвигаться на северо-восток, корабль постепенно огибал Таймыр. Временами мешали сильные встречные течения и ветры, но Нансен утешал себя мыслью, что именно терпение есть то, чем каждая полярная экспедиция должна запастись в первую очередь.

Поставили паруса. Ветер, на этот раз попутный, дул ровно и сильно. «Фрам» вскоре выбрался в открытую воду, простирающуюся до самого горизонта.

Мысы уплывали назад один за другим, и Нансен различал уже в подзорную трубу смутные очертания заветной возвышенности.

Рассвет 10 сентября 1893 года Нансен встретил в «вороньем гнезде». Свердруп тоже не ложился в эту ночь.

На мачте взвились флаги. Трижды громыхнул над морем салют. Задымилась чаша с пуншем на столе кают-компания. Нансен поднял стакан:

— За ваше здоровье, ребята, поздравляю с Челюскиным!..

...Итак, сгинул колдун Челюскин, угрожавший зимовкой. Перед «Фрамом» — прямой путь к цели, во льды, дрейфующие севернее Новосибирских островов. Корабль спешит туда, и снова, против ожидания, все идет гладко, разреженные льды сменяются чистой водой, темное небо на горизонте обещает беспрепятственный путь.

18 сентября — исторический день для команды. В 12 часов 15 минут «Фрам» меняет курс.

Экспедиция находится под $75^{\circ}35'$ северной широты. Нос корабля обращен теперь на северо-восток. Скорее вперед, туда, где течение подхватит, понесет и льды и корабль к полюсу!

За кормой «Фрама» пенится бурн. На корабле не смолкают смех и шутки. Он отсчитывает милю за милей, а из бочки дозорный неизменно кричит:

— Чистая вода! Чистая вода!

Нансен едва сдерживает торжество. Если так будет и дальше, «Фрам», пожалуй, дойдет до восьмидесятого градуса. Или до восемьдесят пятого? И по чистому морю!

...Но «Фрам» не дошел ни до 85-й параллели, ни даже до 80-й. 20 сентября судно уперлось в кромку льдов.

Прохода не было.

Следующие два дня не принесли перемен. Было похоже, что «Фрам» достиг северной границы открытого моря. Солнце, пробившее тучи, позволило определить: $77^{\circ}44'$ северной широты.

Не здесь ли кораблю суждено вмерзнуть во льды? А почему бы и нет? Место достаточно удобное, способное стать надежной ледовой гаванью.

И «Фрам» причалил к большой льдине.

С тех пор как человек впервые проник в полярные моря, захват судна в ледовый плен всегда заставлял тревожно биться сердца мореплавателей. Люди «Фрама» были, наверное, первыми в мире моряками, созерцавшими его совершенно спокойно. Нансен записал в этот день: «Да, мы здесь, видимо, застряли. Ну что же, пусть так. В таком случае: добро пожаловать, льды!»

Первая часть его плана была выполнена, в общем, удачно. Отсюда попутное течение должно понести корабль в сторону полюса.

С приходом зимы начались подвижки льдов. Вот тут-то «Фрам» и показал, чего он стоит.

Не счесть всех сжатий, небольших, сильных и даже чудовищных, выдержанных его крепкими боками. На него ползли огромные глыбы, давили, толкали, а он только приподнимался, выжатый ими, чтобы потом своей тяжестью ломать очутившуюся под ним подстилку, — и так до нового сжатия.

А вокруг открывался новый, почти неведомый человеку мир. Наблюдения за погодой — их производили днем и ночью, через каждые два или четыре часа, — наблюдения за свойствами воды, ее обитателями, атмосферным электричеством, над льдами и подледными течениями дают иногда такие неожиданные результаты...

В начале ноября «Фрам» находился на $77^{\circ}43'$ северной широты. Это после того, как в самом начале дрейфа ему удалось было пересечь 79-ю параллель! За полтора месяца их в конце концов унесло не к северу, а к югу.

Подобное случалось со многими экспедициями. Но кто мог знать о прихотях течения, которому Нансен вверил свой корабль? Изучить их — уже принести пользу тем, кто пойдет в эти широты по следам «Фрама».

Позднее дела немного поправились, «Фрам» снова был севернее 79-й параллели. Да, старый год мог бы потрудиться и получше. Пусть теперь продвижением экспедиции к полюсу займется со свежими силами новый!

Между тем Нансен, размышляя над происходящим, испытывал сложные, противоречивые чувства. Его расчеты оказались в основном правильными за весьма существенным исключением: вместо ожидаемого мелководного моря с ярко выраженными сильными течениями «Фрам» оказался над такими глубинами, что ни один лот не доставал дна. Но это значило, что надежда на продвижение в места, близкие к полюсу, столь же слаба, как слабы течения в глубоководных бассейнах.

А полюс притягивал Нансена. Он сердился на себя, доказывал себе, что достижение полюса — вопрос тщеславия, что тщеславие — детская болезнь, от которой вылечиваются с годами и которую он должен преодолеть. Доказывал-доказывал, но однажды после прогулки на север по гладкому льду, словно созданному для саней, записал в дневнике:

«Чем больше я хожу и присматриваюсь к этому льду по всем направлениям, тем больше у меня зреет план, который уже давно занимает мои мысли. По такому льду можно на санях и на собаках достигнуть полюса, если, конечно, совсем покинуть корабль, и обратный путь совершить через Землю Франца-Иосифа, Шпицберген или по западному берегу Гренландии. Это будет даже не такой уж трудный путь для двоих мужчин...»

Нансен старался трезво, всесторонне, критически взвесить все сильные и слабые стороны нового плана. Двое должны покинуть корабль без малейшей надежды вернуться на него. Что бы с ними ни случилось, помощи не будет! Нет малейшей доли вероятности, что люди с

дрейфующего судна смогут найти двух человек, ушедших по льду, дрейфующему с другой скоростью и, возможно, в другом направлении.

Но о себе Нансен думал меньше, чем о тех, кто останется. «Вдруг я вернусь домой, а они — нет?» — эта мысль не выходила у него из головы.

В судовой библиотеке было шестьсот книг. Тут собрали все, что печаталось о полярных экспедициях. Нансен снова перечитал давно знакомые страницы. Все мореплаватели с редкостным единодушием сходились на одном: главная угроза в Арктике — сжатие, гибель судна.

Так бывало с сотнями кораблей. Но ведь ничего похожего не испытывала команда «Фрама»!

В феврале день заметно прибыл. Над горизонтом появилась яркая заря. Нансен все чаще ездил на собаках/ Он не выбирал погоду и гонял упряжку даже при 50 градусах мороза с ветром, когда плевков, замерзая на лету, падал льдинкой. Собаки бежали бодро, лед был гладким, и в скрипе полозьев Нансену слышалось: «На полюс! На полюс!»

Всю вторую половину зимы «Фрам» медленно несло над невыносимой бездной. Почти 3500 метров лотлиня — тонкой стальной проволоки с грузом на конце — не доставали дна. Бездна «гасила» течение. За пять зимних месяцев корабль продвинулся всего на один градус к северу!

И все-таки — полюс

К середине мая «Фрам» пересек 81-ю параллель.

Лето в этих широтах короче воробьиного носа.

В августе выпал первый снежок, а ноябрь пожаловал с такими морозами, что пес, лизнувший железный болт, примерз к нему языком. Но Нансен не прекращал дальних прогулок.

Однажды он и Свердруп шагали рядом. Клубы пара, подсвеченные луной, плыли над ними. Нансен и раньше мимоходом заговаривал со Свердрупом о походе к полюсу, теперь же решил выложить все. Он говорил о плане и возможных просчетах, о долге перед наукой и о борьбе с самим собой.

Пусть полюсная партия не достигнет цели. Но, по крайней мере, будет яснее, что там, на самых высоких широтах. А ведь именно это с самого начала и было главной целью экспедиции. Пройдя к полюсу, сколько хватит сил, и достигнув или не достигнув его, санная партия повернет к Семи островам — это севернее Шпицбергена, или к Земле Франца-Иосифа.

Свердруп сказал, что он, да и многие другие на судне, тоже думают о подобном походе.

Вечером они уединились в каюте. Свердруп только и мог протянуть; «Да-а, однако...», когда Нансен показал ему странички, где уже были точно подсчитаны вес и количество продовольствия, которое должны взять участники похода, нагрузка на каждую собаку, скорость продвижения, в зависимости от состояния льда, и многое другое. Нансен спросил о главном:

— Скажи мне совершенно честно: имею ли я право лишать корабль почти всех собак и лучшего санного снаряжения?

— Зачем собаки тем, кто останется? Ребята не так слабосильны и, если что, сами впрягутся в санки. Но почему ты говоришь: «имею ли я право»? Оставайся-ка, а я пойду.

Нансен знал, что Свердруп так скажет, иначе он не был бы Свердрупом.

— Ты справился бы с походом к полюсу не хуже меня, я это знаю, но ты — капитан, твое дело вывести корабль, — возразил Нансен. — Если бы я не знал, что «Фрам» в твоих руках все равно что в моих, я бы сразу выбросил из головы всю затею.

Но кто же будет вторым в полюсной партии?

Нансен назвал Яльмара Йохансена (по-норвежски эта фамилия звучит скорее, как Юхансен). Спортсмен, дьявольски вынослив, уживчив, дружелюбен — чего же еще желать? Свердруп согласился с этим.

Дня три спустя состоялся долгий разговор с Йохансеном. Говорил один Нансен, говорил подробно, как будто хотел еще раз проверить ход своих мыслей. Он не торопился с ответом: пусть Йохансен хорошо поразмыслит. Но тот сказал, что уже все решил.

— Подумали ли вы, что, быть может, ни один из нас никогда не увидит больше людей?

— Да, — спокойно ответил Йохансен, — я об этом подумал. Такой смертью умереть не стыдно!

Затем Нансен собрал команду и рассказал о походе. Он убедил людей, что привести «Фрам» невредимым в Норвегию не менее почетно, чем идти к полюсу.

А вскоре «Фрам» выдержал еще одну решающую проверку.

Однажды ночью началось такое сжатие, какого корабль еще никогда не испытывал. К утру оно особенно усилилось, и тогда шагах в тридцати от судна вспучилась громадная ледяная гряда. Она надвигалась на корабль. Что, если ледяной вал нависнет над

«Фрамом» и обрушится на него сверху? Не помогут ни форма корабля, ни крепость его бортов...

И едва ли не впервые на лица людей легла тень тревоги.

Команда соорудила у дальнего тороса временный склад продовольствия, приволокла туда же цистерны с керосином.

На следующий день гряда медленно поднималась все выше и грознее, в то же время продвигаясь к левому борту корабля. Осталось десять метров, потом семь, а к часу ночи — не более пяти...

Последняя атака началась вечером следующего дня. Загрохотало пуце прежнего. Завыли собаки. Вал дрогнул. Шурша, шлепались глыбы снега, ледяные обломки. Тент прогнулся под их тяжестью.

Это были самые опасные, критические минуты. Вскоре ледяные громады выдохлись, и сжатие прекратилось.

Если бы «Фрам» мог слышать все похвалы, которые ему теперь воздавались, он, наверное, высоко поднял бы свой нос. Кто мог выдержать удары такого ледяного тарана? Только «Фрам»! Постонал, покряхтел, накренился на один бок — и вот его снова выжимает наверх, целехонького, невредимого.

А когда после работы люди собрались в кают-компании, были объявлены координаты — $102^{\circ}51'$ восточной долготы и $83^{\circ}34'$ северной широты. Еще ни один человек не забирался так далеко на север с кораблем или без корабля.

Так за дело же!

Дни полетели в работе. Доделывались каяки, сани. Нансен снимал копии с дневников и судового журнала. На ночь перечитывал описания санных экспедиций Пайера на Земле Франца-Иосифа. Старался запомнить отдельные места — те страницы, где перечислялись

приметы мысов и заливов: ведь библиотеку с собой в поход не потащишь.

Выход к полюсу был назначен на 26 февраля 1895 года.

Но когда упряжки уже тронулись, у перегруженных нарт сломались перекладины. Вернулись, разложили кладь на шесть нарт.

Два дня спустя вторично гроыхнул прощальный салют. Однако с шестью нартами возни было больше, чем с четырьмя.

Прошло пять дней. Нансен вывел в дневнике: «Среда, 6 марта. Опять мы на «Фраме».

Да, они снова вернулись. Нансен ничего не делал кое-как. В третий раз они пошли 14 марта. Теперь груз был размещен всего на трех отличных, укрепленных железными скрепами, нартах. На корабле спорили, что полюсная партия вернется еще раз.

Но она не вернулась.

Два человека, двадцать восемь собак, три четверти тонны груза, 40 градусов мороза, многие сотни километров ледяной пустыни, за всю миллионнолетнюю историю Земли ни разу не слышавшей человеческого голоса, — таким было исходное положение в начавшейся борьбе.

Больше всего беспокоили Нансена торосы. Те ровные ледяные поля, которые возбуждали самые радужные надежды при санных прогулках возле «Фрама», быстро кончились. Пошла непрерывная возня с подниманием и подтаскиванием тяжелых нарт. И чем дальше, тем все хуже и хуже: трещины, полыньи, торос на торосе.

— Ничего, все на свете проходит, как сказала лисица, когда с нее сдирали шкуру, — повторял Нансен спутнику любимую поговорку капитана «Викинга».

На ночь они забирались в общий спальный мешок, затягивали его отверстие и постепенно оттаивали,

лязгая зубами и дрожа так, что сотрясалась палатка. Едва одежда начинала подсыхать, они совали за пазуху мокрые рукавицы, носки и стельки из меховых сапог. Высушить все это по-настоящему не удавалось никогда.

Труд того, кто идет с собаками по арктическому льду, тяжок и изнурителен.

Постромки собачьих упряжек рвутся, скручиваются, перепутываются. Распутать и снова связать их можно только голыми руками. В первый же день пути на израненных и обмороженных пальцах не остается целой кожи.

Все распутано, развязано — но тут нарта зацепилась за выступ льдины. Нарта приподнята, собаки рванули. Но что за след тянется по льду? Распоролся мешок с сухарями. Держа иголку в тех же многострадальных пальцах, ездок зашивает дыру, трогает дальше, и... вожак упряжки проваливается в трещину. От всего этого можно завывать!

И так день за днем. Разница в том, что 17 марта было 42,8 градуса мороза, а 22-го — 42,7; в том, что 23 марта была убита и скормлена остальным первая собака, а

3 апреля — вторая; в том, что 2 апреля снялись с ночлега около трех часов дня, а 4 апреля тронулись в путь в три часа утра.

Оба так уставали, что сон одолевал их на ходу, валил во время еды; не раз и не два Йохансен засыпал, неся ложку ко рту, и проливал суп на колени. У него было железное здоровье, тренированное тело и крепкие нервы. После двух недель мук во льдах он жаловался только на хрипоту. Нельзя же безнаказанно целыми днями кричать на собак, когда от мороза смерзаются губы.

— Все на свете проходит... — твердил Нансен.

А на душе было все беспокойнее и беспокойнее. Как-то в конце марта он определился по солнцу — и не

поверил себе: получилось, что они находятся лишь на $85^{\circ}30'$; между тем им даже при самом черепашьем ходе полагалось бы пересечь 86-ю параллель. Ошибки в наблюдении? Или нечто гораздо худшее — ошибочный расчет на благоприятный дрейф льдов?

На семнадцатый день пути, когда погода немного смягчилась и было «всего» 30 градусов мороза, Йохансен провалился в полыню. Мгновенно поставили палатку. Лежа в спальном мешке возле стучащего зубами спутника, Нансен задавал себе вопрос: разумно ли идти дальше на север? Если бы у них было побольше собак! Хотя бы две сменные упряжки.

3 апреля Нансен снова определился — и что же: их путь все еще не пересек 86-ю параллель! Пока они делают два шага к северу, лед под ними успевает продвинуться на шаг к югу. Повинуясь каким-то капризам течения, не предвиденным Нансеном, он сводит на нет все усилия.

4 апреля, проваливаясь в полыни, припорошенные снегом, двое переползли, наконец, через невидимую черту 86-й параллели. После этого они еще три дня тащились по отвратительному льду.

Когда даже удары палками не смогли поднять полумертвых собак, Нансен прошел вперед, выбирая торос повыше. Вскрабкавшись на него, он увидел к северу непроходимый ледяной хаос.

Никому не удавалось еще проникнуть так близко к полюсу. Внизу, за торосом, лежали, тяжело дыша, измученные псы. Йохансен ждал его решения. Если он скажет «вперед», Йохансен впряжется в нарты. Но что дальше?

Смерть!

И, даже не на полюсе, а скорее где-то на дороге к нему. В лучшем случае — на обратном пути. Смерть без пользы для науки.

Нансен тяжело сполз с тороса и, пока Йохансен ставил палатку, определил координаты лагеря — $86^{\circ}14'$. Значит, до полюса остается 419 километров.

Нет, не дойти, не одолеть. Вот если бы одна лишняя собачья упряжка...

Нансен воткнул древко с маленьким норвежским флагом по одну сторону палатки, Йохансен — по другую: пусть этот лагерь будет последним. Потом они досыта наелись и заползли в спальный мешок, чтобы с утра повернуть на юго-запад — туда, где в нескольких сотнях километров от их стоянки мыс Флигели стынет над необитаемой Землей Франца-Иосифа...

Остановились часы, только и всего...

Тот ровный, удобный для саней лед, которого так недоставало по пути к полюсу, теперь, когда они повернули почти под прямым углом, стлался легкой дорогой к дому. Они мечтали о том, что быстро дойдут до Земли Франца-Иосифа и оттуда переберутся на Шпицберген. А там, возможно, застанут корабль и, чего доброго, осенью будут дома. Дома!

Правда, случилась неприятность — на одном из привалов Йохансен, потянувшись за часами, убедился, что они остановились. Нансен торопливо полез в карман и застонал:

— Мои тоже!

Оба проспали слишком долго, и завод кончился. Печально: теперь нельзя будет точно определять долготу того места, где находишься. Но ошибка не должна быть большой, часы Нансена, видимо, остановились совсем недавно. И вообще не стоит огорчаться — все идет превосходно, лед гладкий, собаки бегут бодро.

Запись в дневнике через месяц пути:

«Собакам, по мере того как число их уменьшается, становится все тяжелее и тяжелее... После полудня набежали облака и ветер усилился, а к трем часам закурилась настоящая вьюга... Все более и более удивительным становится то, что, продвигаясь на юг, мы никак не можем обнаружить признаков земли».

Главное было не в полыньях и вьюгах, не в убыли сил и не в нарастании усталости. Был враг посильнее всех этих одинаково опасных врагов, соединившихся вместе: неуверенность.

Примерно там, куда тащились они, на картах значилась открытая экспедицией Пайера Земля Петермана. Но ее не было.

Что это значило? Либо они из-за неверных часов неправильно определяют долготу и на самом деле зашли вовсе не к Земле Петермана, а черт знает куда, либо эта земля— совсем крохотная. Нансен не мог допустить возможности еще одного «либо»...

Он рассчитывал к концу мая, в разгар арктической распутицы, шагать по суше. Но их ноги все еще скользили по льду, вязли в снежной жиже. Казалось, что потрескался, разом придя в негодность, весь ледяной панцирь океана. Облачное небо всюду темнело отражением появившихся полыней.

Прошел май, начался июнь, а земли по-прежнему не было. Широкая полынья преградила путь, сзади раскрылась еще одна. Чтобы выбраться с ледяного острова, надо было починить каяки, изрезанные, изрядно помятые в дорожных передрягах.

На это ушла неделя чуть не круглосуточного труда. Когда каяки удалось починить, лед при подвижке закрыл полыньи. Нансен с Йохансеном взвалили каяки на сани и зашагали по свежавыпавшему липкому снегу.

Успех настоящему арктическому путешественнику приносит чаще всего не рывок, не минутное сверхчеловеческое напряжение. Тому, кто, ярко вспыхнув, быстро гаснет, трудно добиться многого в туманах Севера.

Непрерывное упорное преодоление повторяющихся в разных сочетаниях тысяч однообразных препятствий — вот, в сущности, из чего обычно слагаются будни победителей Арктики. Неистощимое терпение становится тут одной из главных добродетелей. Терпение и упорство! Упорство, не ослабевающее ни на миг, подчинение одной цели всех мыслей, всех движений, всех желаний...

Запись Нансена в середине июня. «Сегодня ровно три месяца, как мы покинули «Фрам». Четверть года блуждаем мы по этой ледяной пустыне и все еще остаемся в ней. Я не представляю больше, когда придет конец этому; могу лишь надеяться, что он не так далек, пусть кончится чем угодно, открытой водой или сушей... Единственное утешение — сознание, что хуже уже быть не может».

Прошло еще несколько дней. Впервые за месяцы изнурительного пути Нансен, несмотря на страшное утомление, ночами лежал без сна, мучительно думая об одном и том же. Пусть он ошибается в вычислениях долготы из-за злосчастной остановки часов. Но ошибка не может быть особенно грубой. Они должны находиться теперь где-то возле мыса Будапешт, который поднимается над обозначенной на карте Пайера Землей Вильчека. Мыс же словно провалился. На горизонте — только льды.

Происходило что-то странное, непонятное, бессмысленное,

...Если бы Нансен знал истинную причину исчезновения Земли Петермана и мыса Будапешт! Но именно эта-то весьма простая причина и не укладывалась в его голове. Так бывает иногда даже с теми, кто старается предвидеть в пять раз больше, чем может случиться.

В упряжке брели последние три собаки. С жуткой быстротой убывал керосин. Варевое из собачьей крови плохо подкрепляло силы. Две подстреленные тощие чайки были единственным охотничьим трофеем. Забросили сеть, но в ней оказалось несколько несъедобных моллюсков. Небольшая рыбка, которую Нансен нашел мертвой на льдине, — вот все, что дало им море.

Земля Франца-Иосифа не появлялась. Шпицберген был недостижимо далек...

Конец июня поправил их дела. Тюлень — и какой жирнющий! — попал под пулю Йохансена. Другого подстрелил Нансен. Но зачем тащить с собой по распутице груды мяса и сала, не лучше ли остаться возле них, пока не растает снежная каша на льду?

И они стали ждать погоду в «лагере томления», потеряв счет тошнотворно похожим друг на друга дням. В путь тронулись лишь в конце июля.

То волоча нарты по льду, то переплывая полыньи на каяках, они пошли к югу. На привале Йохансен влез на торос и пристально, долго присматривался к темному облаку над горизонтом. Он порывался что-то сказать Нансену, но раздумал.

Потом на торос вскарабкался и Нансен. Облако по-прежнему темнело вдали — странное облако, не менявшее формы. Приладив поудобнее подзорную трубу, Нансен вдруг вскрикнул сдавленным голосом,

— Яльмар, посмотрите-ка хорошенько вон туда!

Тот поспешно схватил трубу:

— Великий боже! Мне давно казалось... Земля!

Оба что-то бессвязно кричали, размахивая руками. Восторг, надежда — все было в этом крике. Они смотрели и не могли наглядеться на «свою» землю — небольшой остров с белыми снежными склонами и темной вершиной.-

— Хорошо потрудимся — и завтра вечером будем там! — радовался Нансен.

Но ни вечером следующего дня, ни через пять дней они не дошли до земли — кажется, за весь путь им не попадался еще такой искореженный лед. Нервное напряжение сказалось у Нансена страшными болями в пояснице. Он не мог разуваться и обуваться, но, стиснув зубы, ковылял за нартами, опираясь на палку. Оба понимали: если болезнь надолго свалит его, им никогда не увидеть берегов Норвегии. Но боль прошла так же внезапно, как появилась.

Они достигли настоящей суши чуть не три недели спустя, причем Йохансен едва не погиб при нападении белого медведя.

По дороге Нансен вскарабкался на береговой ледник, пытаясь сличить разбросанные в цепочке архипелага острова с картой Пайера.

И что же?

Никакого сходства. Ни малейшего.

Но тогда, значит, острова, вдоль которых они плывут, еще никем не открыты. При других обстоятельствах это обрадовало бы Нансена, но сейчас он предпочитал увидеть что-либо знакомое, положенное на карту другими.

Лед и снег, покрывавшие острова, натолкнули на мысль назвать весь архипелаг Белой Землей. Оставалось только пробираться дальше в надежде, что тайна когда-нибудь перестанет быть тайной.

К острову, который не был задавлен льдом и снегом, они причалили в середине августа. Первая настоящая земля за два года! Не осточертевший лед, а гранит под ногами. Двое грязных бородачей, словно дети, с наслаждением прыгали с камня на камень, пробуя ногами, прочно ли... Нансен прижимал к лицу влажный зеленый мох, вдыхал запах желтых полярных маков. А какое блаженство, раскинув руки, валяться на шуршащем сухом гравии!

Переночевав на суше, Нансен со спутником перебрались на другой остров, повыше, и с него увидели открытое море. Хотя и беспокойная, опасная, но зато прямая дорога к Шпицбергену, а оттуда, может быть, не ушел еще последний пароход!

Дневниковая запись Нансена за 24 августа. «Никогда, кажется, не кончатся превратности этой жизни... Я был полон бодрости и надежд; и вот уже седьмой день сидим на одном месте. Путь преградили непогода, плотно нагромоздившиеся у берега ледяные

глыбы; со всех сторон лежит непроходимый, изломанный и сплоченный лед. Ничего не видно, кроме ледовых нагромождений, торосов и прочих препятствий. Бодрость духа у нас пока сохранилась, но надежда — надежда на скорое возвращение домой — давно уже покинула нас; видимо, предстоит провести в этих местах долгую темную зиму».

И они начали готовиться к зимовке.

На острове не было ничего, пригодного для костра: ни чахлого кустика, ни травы, ни плавника — ничего. Греть тут могло лишь чадное пламя горящего моржового жира.

В наскоро сложенной из камней берлоге — другого названия она не заслуживала! — Йохансен мог сидеть, а Нансен — только лежать, согнув колени и упираясь ногами в стену.

Промучившись ночь, они с рассветом начинали охоту. Подкрадывались к моржам; караулили белых медведей; стреляли расчетливо, берегли патроны. Адски трудно было свежевать огромные моржовые туши. Забравшись в ледяную воду, охотники, перепачканные кровью и салом, кромсали зверя. Буревестники и тучи крикливых снежных чаек мешали им, требуя своей доли.

Когда на берегу выросли прикрытые шкурами кучи мяса и сала, можно было подумать о хижине.

Срывая ногти и кожу, они выламывали камни из замерзшей земли. Заступ смастерили из широкой лопатки моржа, привязанной к обломку лыжной палки, кирку — из моржового клыка и перекладины нарт. Даже пещерный человек с презрением отвернулся бы от таких инструментов!

Главным орудием строителей хижины было неистощимое терпение. Сложив стены, они забили щели мхом, на-тянули вместо кровли замерзшие моржовые шкуры. Ложе устроили из груды камней.

Входили, вернее, вползали в хижину по узкой, низкой траншее, но уверяли друг друга, что в новом жилище просторно, уютно и вообще чудесно.

Двое в берлоге

Началась полярная ночь. Догорел последний отблеск последней зари. Завыла пурга.

Люди, надолго отрезанные от мира, иногда становятся злейшими врагами. Их все раздражает друг в друге. Привычки соседа кажутся глупыми, нелепыми, несносными. Малейшая оплошность одного вызывает вспышку ярости у другого.

Йохансен здорово храпел во сне. Нансену это мешало. Они распоролы спальный мешок и сделали из него два. Но каждый отчаянно мерз в своем. Опять сшили общий. Когда храп соседа достигал силы иерихонской трубы, Нансен награждал его тумачами. Но Йохансен только поворачивался на другой бок: стоило ли обижаться на какие-то пустяки, придираться к мелочам?

Нансен старался никогда не напоминать, что он — старший. Двое делили пищу, труд, радость и были довольны друг другом.

Когда хижину почти засыпало снегом, у них началось что-то, похожее на зимнюю спячку. Еда и сон. Сон и еда, Утром — кусок вареного медвежьего мяса, вечером — кусок жареного медвежьего мяса. Без хлеба, без приправ. Как. лакомство — кусочки поджарившегося сала из жировых ламп. Одни и те же разговоры: о доме, о «Фраме» и непременно — о том, какой это остров дал им приют и где он находится. Изредка — вылазка наружу: их зимняя одежда превратилась в лохмотья и не грела.

Даже дневники были почти забыты. Мозг работал вяло, не хотелось двигаться, следить за собой.

За стенами выла пурга. День, второй, третий, неделю... Не верилось, что где-то, в каком-то другом

мире, люди ходят в театры, носят чистое белье, нюхают цветы, умываются с мылом, зажигают электрический свет.

Тот бесконечно далекий мир вспоминался как сон, как сказка.

Первые птицы появились в конце февраля. Их голоса как бы согревали морозный воздух. Небольшая стайка люриков летела с юга и скрылась за горой. Птицы лишь чуточку опередили солнце.

При его свете Нансен с Йохансеном наконец разглядели друг друга. Каждый находил, что другой похож на самого жалкого бродягу, грязного, заросшего, со слипшимися, всклокоченными волосами. Подобных субъектов, конечно, не пустили бы в порядочное общество...

Нансен все чаще задумывался о «Фраме». Он не сомневался, что Свердруп выведет корабль. Но теперь могло случиться, что «Фрам» придет в Норвегию раньше их. Какой удар для Евы, для бедной матери Йохансена! Сколько горьких ночей без сна!

С каждым днем выше солнце, сильнее птичий гомон и нестерпимее бездействие.

Наконец настает час расставания с островом. Тяжело нагруженные сани стоят возле хижины, и Нансен торжественно читает вслух:

— «Вторник, 19 мая 1896 года. Мы вмерзли в лед к северу от острова Котельного...»

Дальше шло описание дрейфа «Фрама», похода полюсной партии, открытия Белой Земли. Послание к тому, кто найдет его, заканчивалось так:

«...Сюда прибыли 26 августа 1896 года и нашли необходимым здесь перезимовать. Питались медвежьим мясом. Сегодня отправляемся к юго-западу вдоль земли, чтобы наикратчайшим путем добраться до Шпицбергена. Полагаем, что находимся на Земле Гиллиса».

Первый краткий отчет об экспедиции Нансен засунул в цилиндр от примусного насоса и подвесил под потолок хижины.

Оба впряглись в нарты — ох, какими тяжелыми показались они с непривычки! — и зашагали на юг, туда, куда тянулась цепочка неведомых островов.

Началась знакомая, набившая им оскомину дорога со льдами и полыньями, с трещинами, покрытыми снегом, с внезапными вьюгами, с надеждой, сменяющейся разочарованием, и с разочарованием, сменяющимся надеждой.

Однажды Нансен провалился в забитую снегом и ледяной кашей трещину. Яльмар успел вытащить его в последний момент; еще секунда — и конец.

Они пережили затем самые страшные, самые трагические минуты за все путешествие: ветер унес привязанные недостаточно надежно каяки. А в них было оружие, патроны, мясо. Потерять каяки — верная гибель.

И Нансен, отдав Спутнику часы, бросился в ледяную воду. Он плыл со всей быстротой, на какую был способен. Ветер уносил каяки еще быстрее.

Нет, не догнать! Но лучше сведенным судорогами комком пойти на дно, чем медленно умирать на льду.

И он сделал последний рывок...

Уцепился за конец торчащей над каяком лыжи. Теперь только подтянуться. Окоченевшее, сведенное холодом тело, непослушно. Но вот нога заброшена. Еще усилие. Нет, не получается. Еще, еще...

Он в каяке! Спасены!

А каяки они покинули потому, что в одном месте Нансен уловил сходство очертаний берегов бесконечно тянувшегося архипелага с береговой линией на карте южной части Земли Франца-Иосифа. Это поразило их, оба торопились подтянуться на высокий ледяной

выступ, чтобы проверить догадку. Тут уж было не до крепких узлов на ремнях, державших каяки...

То, что произошло вскоре, описано Нансеном и вошло, кажется, во все хрестоматии о путешествиях.

Он поднялся на высокий торос, чтобы лучше оглядеться. И вдруг услышал собачий лай, а затем и человеческий голос, первый за три года. Нансен бросился в ту сторону. Человек!

«Мы быстрыми шагами приближались друг к другу, я замахал ему шляпой, он сделал то же. Я услышал, что человек окликнул собаку, прислушался — он говорил по-английски. Когда я подошел поближе, мне показалось, что я узнаю мистера Джексона, которого видел, помню, один раз. Я приподнял шляпу, мы сердечно протянули друг другу руки.

— Хау ду ю ду? (Как поживаете?)

— Хаю ду ю ду?

Над нами висел туман, отгораживавший от остального мира. У ног громоздился исковерканный сжатиями плавучий лед. Вдали сквозь туман маячил клочок земли.

А кругом — только лед, глетчеры и туман. С одной стороны стоял европеец в клетчатом английском костюме и высоких резиновых сапогах, цивилизованный человек, гладко выбритый и подстриженный, благоухающий душистым мылом, аромат которого издали воспринимало острое обоняние дикаря; с другой — одетый в грязные лохмотья, перемазанный сажой и ворвань дикарь с длинными всклокоченными волосами и щетинистой бородой, с лицом, настолько почерневшим, что естественный светлый цвет его нигде не проступал из-под толстого слоя ворвани и сажи, выросшего за зиму и не поддававшегося ни обмыванию теплой водой, ни обтиранию мхом, тряпкой и даже скоблению ножом. Ни один из нас не знал, кто стоит перед ним и откуда пришел...

Но вот при каком-то оброненном мною слове он вдруг остановился, пристально посмотрел на меня и быстро спросил:

— Не Нансен ли вы?

— Я самый!

— О Юпитер! Я рад вас видеть!

И, схватив мою руку, он снова потряс ее. Лицо его озарилось самой приветливой улыбкой, и темные глаза засветились радостью от столь неожиданной встречи».

Эта встреча могла произойти несколько раньше. Разведочные партии экспедиции английского путешественника Джексона, зимовавшей на Земле Франца-Иосифа, — это была именно она, а не мифическая Земля Гиллиса, — только немного не дошли до каменного зимовья на безымянном острове.

Но эта встреча могла и не произойти вовсе, если бы Нансен не услышал собачий лай.

И вот он и Йохансен — в бревенчатой избе среди взволнованных англичан, которым не терпится узнать подробности их необыкновенных приключений. Оказывается, сюда, на мыс Флора, скоро должен прийти корабль «Виндворд». Джексон был рад сообщить, что два года назад, когда англичане покидали Европу, Ева и Лив, маленькая дочь Нансена, были здоровы.

— Боже мой, у меня ведь есть для вас и письма! Мне дали их на всякий случай, — спохватывается он и приносит запаянную жестянку.

Письма написаны два года назад. Но ведь они написаны той, которая верила в него, ждала...

В первый же день Нансен принялся за разгадку того, что мучило его так долго. Сверили часы. Разница 26 минут. Значит, в вычислениях долготы они могли ошибиться не более, чем на 6°30'. Тогда в чем же главная причина?

Ответ дал набросок карты, составленный по наблюдениям Нансена и съемкам экспедиции

Джексона. Он плохо вязался с картой Пайера. Может быть, того ввели в заблуждение сверкающие на солнце полосы тумана? Они, пожалуй, похожи на покрытую льдом далекую сушу.

Но ни Нансен, ни Джексон не знали тогда главного — карта Пайера была неточна в еще более существенном. В природе не существовало Земли короля Оскара, мифом были Земля Петермана и мыс Будапешт. Пайер думал, что Земля Франца-Иосифа состоит из двух больших массивов; на самом деле она представляет множество островов.

Все это окончательно выяснилось в более поздние годы.

В конце июля к кромке льда подошел «Виндворд». Новости, скорее новости! Нансен узнал, что дома у него все благополучно и что о «Фраме» в Европе еще нет никаких известий. Значит, они все-таки опередили Свердрупа!

«Виндворд» развел пары, поднял паруса и с попутным ветром пошел на юг.

Дома!

Наступил наконец день, о котором мечтал Нансен. С сильно бьющимся сердцем он вглядывался в темную полосу, которая виднелась по правому борту. Она все росла, приближалась. Норвегия, родина!..

По пути к рыбацкому городку Вардё они встретили первого норвежца, старого лоцмана. Изумленный и обрадованный, он поздравил Нансена с возвращением к жизни: людская молва давно похоронила героев «Фрама».

На рейде Вардё дремали просмоленные парусники. Еще не загремела якорная цепь, а Нансен с Йохансеном уже гребли изо всех сил к берегу. Они так разогнались, что лодка выскочила на скользкие береговые камни.

Было раннее утро. На улицах — ни души. Чиновник телеграфной конторы покосился на самодельную клетчатую куртку Яльмара, на долговязую фигуру Нансена в коротком чужом пиджаке.

Нансен сунул в окошко увесистую пачку. Чиновник, удивленно подняв бровь, принялся листать телеграммы — и тут взгляд его упал на подпись. Он вскочил, словно подброшенный пружиной.

Через час мир уже знал о счастливом возвращении двух участников экспедиции «Фрама».

Под окнами гостиницы собрались толпы жителей Вардё. Оркестр любителей нестройно заиграл песню, ставшую национальным гимном: «Да, мы любим эти скалы». На улицах вывешивали флаги.

Без устали стучали телеграфные аппараты, принимая поздравления со всех концов мира. Не хватало только одного известия, которое могло бы сделать Нансена совершенно счастливым, — о возвращении «Фрама». Теперь корабль должен был

появиться со дня на день, если только в океане не случилось что-либо непредвиденное.

После Вардё был Хаммерфест. Самый северный город Европы весь расцвётился флагами. Путешественники поселились на великолепной яхте «Отария», принадлежащей одному из английских друзей Нансена.

Вечером в Хаммерфест приехала Ева. Они не видели друг друга три года и два месяца...

В ученом мире царило возбуждение. Географы приветствовали победу Нансена, приглашали его для чтения лекций. Некоторые публично признали неосновательность своих сомнений.

Рано утром 20 августа всех на «Отарии» поднял начальник Хаммерфестской телеграфной конторы, требовавший, чтобы его немедленно провели к Нансену.

— Я думаю, это представляет для вас интерес! — сказал он, протягивая запечатанный бланк.

Нансен вскрыл телеграмму и почувствовал, как что-то сдавило ему горло. Он хотел крикнуть — и не мог. Задыхаясь, вбежал в каюту. Ева подумала, что ему дурно.

Он протянул телеграмму:

— Читай!

На бланке было написано:

Доктору Нансену.

«Фрам» прибыл сегодня. Все в порядке. Все здоровы. Сейчас выходим в Тромсё. Приветствуем вас на родине.

Отто Свердруп

«Отария» при общем ликовании немедленно снялась с якоря.

На другой день в гавани Тромсё Нансен увидел свой «Фрам». Корабль — крепкий, широкий, родной — был цел и невредим, только краску на бортах почти совсем стерли льдины.

Навстречу «Отарии» неслась лодка с командой «Фрама». Моряки тотчас вскарабкались на палубу. Целуясь, кололи друг друга бородами, о чем-то спрашивали, не ожидая ответа.

Когда волнение встречи немного улеглось, Нансен и Свердруп уединились в тесной каюте «Фрама».

Нансен рассказал обо всех своих приключениях, о злосчастной остановке часов, о сомнениях и неуверенности на Белой Земле, об ошибках Пайера, о торжествах в Хаммерфесте.

— Ну, теперь рассказывай ты, старина!

— Гм! — произнес Свердруп, видимо испытывая некоторое затруднение. — Ты знаешь, какой я рассказчик. У нас обошлось без приключений. Я подсчитал: мы были в плавании тысяча сто пятьдесят один день, из них тысяча сорок один день без земли. Остальное — вот здесь. — И Свердруп протянул тетрадку, на которой было выведено: «Отчет капитана Отто Свердрупа о плавании «Фрама» после 14 марта 1895 года». — Тут не записан только вчерашний день. Наберись терпения и почитай.

— Нет, нет, я хочу слышать все от тебя!

— Естественно, что после вашего ухода мы дрейфовали дальше, — с неудовольствием начал Свердруп. — Было, конечно, несколько сжатий, но ты же знаешь наш «Фрам»...

Свердруп замолчал и начал перелистывать свой отчет.

Что еще услышал Нансен? За него и Йохансена на судне не боялись. К весне стали собираться домой: «Фрам», как и рассчитывал Нансен, несло со льдами к западным берегам Шпицбергена. Ну, пришлось прокладывать взрывами путь к чистой воде. Вскоре встретили небольшой парусник. Узнали у капитана, что полюсная партия не вернулась. Тогда решили дойти до

Тромсё и, если там не будет новостей, сразу повернуть к Земле Франца-Иосифа и начать поиски.

— Но по дороге, в Шерве, нам сказали: ты дома. Мы так палили и орали, что разбудили весь город: час-то был ранний.

После этого Свердруп совершенно выдохся и не мог добавить ни слова.

Вечером на шумном празднике в честь встречи Нансен неожиданно схватил своими могучими руками Свердрупа и поднял его над толпой.

— Вот кого я ценю выше всех! — воскликнул он.

Из Тромсё вдоль берега пошла уже целая флотилия: лоцманское судно, затем «Фрам» и, наконец, «Отария».

Чтобы приветствовать Нансена от имени всей России и русских географов, в Берген приехал из Петербурга Толль. Нансен горячо поблагодарил его за все, что тот сделал для экспедиции, в своей речи сказал о братьях Лаптевых, о Прончищеве и его жене, о лейтенанте Овцыне, о других участниках Великой Северной экспедиции, бесстрашно проложивших пути по Ледовитому океану.

— Эти герои науки — одни из самых выдающихся среди всей плеяды полярных исследователей. — Нансен высоко поднял бокал: — За Россию и ее мужественных сынов!

Архивы сохранили донесение об этих днях российского посланника И. А. Зиновьева в министерство иностранных дел.

Посланник сообщал, что прием, оказанный Нансену соотечественниками, «не замедлил принять размеры давно небывалого народного торжества». В Христиании (так тогда называли Осло) «до двенадцати тысяч различных корпораций, обществ и кружков вызвались образовать почетную стражу». Король Оскар пожелал предоставить Нансену свои экипажи, но это

предложение было отклонено, «дабы обеспечить за торжеством исключительно народный характер».

Посланник сообщал далее, что Нансен «не преминул сочувственно отозваться об участии», с которым отнеслись к его предприятию русское правительство и русское общество. «Он провозгласил тост за благоденствие России».

После Бергена — Хаугессун, Ставангер, Кристиансанн... Оркестры, речи, флаги, салюты.

Весь мир хотел видеть и слышать Нансена.

«Париж лежит у его ног, Берлин стоит во фронт, Петербург празднует, Лондон аплодирует, Нью-Йорк бурлит», — так писали о триумфе норвежского исследователя газеты, которые приходили в Норвегию.

«Фрам» вошел в воды фиорда Христиании. Военные корабли шли рядом. В сизом дыму салютов гремели пушки старой крепости Акерсхус; эхо вторило им. Все конторы и магазины были закрыты. Тысячи людей пели: «Да, мы любим эти скалы!»

Вечером Нансен был в своем доме. На мысу догорали жаркие угли приветственного костра. Праздничный гул постепенно стихал. Шумели сосны, внизу плескались волны фиорда.

Он вспоминал пережитое за последние три года. «Мы боролись, работали, сеяли зерна, — думалось ему. — Теперь настала осень — пора жатвы».

Мог ли он предполагать, какой долгой окажется эта пора?

Загар полярного солнца давно сошел со щек Нансена.

Он целиком погрузился в груды материалов, собранных экспедицией «Фрама». Все это надо было обработать, осмыслить — труд, который мог занять несколько лет.

А пока он горбился за письменным столом и, отдыхая, мастерил приборы для взятия проб воды с

разных глубин, в «его» Арктику уходили корабль за кораблем. Свердруп возглавил полярную экспедицию на «Фраме», чтобы «хорошенько потолкаться во льдах возле Гренландии и навестить архипелаг Парри». Когда они обнялись при прощании, Свердруп сказал дрогнувшим голосом:

— Ты остаешься, а мне трудно без тебя...

И разве один Свердруп ушел?

Нансен сам выбрал для Толля норвежское промысловое судно. Его переделали на той верфи, где родился «Фрам». На этой шхуне, переименованной в «Зарю», русский полярник намеревался искать таинственную Землю Санникова.

Нансен прислал ему длинное напутственное письмо с выводами части обработанных научных материалов экспедиции «Фрама», с набросками карт гаваней, пригодных для зимовки, с советами по поводу экспедиционного снаряжения. «Дорогой друг, от всего сердца желаю Вам всего доброго и прекрасного в Вашем долгом и важном путешествии... На прощание мы скажем, как эскимосы на восточном берегу Гренландии: «Чтобы вам всегда плыть по свободной ото льда воде».

И Толль повел «Зарю» вдоль берегов Сибири в те воды, которые еще не так давно утюжил «Фрам».

Возле Шпицбергена испытывал свой ледокол «Ермак» адмирал Макаров. Нансен переписывался с ним, рассказал о способе взятия проб воды с больших глубин, просил присылать ему эти пробы для ускорения обработки.

Еще во время экспедиции «Фрама» Нансен встречался в Тромсё со шведом Андрэ, готовившемся использовать в Арктике новый путь. И вот теперь на воздушном шаре «Орел» Андрэ улетел к Северному полюсу. С дороги он посылал почтовых голубей. Третий

голубь был последним, связь прервалась — и никто не знает, что случилось в холодном небе...

Со стороны Гренландии упрямо разведывал путь к полюсу Роберт Пири.

Никому еще не известный норвежский штурман Руал Амундсен на крохотном суденышке «Иоа» пробирался вдоль северных берегов Америки из Атлантического океана в Тихий.

Эти люди отмораживают пальцы, едят собачину, вскакивают по ночам от грохота льдин, а он, Нансен, скрипит пером, водит яхту по тихому фиорду...

Да, он выполнял, конечно, очень нужную работу, без которой экспедиция «Фрама» не оставила бы такого же глубокого следа в науке, какой оставила в истории путешествий. Лишь ненадолго Нансену удалось выйти в рейс на экспедиционном океанографическом судне «Михаэл Саре» — и снова водоворот событий, на этот раз политических, затянул его.

В 1905 году силы норвежцев окрепли, а терпение истощилось. Они открыто выступили против навязанной стране унии со Швецией, стремясь любой ценой добиться полной независимости. Мог ли Нансен остаться в стороне от дела, которому как патриот горячо сочувствовал с ранних лет?

И вот он — в гуще борьбы. Пишет статьи во все газеты мира. Выступает перед огромными толпами норвежцев:

— Наше знамя должно развеяться над свободным народом, верящим в свои силы и свое будущее!

Ему предлагают пост премьер-министра. Он отказывается. Но вместо того чтобы после окончания научного отчета целиком отдаться подготовке задуманной им новой полярной экспедиции на «Фраме», Нансен, веря, что этого требуют интересы Норвегии, едет послом в Лондон.

Между тем возвращается Отто Свердруп. В программе его экспедиции было исследование Западной Арктики. Этот ледовый поход, продолжавшийся четыре года, с полным основанием называют «Второй великой экспедицией «Фрама».

Неподалеку от берегов Канады стерто с карт еще одно «белое пятно», размером, примерно, с Южную Норвегию. Открыто немало островов, собраны громадные коллекции, каких до той поры не привозило из Арктики ни одно судно.

После экспедиции Свердрупа «Фрам» стоит без дела. И однажды Руал Амундсен, успешно закончивший полярную экспедицию на «Йоа», приходит в дом к Нансену, на время приехавшему из Лондона в Норвегию.

Точное содержание их разговора неизвестно. Мы знаем лишь, что Амундсен попросил «Фрам» для того, чтобы отправиться в такую экспедицию, план которой вынашивал сам Нансен.

Ответ был дан не сразу. Для того и другого решение означало слишком многое. Нансен должен был выбирать, как ему казалось, между долгом перед страной, еще не закрепившей свою независимость, и тем, что с юных лет составляло цель его жизни как исследователя. Он мог бы, конечно, отложить окончательное решение на год-полтора, выждать, пока следом за Россией, первой признавшей независимость Норвегии, это сделают другие великие державы.

Но Нансен никогда не искал половинчатых решений. — Вы получите «Фрам»! — услышал Амундсен, приехавший за ответом.

Многое из того, что намечал для себя Нансен, завершалось.

Тома научного отчета в солидных переплетах один за другим появлялись на полках: четвертый, пятый, наконец, шестой, завершающий.

В этих томах и моряк ледового плавания, и полярный путешественник, и натуралист, посвятивший себя Арктике, могли найти новые ключи к решению загадок северных морей. Надежно, прочно подкрепленные таблицами и формулами, в научном отчете о экспедиции содержались закономерности, относящиеся к температуре и солености воды, к скорости и направлению течений, к образованию и движению льдов.

Нансен вывел два основных правила для определения, куда и с какой скоростью должны перемещаться арктические льды под действием воздушной стихии и вращения Земли.

Имя Нансена произносилось теперь рядом с именами крупнейших океанографов мира. Он добился создания Международного совета по изучению морей. Океанографическая лаборатория в Осло, основанная Нансеном, при его участии разрабатывала новые методы и конструировала более совершенные приборы. Нансен помогал русскому океанографу Книповичу, который наметил обширную программу исследований в Баренцевом море. Произошел важный сдвиг от описания явлений к их объяснению, и океанографы разных стран говорили о начале «золотого века» в разгадке вечных тайн моря.

Но научная работа и политика не оставляли времени для того, что Нансен считал главным делом жизни. Ему недоставало «живого моря», блеска льдов, захватывающего ощущения борьбы. Он действительно «не забыл», что у Земли есть второй, Южный полюс.

Но его волновал и план экспедиции к Северному, когда, с учетом накопленного опыта, можно было бы осуществить новый дрейф, вмерзнув в лед северо-восточнее, чем пр-и первом рейсе. И вот теперь корабль, его детище, отдан Амундсену. Свободный, как

ветер, Амундсен поведет «Фрам» туда, откуда течение проходит ближе к Северному полюсу.

Неожиданно судьба наносит Нансену тяжелейший удар.

Он уже собирался окончательно покинуть пост посла, чтобы, наконец, постепенно вернуться к любимым делам, когда телеграф принес известие о болезни жены. Бросив все, он немедленно сел на корабль.

Ева Нансен скончалась накануне его приезда в Норвегию.

Никто не ожидал, что эта смерть согнет, сломит такого сильного духом человека, как Фритъоф Нансен.

А он стал затворником в башенке своего дома, окна которой были постоянно закрыты шторами. Окружающий мир перестал существовать для него. Изредка в башню поднимался Свердруп. Подавленное состояние, которое врачи считали результатом тяжелого душевного потрясения, Продолжалось долго.

Под осень 1909 года Нансен вместе со старшим Сыном Коре отправился на маленькой яхте «Веслеме» в море. В портовом городке его вызвали к телефону. Какой-то человек начал возбужденно говорить о Северном полюсе. Связь прервалась, Нансена просили подождать. Махнув рукой, он пошел к яхте.

Возможно, ему хотели сообщить, что Роберт Пири достиг Северного полюса. Но Нансена могли интересовать только известия о походе Амундсена.

Наконец, он дождался их.

Это были ошеломляющие новости.

Узнав, что Пири достиг Северного полюса, кредиторы захлопнули перед Амундсеном свои кошельки. Это грозило полярнику полным финансовым крахом. Амундсен увидел выход в том, чтобы быть первым на Южном полюсе, а не вторым на Северном.

Этот план он держал в тайне. Даже команда не знала о нем. Амундсен был уверен в своих людях. Он полагал, что никто не покинет корабль.

Нансен получил покаянное письмо уже с Мадейры, где «Фрам» останавливался по дороге в Антарктику. Амундсен верил в успех и писал, что после возвращения с Южного полюса еще останется время для того, чтобы продолжить исследования возле Северного.

В конце 1911 года норвежский флаг развевался над Южным полюсом. Амундсен достиг цели.

— Без проделанной Нансеном работы, — заявил он после возвращения, — мы не смогли бы достигнуть Южного полюса. Я понял революционное значение его метода, я воспользовался им и одержал победу!

Дрейф во льдах Нансена на специальном судне, новаторский для своего времени, не рассчитывался на многие десятилетия. Адмирал Макаров заглянул дальше норвежца, постройкой своего «Ермака» открыв эпоху принципиально нового плавания в арктических льдах, активного, наступательного. И уже готовились первые робкие попытки разведок арктического бассейна с воздуха.

Но для конца прошлого века и начала нашего метод Нансена был, вероятно, самым плодотворным для науки. При дрейфе «Фрама», может быть, одним из самых благополучных арктических плаваний среди всех предшествовавших, экспедиция Нансена установила, что в Центральной Арктике находится не мелководный бассейн с многочисленными островами, как думали многие, а океан с глубинами в три-четыре километра. Позднее советские ученые обнаружили в нем мощный подводный хребет, названный именем Ломоносова, ряд более мелких хребтов, а также впадин. Под многолетними льдами, на глубине нескольких сот метров, движутся теплые атлантические воды,

проникающие на север через Баренцево и Гренландское моря.

Экспедиция «Фрама» сделала множество магнитных, астрономических, метеорологических наблюдений в тех широтах, куда еще никогда не проникал человек.

Ничто так не мешает исследователю, как безоглядная вера в то, что именно он и только он нашел верный путь. Степан Осипович Макаров, убежденный, что ледоколу когда-нибудь суждено пройти к полюсу «напролом», тем не менее оказал всяческую поддержку Фритьофу Нансену.

А Нансен? Забегая вперед, напомним его выступление на заседании Географического общества в Петербурге вскоре после возвращения из экспедиции. Он сказал, что существуют разные способы исследования района высоких широт, в том числе использованный «Фрамом». Но он далеко не единственный.

— Есть способ, который предлагает адмирал Макаров: пробиться в неизвестное море на большом ледоколе, — продолжал Нансен. — Это трудно, но возможно. Я уверен, что, куда бы ни пробил его ледокол дорогу — далеко или близко внутрь неизвестных морей, — опыт этот будет иметь величайшее значение. Он даст чрезвычайно важные результаты, и, быть может, откроет новую эру полярных исследований.

Новая эра полярных исследований! Чтобы сказать так во время триумфа собственного способа проникновения в арктический бассейн, надо было отказаться от всякой предвзятости, тщеславия, даже малейшей саморекламы.

И еще одно, более позднее высказывание Нансена:

— Я вижу картину, которая откроется в недалеком будущем среди вечных снегов и льда. Небольшой отряд аэропланов парит в воздухе. От воздушных разведчиков

не укрывается малейшее движение льдов. Сведения, добытые аэропланами, передаются радиостанциями. Пользуясь ими, смело идут корабли к Оби и Енисею через Карское море, которым еще недавно пугали моряков. Да, это пока еще фантазия. Но я верю, что послушное гению человека Карское море станет таким же судоходным, как любое из морей земного шара.

Сибирь проснется, проявятся скрытые силы

В 1913 году Нансен неожиданно для своих друзей отправился в Сибирь.

До этого он все на той же маленькой яхте «Веслеме» провел лето, занимаясь океанографическими исследованиями возле Шпицбергена. И вдруг — Сибирь!

Ну, наверное, не совсем «вдруг»! Быть может, решающим тут был интерес к России, к ее народу, зародившийся в годы плавания «Фрама», успешное сотрудничество и взаимопонимание с русскими учеными. Иначе Нансен едва ли решился бы принять участие в плавании, ничуть не напомиавшим научную экспедицию. Впрочем, судите сами.

Обрусевший делец с американским паспортом Ионас Лид, превратившийся в Иону Ивановича, собрал деньги у норвежских, английских, русских предпринимателей и организовал «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли». Общество намеревалось вывозить Северным морским путем сибирское сырье и продавать его в Европе.

Господин Лид ожидал великих барышей. Но предпринимателей пугали льды Карского моря: вдруг корабль с ценным грузом будет раздавлен? Тогда Лид снарядил небольшой морской пароход «Коррект» и объявил, что сам пройдет на нем до устья Енисея, чтобы убедить сомневающихся.

Когда все было готово, Лиду пришла в голову мысль: а что, если пригласить на «Коррект» Нансена? Во-первых, какой превосходный советчик в море, а во-вторых, — реклама!

Лид приехал к Нансену без особой надежды на успех и, разумеется, даже не заикнулся об акционерах

и торговле.

— Неисследованность Карского моря... Интересы мореплавания и науки... — вкрадчиво повторял он, поглядывая на неподвижно сидевшего в кресле хозяина дома.

— Я согласен! — внезапно сказал тот просиявшему Лиду.

Летом 1913 года Нансен на рейде Тромсё поднялся на борт «Корректа».

Это был обыкновенный морской работяга, с трюмами, набитыми бочками немецкого цемента и образцами изделий английских фирм. Спутниками Нансена оказались дипломат Лорис-Меликов, «патриот, непоколебимо уверенный в превосходстве русской правительственной системы», и городской голова Енисейска депутат Государственной думы Востротин, крупный золотопромышленник, человек, не лишенный некоторого европейского лоска. С помощью этих господ Нансен, не знавший русского языка, должен был узнавать Сибирь.

Чтобы еще яснее определить политические симпатии спутников норвежца, заглянем на несколько лет вперед. Мы увидим Востротина в роли руководителя комитета Северного морского пути при «правительстве» Колчака. Мы обнаружим Ионаса Лида, мечущимся между Старым и Новым Светом с проектами акционерных обществ, одобряемых, с одной стороны, тем же Колчаком, а с другой — самим Черчиллем.

Итак, Сибирь показывали Нансену люди, весьма далекие от понимания ее истинной исторической роли и не менее далекие от ее народа. И все же Нансен сумел увидеть в этом удивительном крае то, что в те годы видели лишь немногие.

С таким знатоком льдов, как Нансен, «Коррект» благополучно прошел западную часть Карского моря и

на тринадцатый день достиг острова Диксон, сторожащего вход в Енисейский залив.

Нансен велел спустить шлюпку. Может быть, на острове удастся обнаружить следы без вести пропавших в прошлом, 1912 году, русских полярных экспедиций на судах «Св. Анна» и «Геркулес»?

Но в старом складе, устроенном еще для экспедиции Толля, уголь не был тронут. В сарае лежали ящики с отсыревшими спичками, дверь была распахнута ветром. Ни письма, ни знака.

«Коррект» вошел в Енисейский залив. Нансен так и не понял, где кончился этот залив и начался Енисей. По-прежнему был виден только тот берег, которого придерживалось судно; до другого оставалось почти 40 километров. И не мудрено, что на этой удивительной реке капитан «Корректа» заблудился среди больших и малых островов, завел судно в какую-то протоку и не знал, как оттуда выбраться.

На призывные зеленые ракеты пришел русский пароход «Туруханск» с баржами.

Должен был произойти обмен грузами. Норвежский капитан потребовал, чтобы переноской занялись русские матросы. Однако капитан «Туруханска», молчаливый моряк С густыми нависшими бровями, ответил твердым отказом.

Нам еще предстоит знакомство с этим моряком.

К ужину подали свежую черную икру. Но Нансен решительно отодвинул лакомое блюдо в сторону и обратился к Лиду:

— Где же ваш бифштекс из мамонта?

Лид уже давно забыл, что, соблазняя Нансена плыть на «Корректе», обещал необыкновенное угощение. В низовьях Енисея, говорил он, течение размыло в береговом обрыве гигантскую мамонтову тушу. Мясо ископаемого отлично сохранилось и...

— Так где же бифштекс? — повторил Нансен.

Лид выскочил из-за стола и побежал к капитану «Туруханска». Вернулся он с самыми огорчительными новостями. Оказывается, псы, которых на Севере не балуют кормом, добрались до мамонта. Приезжавшая недавно из Петербурга экспедиция нашла объедки собачьих пиров и забрала с собой довольно жалкие трофеи.

«Коррект», приняв груз, должен был вместе с Лидом возвращаться в Норвегию. Нансен же намеревался поехать в глубь Сибири. Он пересел на русское экспедиционное судно «Омуль», чтобы плыть вверх по реке до Енисейска и оттуда по тракту добраться в Красноярск. Вместе с ним отправились Лорис-Меликов и Востротин.

Гигантская река несла навстречу, в океан, чудовищную массу воды. За селением Дудинкой тундра сменилась жиденькими ивовыми зарослями; потом лес стал мужать и густеть, превращаясь в знаменитую сибирскую тайгу.

Белые лебеди, вытянув длинные шеи, неслись к югу над вершинами деревьев, над свинцовой рекой. Приподнятые миражем плоские берега как бы парили в воздухе. Бревенчатые избы крохотных деревушек темнели возле воды. У деревушек были странные названия: Игарка, Курейка, Хантайка.

В деревушках жили политические ссыльные. Центром края ссылки, где полицейский пристав считался высшей властью, был городишко Туруханск. Вокруг каменной церкви с воронами на крестах и деревянного монастырского дома, занятого почтой и полицией, разбросались избенки, лачуги, хибарки.

В краю, думалось Нансену, где сама природа зовет к свободе, где все так величественно, просто, где горы, леса, реки как бы очерчены крупными, сильными штрихами, — в этом краю царствуют темнота и

произвол. Так в Сибири, так в Гренландии. Человек всюду угнетает человека.

Множеством церковных куполов обозначился Енисейск, первый большой город на реке. Нансен выступил в енисейской гимназии и в местном клубе, говорил о возможности плавания через льды к устью Енисея.

Возле музея, где Нансен долго рассматривал одежду, орудия и утварь енисейских кочевников, к нему подошел господин в черной крылатке, отрекомендовался иностранцем, давно ведущим торговые дела «в этой ужасной варварской стране», где кругом одни каторжники.

Нансен описал эту встречу. Нет, он не мог согласиться со своим собеседником. В большинстве ссыльные были политическими преступниками, иначе говоря, «людьми, пострадавшими за свои убеждения, и часто лучшими элементами русского народа». Отметив, что местное население весьма даровито, он закончил запись такими словами о Сибири: «Настанет время — она проснется, проявятся скрытые силы, и мы услышим новое слово и от Сибири; у нее есть свое будущее, в этом не может быть никакого сомнения».

От Енисейска Нансен ехал по почтовому тракту. Тарантас трясся круглые сутки, задерживаясь на почтовых станциях лишь для смены лошадей. Нансен находил у сибиряков сходство со своими земляками: те же мужественные лица, русые волосы и бороды, спокойная неторопливость.

Красноярск встретил норвежца поздним вечером. Чадные факелы колыхались над толпой. Раздавались выкрики:

— С приездом! Добро пожаловать! Ура!

Нансена приятно удивили светлячки электрических огней, мерцающих в котловине, где расположился город. Хотя дождь не прекращался, представители

городских властей, поднеся хлеб-соль, начали приветственные речи. Затем гостей пересадили из тарантасов в экипажи.

Нансен согласился выступить с докладами о путешествии. Для иллюстрации ему нужны были диапозитивы. Их взялся сделать молодой сотрудник музея и, как пишет Нансен, «отлично справился с задачей».

И вот шестьдесят пять лет спустя передо мной тот самый сотрудник музея. Слышал, что он живет в Абакане. Справился об адресе, мало веря в успех. И, пожалуйста, справка: улица Щетинкина, 23.

Владимир Петрович Ермолаев полулежит на диване, прикрытый пледом. Нашу встречу в Туве в 1947 году помнит плохо. Показывал мне тувинские шахматы? Да, было что-то такое...

А вот Нансен перед ним как живой.

— Он пришел в музей на второй день. Осматривал все очень внимательно, задавал вопросы, записывал. Потом спросил с изумлением: кто же собрал все эти сокровища? А было нас, работников музея, человек пять, и все зеленая молодежь, только директор Аркадий Яковлевич Тугаринов носил усы. Мой брат, его помощник, получал 25 рублей в месяц, я — четыре рубля.

Делясь впечатлениями, Нансен сказал, что в Сибири краеведческая наука живет только благодаря энтузиазму интеллигентных мечтателей.

Потом обратил внимание на меня. Говорит: я вижу здесь фотографа, не согласится ли молодой человек сделать диапозитивы, которые можно было бы показать красноярцам во время моих выступлений. Я смутился, — сумею ли? Просидел в фотокомнате всю ночь. Шутка ли, сорок диапозитивов! Нансен сказал, что я отлично справился с делом, и попросил помочь ему и во время докладов: по его знаку менять изображения.

Норвежец провел в Красноярске три полных дня. Владимир Петрович сопровождал его со своей громоздкой деревянной фотокамерой на треноге и ящиком с тяжелыми стеклянными пластинками. Нансен много ездил по окрестностям, переправлялся на плашкоуте (моста тогда не было) на правый берег Енисея.

— Был и на «Соколке». Так назывался первый красноярский стадион, построенный любителями. В честь гостя состоялся футбольный матч. Постойте, кто же тогда играл? Кажется, «Спорт» с командой Вольно-пожарного общества, или попросту «Пожаркой». Но поручиться не могу. Знаю, что Нансен хвалил игроков за умелую игру.

На прощание мы подарили гостю альбом фотоснимков с надписью: «Фритъофу Нансену — Красноярский музей». Вот, если желаете взглянуть, тут кое-что из копий тех снимков.

Владимир Петрович протянул мне конверт.

Возвращаясь из дома на улице Щетинкина, я с грустью думал, что когда в тридцатых годах работал в Геодезической секции Красноярского отделения Географического общества, там были участники двух торжественных заседаний, на которых выступал норвежец. В кабинете нашего ученого секретаря висел портрет Нансена на фоне рыболовных снастей. Многие тогда слышал о Нансене, да немного запомнил, А когда позднее искал этих людей, чтобы выпросить, записать, нашел совсем немногих.

Сам Нансен на заседании Географического общества особо обратил внимание на огромные сибирские реки, на то, что транспорт по ним в низовьях, в Ледовитый океан, необычайно удобен. Сибиряки заинтересованы в Северном морском пути.

Нансен подробно развивал мысль о том, как, по его мнению, следует наиболее успешно наладить

судоходство в Карском море.

На торжественном обеде, данном в его честь Географическим обществом, он говорил о сходстве сибиряков и норвежцев, выразил уверенность, что Северный Ледовитый океан в будущем свяжет Сибирь с Норвегией и что успешное плавание «Корректа» к устью Енисея — первое доказательство этого. Он добавил также:

— Будущее Сибири включает в себе, готов я сказать, неограниченные возможности!

Из Красноярска поезд помчал Нансена к Тихому океану. Он видел, что даже при вялом и бездарном русском правительстве новые города росли в Сибири с быстротой, не уступающей американской. Русский народ, думалось Нансену, выполняет великую задачу, заселяя эти пустующие сибирские земли на пользу человечеству.

В туманный день поезд обогнул Байкал. Вагоны стучали колесами по мостам над речками, такими же дикими и бешеными, как в горах Норвегии. Степи Забайкалья сменились потом маньчжурскими; дорога пересекла границу Китая и зазмеилась по нагорью, как бы продолжавшему пустыню Гоби.

Колея кончилась у каменного вокзала Владивостока. Этот тихоокеанский город походил на Неаполь, у которого отняли Везувий.

От океана Нансен возвращался на запад другим путем. На рабочих поездах, на дрезинах, а то и на бойкой тройке ехал он по трассе достраивавшейся Амурской дороги. От еще безымянной станции у реки Бурей начинался готовый рельсовый путь на запад. Железнодорожники, встречающие здесь гостя, сделали ему подарок: на желтом деревянном здании вокзала была прибита вывеска: «Станция Нансен, Амурской ж. д.».

После небольшой поездки на пароходе по реке Зее Нансен возвращался домой. Опять Чита, Иркутск, Красноярск, дорожные встречи, разговоры...

Он чувствовал, что полюбил Сибирь, ее равнины и горы, замерзшие берега Ледовитого океана, пустынное приволье тундры и таинственные дебри тайги, — полюбил Сибирь с вкрапленными в ее безграничные пространства селениями мужественных людей.

На вокзале в Петербурге проворный господин — репортер газеты «Петербургский листок» — подскочил к Нансену:

— Несколько слов для нашей газеты... Итак, если позволите: во-первых, возможны ли постоянные рейсы к устью Енисея?

— Безусловно, да. Это пока все, что я хотел бы вам сообщить.

Желающих попасть на доклад об экспедиции было так много, что чрезвычайное собрание Географического общества пришлось созывать в огромном актовом зале кадетского корпуса. Он вмещал более трех тысяч человек — и все же не всем хватило места.

— То, что служит предметом моего доклада, имеет для вас, русских, громадное значение, — начал Нансен. — Путь, которым прошел «Коррект», должен дать дешевый выход к морю колоссальным богатствам Сибири. Этот путь открыт не нами, не «Корректором», мы только прошли им. Честь и слава его открытия и исследования всецело принадлежит вам, русским...

Нет никаких оснований считать Карское море непроходимым, — твердо заявил он дальше. — Неудачи там случайны, удачи же, напротив, закономерны. Только поменьше сомнений, побольше энергии и воли довести дело до конца!

«Русскому народу предстоит великое будущее...»

Книга Нансена о путешествии в Сибирь выходит уже в дни мирового военного пожара.

В предисловии он пишет, что война «...может привести к полной переоценке жизненных ценностей и принудить старую Европу к составлению нового баланса, о котором мы пока не имеем понятия».

Книгу переводят с норвежского на английский и немецкий языки.

В Швейцарии читатель Цюрихской библиотеки, русский политический эмигрант, живущий на квартире у сапожника Каммерера, выписывает требование на немецкий перевод книги Нансена.

Фамилия русского эмигранта — Ульянов,

Позднее в кремлевской библиотеке председателя Совнаркома В. И. Ульянова-Ленина появятся книга Нансена «Россия и мир», а также изложение книг норвежца о путешествиях через Гренландию, к Северному полюсу и в Сибирь, собранные в одном томе.

«В страну будущего», несмотря на трудности военного времени, была издана на русском языке всего через год после выхода в Норвегии.

Та очень важная часть жизни Фритьофа Нансена, которая сделала известным его имя как гуманиста и друга нашей страны, с темой этой книги не связана непосредственно. О ней — совсем коротко.

Нансен осудил мировую империалистическую войну. Известие о революции в России принял сдержанно. Но уже то, что новая Россия потребовала покончить с войной, говорило в пользу произошедших там перемен. Однако стране не дали мира.

После окончания войны была создана Лига наций. Ее делегаты слышали от Фритьофа Нансена речи, коробящие их слух. Он возражал против интервенции, утверждал, что недальновидно вмешиваться силой в русские дела. Фальшивый сверху донизу царский режим мешал развитию России. И пусть теперь ее народ сам устраивает свою судьбу. Допустима лишь одна интервенция — против эпидемий и голода!

Призрак голода уже бродил по российским полям. Засуха 1921 года, начавшись в Поволжье, стала тяжелейшим народным бедствием на Украине, в Крыму, Предуралье.

Неожиданно для многих Нансен поехал в Москву, где встретился с народным комиссаром по иностранным делам Литвиновым.

Корреспондент английской газеты «Дейли Кроникл» первым встретил вернувшегося от большевиков Нансена. Норвежец прежде всего снова подтвердил свое намерение всеми силами и средствами помогать голодающим в России.

Когда корреспондент попросил его высказаться о Советском правительстве и о «красной опасности» для Европы, то «Нансен выразил уверенность в том, что в настоящее время для России невозможно какое-либо другое правительство, кроме советского, что Ленин является выдающейся личностью и что в России не делается никаких приготовлений к войне».

Вскоре Нансен поднимается на трибуну Лиги наций и произносит знаменитую, полную гнева и мольбы речь о голоде в Поволжье.

— От двадцати до тридцати миллионов людей — под угрозой голода и смерти, — говорит он. — Все, что нужно для их спасения, находится от них только за несколько сот миль.

Нансен рассказывает о кампании лжи и клеветы, начатой против него. Он приводит измышления газет о

поездах с продовольствием, якобы разграбленных Красной Армией, о том, что капитан Свердруп везет на кораблях оружие большевикам, тогда как на самом деле его друг взялся доставить в Сибирь сельскохозяйственные машины.

— Я знаю подоплеку этой кампании, — продолжает Нансен. — Боятся, что если помощь, которую я предлагаю, будет оказана, то усилится Советское правительство... Но разве есть на этом собрании человек, который посмел бы сказать, что лучше гибель двадцати миллионов человек, чем помощь Советскому правительству?.. Я убежден, что народные массы Европы принудят правительства изменить свои решения!.. С этого места я обращаюсь к правительствам, народам, ко всему миру и зову на помощь! Спешите с помощью, пока не будет чересчур поздно!

Нансен получает отказ. Лига наций решает остаться просто советчицей во всем, что связано с помощью голодающим в России. Нансен сам отправляется в Поволжье.

По зимним дорогам он на старом автомобиле объезжает деревни Самарской и Саратовской губерний. Видит мечущихся в тифу. Видит оголенные стропила изб: солому с крыш давно съели.

В метельную стужу автомобиль останавливается у околицы одной из деревень. Нансена обступают людискелеты. Женщина с безумным лицом качает на руках трупик ребенка и что-то быстро-быстро шепчет. Другой малыш жметя к шубе Нансена: «Дядь, хлебца! Хоть корочку, дяденька, миленький».

И голодные видят, как высокий нерусский человек, который должен был привезти им хлеб, плачет. Плачет, неловко вытирая лицо рукавом шубы. Потом бросается к автомобилю. Он должен рассказать об этом всему миру!

Нансен, Нансен, Нансен! Это имя не сходит со страниц газет, как в далекие годы возвращения «Фрама». Но теперь его нередко называют с раздражением, с насмешкой, даже с угрозой.

Нансен неутомим. Он всегда говорил, что любовь к людям требует действия. Его видят во всех европейских столицах. Он стучит в чугунные сердца. Он требует, настаивает, просит. Он встречает сочувствие и поддержку многих тысяч простых людей и слышит равнодушные отказы власть имущих.

Советское правительство направляет в Поволжье хлеб из других частей страны. Оно продает картины из музейных запасников и конфискует часть за века осевшего в церквях и монастырях золота, чтобы оплатить поставки из-за рубежа. Рабочие и крестьяне всего мира собирают деньги голодающим братьям по классу.

И пусть скуден еще тот ручеек зерна, который на первых порах удастся направить в Поволжье «Организации Нансена», но великий норвежец верит, что ему удастся сделать больше, что он должен сделать больше и не отступит, пока не сделает все, что в его силах.

Большому путешествию в страну льдов, задуманному Нансеном в закатные годы жизни, не суждено было осуществиться.

Он успел предпринять поездки лишь на Кавказ и Волгу. Зарубежные биографы уделяют его кавказскому путешествию не так уж много строк. Однако при розысках некоторых архивных материалов и чтений старых газет мне показалось, что Нансен придавал этой своей поездке больше значения, чем обычно принято думать.

Путешествие Нансена на Кавказ было связано с поручением Лиги наций, долго и бесплодно обсуждавшей «армянский вопрос». За этим «вопросом»

скрывалась национальная трагедия. Давно начатые турецкими реакционерами гонения на армян, живших в Турции, несколько раз приводили к кровавым погромам. Особенно страшная резня произошла в 1915 году. Уцелевших от истребления армян турецкие террористы выдворяли из страны.

Армянские беженцы рассеялись по свету. Лишенные родины, крова, работы, они страшно бедствовали. Многие из них хотели бы переселиться в Советскую Армению, но, руководствуясь политическими мотивами, Лига отказывалась содействовать им.

Нансену предложили самому отправиться на Кавказ и убедиться, что там армянским переселенцам нечего делать. Ему говорили, что в Советской Армении царит разруха, что на диких и бесплодных землях людей ждет голод.

В июне 1925 года Нансен высадился в Батуми, оттуда направился в Тбилиси. Встретившим его корреспондентам он сказал, что чрезвычайно рад снова посетить Советский Союз. После недавнего приезда в Россию в 1923 году, когда он видел начало возрождения страны и побывал в ее столице, а также в Харькове, он намерен теперь посетить Армению, Грузию, Дагестан.

— Правда ли, господин Нансен, — спросили его, — что вы снова собираетесь на полюс?

— Не на полюс, а для исследования неведомых пространств вблизи него, — поправил Нансен. — Но говорить

об этом подробнее пока преждевременно.

В Армении его видели на торжествах по поводу пуска оросительного канала. На память от-работниц текстильной фабрики он получил вышитое их руками полотенце. В рабочем клубе для Нансена устроили смотр молодых талантов. На автомобиле он ездил по засушливой Сардарабадской степи и знакомился с проектом ее орошения. В его честь был устроен

народный праздник в Ереване, который начался исполнением квартета Грига.

Нансен совещался с государственными деятелями в Закавказском Совнарком.

— Я поражен тем, что правительство сумело в такой короткий срок достичь столь большого размаха во всех областях сельского хозяйства и промышленности, — сказал он при прощании.

Он сказал, что, по его сведениям, около ста тысяч армянских беженцев хотели бы вернуться сюда, в Закавказье, где находятся исторические корни древнего армянского народа. Если они получат здесь землю, то он, Нансен, попытается через Лигу наций выхлопотать кредиты на их переезд и обустройство домами.

Гость поблагодарил за то, что в Армении его миссии дали возможность познакомиться со всем, представляющим для нее интерес.

Затем гость направился в Астрахань, откуда на пароходе «Спартак» продолжил волжское путешествие. В Саратове многие помнили норвежца по голодному 1921 году. Он встречал старых знакомых. Его узнавали на улицах, подходили, жали руку, благодарили. Студенты университета — рабочие парни, участники гражданской войны — встретили Нансена восторженной овацией.

Нансен отовсюду получал телеграммы, приглашавшие его посетить разные города страны. Норвежца ждали в Киеве, ждали в Харькове. Ему перевели трогательное письмо от осиротевших во время голода детей, воспитывавшихся в детской трудовой коммуне — пусть он посмотрит, как они живут теперь.

Потом была Москва.

Толпы людей собрались на вокзале и возле столичной гостиницы «Савой», где остановился

норвежец. Делегация опытной московской школы имени Нансена преподнесла ему букет и альбом фотографий. В Москве Нансен быстро нашел общий язык при переговорах об армянских беженцах.

Журналисты спрашивали Нансена, какое впечатление произвели на него Нижнее Поволжье, также пострадавшее от голода. Он ответил, что всюду видел колоссальные изменения к лучшему. В Поволжье проведена поистине огромная восстановительная работа.

О Москве же нечего и говорить: созидательная жизнь бьет здесь ключом.

Конечно, Нансена снова спрашивали о путешествии к полюсу. Он сказал, что вел в Советской стране переговоры также и по этому поводу, поскольку новая его полярная экспедиция будет воздушной и в ней примут участие советские ученые.

Небольшая книга «Россия и мир» была написана Нансеном вскоре после возвращения из Москвы. Она была тотчас раскуплена читателями и тотчас же разругана в пух и в прах буржуазными газетами.

Еще бы! Нансен, например, писал в ней, что, вдумываясь в положение России, понял: маятник естественно качнулся от реакционных сил, поддерживавших царизм, далеко влево, до коммунизма и диктатуры пролетариата. Почему, спрашивал он, так ополчились на Октябрьскую революцию в России? Ведь она привела главным образом к положительным результатам, уничтожив многое из тяжелого прошлого этой страны.

«Можно спорить относительно развития Западной Европы и относительно дальнейшего прогресса западноевропейской культуры, — писал он, — но не может быть никаких сомнений в том, что русскому народу предстоит великое будущее...»

Так честно, смело, открыто говорил человек, много видевший и много передумавший, человек, стоявший у порога нового мира.

...На окраине Осло, среди старых сосен — «Пульхегда», дом, построенный Нансеном вскоре после возвращения из экспедиции на «Фраме».

По ступенькам «Пульхегды» весной 1930 года на руках вынесли останки великого сына Норвегии. 17 мая гроб был выставлен на открытой колоннаде здания университета Осло. Десятки тысяч людей, сняв шапки, молча стояли в ближайших улицах. Мимо гроба шли школьники. 17 мая— день норвежской конституции, и по традиции дети всегда открывали шествие...

В 12 часов 45 минут во всей стране были приспущены флаги. В час дня глухо ударила пушка крепости Акерс-хус — той старой крепости, которая салютовала Нансену при возвращении из его знаменитых экспедиций. После выстрела на две минуты над страной воцарилась абсолютная тишина.

Четыре серые лошади медленно потянули катафалк по улицам. За гробом шли пятьдесят тысяч человек. Гроб был покрыт норвежским национальным флагом, который Нансен держал выше, чем кто-либо другой из его соотечественников.

Урна с прахом вернулась в «Пульхегду». Простая могильная плита появилась на лужайке перед домом.

В этом доме все оставлено в неприкосновенности — так, как было утром 13 мая 1930 года, когда Нансен, сидя в плетеном кресле на веранде, вдруг уронил голову на грудь и вздохнул последний раз в жизни. Все оставлено в неприкосновенности, только с одеяла широкой кровати, где Нансен провел дни болезни, убраны синие карты полярных стран и чертежи дирижабля, на котором почти семидесятилетний Нансен собирался лететь во главе экспедиции международного общества «Аэроарктик».

План экспедиции был окончательно разработан на конференции в Ленинграде. Под руководством Нансена дирижабль должен был не только пролететь над полюсом и «полюсом относительной недоступности», но и высадить на льды в сердце Арктики группу ученых. Полет намечался на лето 1930 года...

В рабочем кабинете Нансена нет и следа музейного холодного порядка. Кажется, хозяин отлучился куда-то на минуту, оставив на громадном, из некрашенной сосны сработанном столе книги, рукописи, атласы. Должно быть, он был занят какими-то расчетами — вон счетная линейка. И тут же, на боковом столике, очень странная машина. Не сразу даже сообразишь, каково ее назначение: насколько не похожа она на наши современные пишущие машинки.

В кабинете книги Нансена, переведенные на десятки языков. Здесь диплом о присуждении Фритьюфу Нансену

Нобелевской премий мира. Тут же Дипломы множества академий и научных обществ, удостоверение, выданное Московским Советом своему почетному члену — Фритьюфу Нансену.

И здесь же кожаная папка. В ней грамота, по предложению М. И. Калинина посланная Нансену IX Всероссийским съездом Советов с выражением глубочайшей признательности от имени миллионов трудящегося населения РСФСР за благородные усилия спасти гибнущих крестьян Поволжья.

Грамота адресована «гражданину Фритьюфу Нансену».

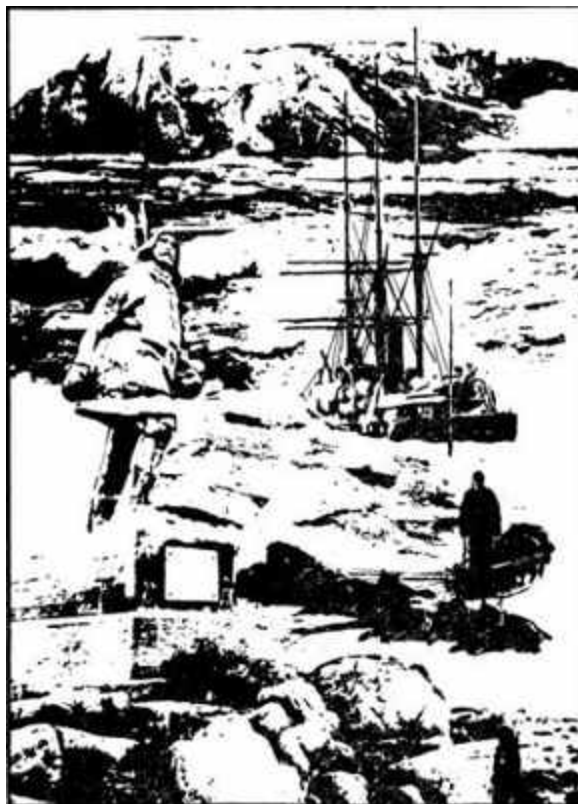
Фритьюф Нансен... Гражданин Нансен... Голодная и холодная Москва двадцать первого года обещала ему и от нас с вами:

«Русский народ сохранит в своей памяти имя великого ученого, исследователя и гражданина Фритьюфа Нансена!»

Глава III

Полярный детектив

Криминалисты летят на мыс Входной



Странно порой переплетаются пути и судьбы людей! История полярных исследований по сей день полна нераскрытых тайн. Но бывает, что загадки, которые давно считались разгаданными, вдруг возникают снова. Стройную версию разрушает случайная, казалось бы, совсем незначительная находка, какая-нибудь медная пуговица в золе костра.

И даже не обязательно находка: просто кто-то более внимательно вчитался в давние, всем известные документы и обратил внимание на то, что упускали другие. Рвется нить общепризнанных доказательств, рождаются неожиданные предположения.

Так случилось и в истории жизни и смерти последнего землепроходца. Почти через полвека после его странной гибели всплыла загадка исчезновения двух полярников, разгадку которой он считал одним из своих главных дел. Всплыла и оказалась связанной с прояснением эпилога еще одной драмы в Арктике.

«На могиле сохранился деревянный некрашенный крест пепельно-серого цвета, местами истлевший, покрытый плесенью, лишайниками и подгнивший у основания.

При осмотре креста на доске, расположенной под второй крестовиной, была обнаружена давно выцарапанная и выветрившаяся надпись: «...егичев...»

После наружного осмотра приступили к вскрытию могилы».

Так записали криминалисты, по поручению Генерального прокурора СССР распутывавшие старое сложное дело. Поводом для расследования, сообщала прокуратура, была статья в одной из центральных газет, настаивающая на тщательном расследовании обстоятельств смерти Никифора Бегичева.

Написал статью автор книги, которую вы читаете.

Среди многочисленных историй, рассказываемых на Таймыре, затрудняюсь назвать хотя бы одну, схожую с историей жизни боцмана Бегичева. Приключения этого полярного следопыта людская молва расцветила полулегендарными подробностями.

Особенно же много разговоров и пересудов вызвала его загадочная смерть.

Впервые об убийстве Бегичева я услышал еще в юности от доброго знакомого нашей семьи, капитана Михаила Ивановича Драничникова. Он командовал буксирным пароходом, который каждую навигацию уходил в низовья Енисея. Приведя свой пароход на зимовку в Красноярск, капитан зашел к нам в гости и

рассказал матери историю, о которой «шумят на Севере».

Вот суть его рассказа.

Весной 1926 года Бегичев ушел в тундру во главе артели охотников. До лета следующего года о нем никто ничего не слышал. Летом охотники вернулись и сказали, что Бегичев «оцинжал», то есть заболел цингой и умер на побережье Северного Ледовитого океана.

Но в селении Дудинка, откуда артель ходила на промысел, знающие люди по секрету рассказывали капитану: Бегичева убил в ссоре один из охотников. Кто поверит, что такой опытный полярник, как Бегичев, «оцинжал», а все новички уцелели?! Охотники решили скрыть убийство— «затаскают по следствиям да судам, а мертвого все равно не воротишь». Но потом кто-то будто бы проговорился во хмелю...

С тех пор я слышал на Севере буквально десятки устных вариантов рассказа о преступлении в тундре. Читал немало печатных. Первый из них появился на страницах газеты «Красноярский рабочий» в 1928 году, после чего было возбуждено следствие по уголовному делу № 24 «О нанесении тяжелых побоев и последующих мучительных истязаниях Бегичева Никифора Алексеевича, приведших к его смерти».

Само дело № 24 где-то затерялось. У меня сохранились лишь выписки из протоколов дознания, сделанные много лет назад моим другом, краеведом Ефимом Ильичом Владимировым.

Судя по ним, все члены охотничьей артели подтвердили версию о цинге. Все, кроме кочевника Манчи. Он показал...

Но лучше я приведу отрывки из письма неизвестного автора, который, видимо, тоже знакомился с материалами следствия и решил написать по этому поводу в газету; письмо не было опубликовано,

но я снял копию. Вот эти отрывки с сохранением стиля автора письма:

«Близилась весна. Заболел цингой член артели Зырянов, а затем начали пухнуть десны и ноги у Бегичева... Вскоре Бегичев почувствовал себя очень плохо и выразил желание поехать на остров Диксон к своим знакомым полярникам, взять свежих продуктов, лимонной кислоты, медикаментов...

Тут проникший в среду артели чуждый интересам кооперативного движения элемент в лице некого Н-ко стал искать случая сорвать поездку Бегичева на Диксон. На этот раз Н-ко, поспорив из-за собачьей упряжки, набросился на больного Бегичева с кулаками, сбил его с ног, нанося удары по груди и голове подкованным болотным сапожищем... Манчи помешал этой дикой расправе... Спустя час избитый до потери сознания Бегичев при помощи Манчи поднялся, свалился на нары... Инициативу в артели взял в свои руки Н-ко. Он запретил артельщикам подавать больному воду и пищу... В избе было сыро и душно, а Н-ко вдобавок стал практиковать жарить песцовое мясо в пищу собакам на голой раскаленной железной печке. От горения жиров образовался едкий чад и смрад, и в этом исчадии окончательно задышался Бегичев... Потом Н-ко пустился на новый прием коварства, поставил Бегичеву палатку. Он мерз в ней и терзался целый месяц... В середине мая больному сделалось плохо, он подозвал к себе друга Манчи и дал наказ: «Когда ты поедешь домой, говори всем русским, саха, якутам, ненцам, что меня убил Н-ко и я живой больше не буду. Когда будут хоронить, смотри, чтобы меня не положили в болото».

Я не знаю, насколько точно это письмо отражает детали, сообщенные Манчи следствию. Но ясно главное: Манчи утверждал, что Бегичева жестоко избили. В этом случае на теле должны были сохраниться следы

избиения. Вскрытие могилы могло дать следствию доказательства насильственной смерти либо опровергнуть версию свидетеля обвинения.

Но в те годы Таймыр был дик и труднодоступен. Для того, чтобы попасть на берег Северного Ледовитого океана к устью реки Пясины, к мысу Входному, требовалась специальная экспедиция. Следователь, отправившийся на вскрытие из Туруханска, застрял в пути, просидел в тундре два месяца и вернулся обратно. 15 октября 1928 года Красноярский окружной суд прекратил дело № 24 за отсутствием доказательств преступления.

В тридцатых годах во время короткой стоянки морского каравана у мыса Входного, где погиб Бегичев, я попытался разыскать его могилу.

На мысу только что начали строить рыбацкий поселок. Возле деревянной вышки триангуляционного пункта были накатаны бочки с соленым муксуном.

Рыбаки слышали о могиле, но никто не видел ее; впрочем, это были новички, приехавшие на промысел с весны. Парторг зимовки Агафонов нехотя согласился пойти со мной в раскисшую летнюю тундру. Бродили мы часа четыре. Я взял с собой капитанский морской бинокль. Но креста нигде не было видно, а то, что мы принимали иногда за могилу, при приближении оказывалось холмиком, каких в тундре много.

Ни с чем вернулись в поселок.

Между тем журнал «Советская Арктика» напечатал очерк о Бегичеве, выразительно озаглавленный «Последний одиночка». Автором его был полярник и литератор Никита Яковлевич Болотников.

С редкой настойчивостью он много лет по крупицам собирал все, что относилось к жизни Бегичева, и написал книгу о русском исследователе-самородке. В ней описана и смерть Бегичева, умершего от цинги.

Но другой путешественник по сибирскому Северу, поэт Казимир Лисовский, никак не хотел согласиться с тем, что Бегичев с его опытом жизни в снегах мог погибнуть столь нелепо. Он разыскал в тундре свидетеля, глубокого старика, рассказ которого в общих чертах совпал с давними показаниями Манчи.

Поэт обнаружил и могилу Бегичева.

Крест давно подгнил и свалился — вот почему мы не увидели его. К нему была прибита ржавая иконка. Рядом валялась дощечка с едва заметной надписью о том, что здесь покоится прах известного путешественника Бегичева, скончавшегося 53 лет от роду.

Для того чтобы окончательно удостовериться, что чуть заметный холмик — действительно могила следопыта, Лисовский и помогавшие ему рыбаки начали копать оттаявшую землю. Вскоре показалась крышка гроба.

«Одна из досок гроба, сохранившихся совершенно свежими, немного отстала, — записал поэт. — Мы приподняли ее. Гроб оказался сплошь забитым мутным льдом. Сквозь толстый слой льда еле виднелись очертания тела...»

Значит, тайна смерти Бегичева может быть наконец раскрыта!

Первый мой очерк о полярном следопыте был опубликован в 1947 году. Мне довелось расспросить людей, знавших Бегичева и его предполагаемого убийцу. Версия Манчи показалась мне весьма маловероятной. Я написал, что следопыт умер от цинги. Из-за этого у меня произошла размолвка с Лисовским.

После находки могилы поэт заявил, что располагает новыми доказательствами своей правоты и попросил помочь в полином выяснении обстоятельств трагедии.

Сопоставив результаты многолетней работы двух исследователей, я и написал статью, заинтересовавшую

Генерального прокурора СССР.

К мысу Входному, к могиле Бегичева, вылетели московские криминалисты. Это было летом 1955 года.

Земля Санникова

Яков Санников не был фантазером, сочинителем небылиц, легко рождаемых в таинственных арктических туманах. Из рода северян в трех-четыре поколениях, он запросто разъезжал там, куда отваживалась проникать далеко не каждая экспедиция. Острова называл островами лишь после того, как обходил их вдоль побережья, иногда сверх того пересекал поперек. И это были не расположенные вблизи материка куски суши, но архипелаг нынешних Новосибирских островов.

Санникову можно было верить. А он утверждал, что далеко в океане видел еще остров или острова, где различались высокие каменные горы. Так в начале XIX века на картах появились «земли, виденные Санниковым».

Но их не увидел лейтенант Петр Анжу, побывавший вскоре на том же острове Котельном, откуда обозревал океан Санников.

А затем, после долгого перерыва, для обследования на Новосибирских островах останков ископаемых зверей отправилась экспедиция во главе с врачом Александром Бунге, в которой участвовал и Эдуард Толль.

Толль увидел Землю Санникова!

Это произошло в августе 1886 года.

Далеко на горизонте очерчивались «ясные контуры четырех столовых гор с прилегающим к ним на востоке низким остроконечием». Толль определил направление на неведомую Землю.

За первой экспедицией к Новосибирским островам последовала вторая, и обе преуспели в пополнении коллекций останков ископаемых, в геологических

исследованиях, в уточнении карт. Тогда же Толль устроил резервное «продовольственное депо» для готовящегося к походу «Фрама».

У самого же Толля, как иногда говорят, свет клином сошелся на том августовском дне, который убедил его, что Земля Санникова действительно существует. С этого дня ее достижение и исследование стало главной жизненной целью ученого.

Он любил повторять слова своего проводника, эвена Василия Джергели. Тот видел неведомый остров несколько раз. Толль спросил:

— Хочешь ли достигнуть эту дальнюю цель?

Джергели с горячностью воскликнул:

— Раз ступить ногой — и умереть!

Похоже, что так ученый мог сказать и о себе.

Когда цвет русской географической науки советовался в Петербурге с Нансеном о планах дальнейших исследований в Арктике, Толль, конечно же, заговорил о никем еще не достигнутой Земле Санникова:

— Я сам, своими глазами видел вдали ясные контуры ее гор, похожих на базальтовые горы Сибири...

— Простите великодушно, Эдуард Васильевич, — перебил кто-то с места, — доктор Нансен на «Фраме» прошел как раз вблизи тех мест, где вы полагаете землю. Однако же никакой земли он там не обнаружил...

— Доктор Нансен пишет в своей превосходной книге, что девятнадцатого и двадцатого октября 1893 года, когда «Фрам» находился возле Земли Санникова, был густой туман, который мешал что-либо видеть, — возразил Толль.

Он стал развивать план экспедиции. Судно высадит ученых на Землю Санникова, перезимует в устье Лены, а через год заберет первых исследователей острова.

— Именно Россия должна осуществить этот план! — говорил Толль. — Девятнадцатое столетие подходит к концу, а нам еще предстоит многое сделать для завершения тех научных завоеваний на Севере, за которые тяжелыми жертвами заплатили первые русские исследователи. Кому, как не русским, приличествует выполнить эту задачу!

Нансен поддержал Толля.

— К северу от Новосибирского архипелага могут быть неведомые острова. Мы видели стаи гаг, летящих с севера; один раз оттуда же пролетела стая бекасов. Позже к нам часто наведывались песцы. Возможно, там есть земли или небольшие острова. Исследование этих земель было бы подвигом величайшей научной важности. Я искренне надеюсь, что такая экспедиция скоро осуществится.

Кем был Эдуард Толль? Честолюбцем? Одержимым фанатиком? Слишком простые, притом поверхностные определения!

Две экспедиции на Новосибирские острова доказали его научную добросовестность, умение систематизировать и анализировать факты, причем и вне своей научной специализации.

Он выбрал цель трудную и достойную. Не просто «ступить ногой», но ступить, чтобы ответить на вопросы, интересовавшие тогда науку. Например, не была ли Земля Санникова обособленной частью существовавшего некогда материка?

В девственных, не тронутых человеком местах, ученый мог искать более надежные ключи к разгадке причин вымирания мамонтов — да и мало ли какие тайны хранит остров в океане?! (Вспомним написанный выдающимся ученым Владимиром Афанасьевичем Обручевым в 1924 году научно-фантастический роман «Земля Санникова», где эту землю, изолированный мирок со своим климатом, растительностью,

животными, населяют вампу, отдаленнейшие предки человека, и онкилоны, люди, уже владеющие копьями, стрелами, каменными топорами).

Толля поддержал не только Нансен, но и такой великий ум России, как Менделеев, ряд академиков, адмирал Макаров. Быть может, подготовку Русской полярной экспедиции во главе с Толлем поторопило известие, что Землей Санникова заинтересовались канадцы.

Для экспедиционного судна «Заря» команду отбирали с особой тщательностью. Приглашались опытные военные моряки-добровольцы.

Экипаж крейсерского фрегата «Герцог Эдинбургский» выстроили на палубе. Командир корабля, которого сопровождал незнакомый офицер, сказал, что экспедиция, отправляющаяся в Северный Ледовитый океан, набирает желающих. Служба нелегкая, но почетная.

Добровольцев нашлось немного. Командир подвел гостя к рослому моряку.

— Вот, если бы он захотел...

Через несколько дней боцман Бегичев Никифор Алексеевич был отчислен с крейсера и назначен на ту же должность в команду «Зари».

За время морской службы уроженец небольшого приволжского городка Царева повидал немало стран, в том числе и расположенных вблизи экватора. Что ж, пора посмотреть и места возле Северного Полярного круга...

Петербург проводил «Зарю» летом 1900 года.

В конце сентября судно встало на зимовку у берегов Таймыра. Перезимовали благополучно. Бегичев, находчивый, расторопный, пришелся по душе начальнику экспедиции.

Во время ночных вахт Толль рассказывал боцману о земле своей мечты. Бегичев еще не встречался с такими

увлеченными, бескорыстными людьми. Ради чего готов обречь себя на любые трудности, на неудачи ученый человек, да еще не простолюдин, а барон, аристократ? Ради поисков острова, на котором, может, ничего нет, кроме льдов да скал. И еще не известно, существует ли он вообще, этот остров. Тут было над чем поразмыслить.

В сентябре 1901 года «Заря» пришла туда, где должна была подниматься над льдами Земля Санникова.

Ее там не оказалось.

Правда, вскоре навалился густой туман, скрывший все вокруг.

Толль записал: «У меня закрадываются тяжелые предчувствия...»

Бегичев вел дневник уже во времена плавания на «Герцоге Эдинбургском». Нелегкие для Толля часы он описал так: «Начальником была обещана премия тому, кто первым увидит Землю Санникова. Но, увы! Сколько ни смотрели в трубы и бинокли, Земли Санникова не видели. Сколько раз меняли курсы, но все бесполезно — земли нет».

После еще нескольких дней плавания «Заря» встала на вторую зимовку.

Потерял ли Толль веру в существование как бы растворившегося в тумане кусочка земной тверди?

Ранней весной судно покинули две экспедиционные партии. Одна направилась на остров Новая Сибирь. Вторая во главе с Толлем — к острову Беннетта: оттуда можно было попытаться достигнуть ускользавшую Землю по льду.

Еще до ухода партий в дневнике Бегичева появилась запись о помощнике командира «Зари» лейтенанте Колчаке. Надменный, властный, сразу резко проложивший границу между собой и «нижними чинами», он обрушился на Бегичева. И повод-то был

пустяковый: не оказалось на месте вахтенного. Вот что произошло дальше:

«Он зовет меня и говорит: «Где у тебя вахтенный?» Я говорю, что «вы его куда-то сами послали». Он меня обругал. Я очень озлился на несправедливость и обругал его и сказал: «Раз офицер его величества так ругается, то мне, наверное, совсем можно». Он сказал: «Я на' тебя донесу морскому министру», а я сказал: «Хотя бы и императору, я никого не боюсь». Он крикнул: «Я тебя застрелю!» Я схватил железную лопату и бросился к нему. Но он тут же ушел в каюту».

Нашла коса на камень! Встретив немного погода обидчика, боцман заявил, что покидает судно. Это было уже серьезно, и Колчак постарался замять дело: ну, погорячились оба, с кем не случается.

По инструкции, оставленной Толлем, «Заря» должна была летом снять обе экспедиционные группы. Но льды не позволили судну приблизиться ни к острову Новая Сибирь, ни к острову Беннетта. Попытка следовала за попыткой, а дни становились все короче, льды — плотнее.

И «Заря» повернула на юг.

В Петербурге обсуждали план спасения оставшихся в Арктике членов экспедиции. «Заря», изрядно потертая льдами, не годилась для нового опасного рейса. И Колчак вспомнил о плане, который мельком слышал от Бегичева: зимней дорогой добраться до побережья через Сибирь, на собаках переправиться к Новосибирским островам, а дальше — летом на легком вельботе — к острову Беннетта... Людей же с Новой Сибири снимет сухопутный отряд.

Колчака назначили начальником морского отряда. Бегичев, забыв былые распри, согласился участвовать в спасении Толля.

Вельбот тащили к морю, впрягаясь в лямки вместе с обессиленными от голода собаками. И тут Бегичев, уйдя

в пургу на охоту, подстрелил пять диких оленей. А ведь Колчак уже собирался повернуть обратно! Позднее он же отказывался плыть на вельботе через широкое водное пространство, опасаясь крупных волн.

Тут читатель может подумать, что тень будущего «кровавого адмирала» как-то невольно падает на способного лейтенанта-гидрографа Колчака. Это не так. Все обстоятельства похода подтверждены его участниками до того, как Колчак стал подниматься по лестнице чинов и званий.

После тяжелого пути партия с вельботом вышла на остров Котельный. Здесь лето начинается в конце июля. И едва появились полыньи, вельбот отправился в мучительное плавание: мели, льды, шторма, голодный паек. Практически руководство походом перешло от Колчака к Бегичеву, как-то удивительно быстро освоившемуся в необычных условиях.

Но опустим подробности. Следы промежуточного лагеря группы Толля были обнаружены на Новой Сибири. Толль в записке, датированной 11 августа прошлого, 1902 года, писал, что у него все благополучно, и что он отправляется завтра в дальнейший путь.

И Толль достиг острова Беннетта! В этом спасательная экспедиция убедилась уже на подходе к берегу: ясно был виден сложенный из камней знак, в центре которого торчало бревно.

Записки лежали в условленном месте. Там был план острова и указано, где именно группа намеревалась построить дом. Идти туда пришлось по льду, изрезанному трещинами.

В одну из них провалился Колчак. Он уже захлебывался, когда Бегичев, рискуя уйти под лед, вытащил бесчувственное тело и отнес к берегу. Придя в себя, Колчак сказал, что никогда в жизни не забудет боцмана.

Не знал Бегичев, что спасает будущего «верховного правителя России», который зальет кровью Сибирь и на пустынном ангарском берегу будет расстрелян за чудовищные злодеяния.

...Поисковая группа нашла избушку Толля. Мертвую, заметенную снегом. В куче камней лежало письмо, адресованное Академии наук.

Толль со спутниками добирался до острова Беннетта на собаках, на байдарках, наконец, просто на плавучей льдине. Обследовали остров. В письме упоминалось о птицах, летевших на юг, о том, что туманы помешали увидеть землю, откуда летели птицы. В неподходящую темную пору, в конце октября, четверо покинули остров и пошли к Новой Сибири всего с двухнедельным запасом провизии.

Они исчезли в ледяной пустыне — Эдуард Толль, астроном Фридрих Зееберг, проводники Василий Горохов и Николай Протодьяконов.

Улахан Анцифер

Поисковые группы вернулись на материк как раз в то время, когда японцы напали на Порт-Артур. Бегичев немедленно отправился на восток добровольцем.

В Порт-Артуре встретил знакомых моряков, получил назначение на миноносец «Бесшумный». Участвовал в боях, был награжден Георгиевским крестом. Стал свидетелем гибели броненосца «Петропавловск», на котором держал флаг адмирал Степан Осипович Макаров, надежда русского флота. После взрыва мины броненосец продержался на воде каких-нибудь две минуты.

Спаслись немногие. Среди них не было Макарова.

Чем кончилась русско-японская война — общеизвестно.

Бегичев мог остаться на флоте, мог вернуться на Волгу. Он и направился было в родные места, да быстро скис, затосковал.

Случайная встреча с товарищем по экспедиции «Зари», побывавшим на Таймыре, помогла ему сделать выбор: он поехал в низовья Енисея, в Туруханский край. Встреча была случайной, а вот выбор...

Казалось бы, что могло тянуть Бегичева на Север? Намытарился он там отчаянно, силы свои растрачивал вроде бы напрасно — ведь так и не удалось найти Землю Санникова, хорошие люди погибли зря.

Но, должно быть, бескорыстный мечтатель заронил в душу боцмана что-то такое, от чего человек, прочно стоявший на земле, практичный, с деловой жилкой, ощутил мертвящую скуку сытой мещанской жизни. Он чувствовал в себе силы для больших дел, едва ли ясно сознавая, каких именно.

На Север, на Север, где просторно, края нехоженые, звери непуганые!

Летом 1906 года Бегичев появился в небольшом поселке Дудинка, расположенном на берегу Енисея севернее Полярного круга.

Высокий, бравый, с закрученными кверху, пофлотски, кончиками усов, он понравился дудинцам. Было ему 32 года, знал он множество занятных историй, оказался человеком компанейским, веселым, но чувствовалось, что это человек «с характером».

Дудинцы, в большинстве люди торговые, полагали, что и приезжий займется тем же выгодным дельцем. Но он был не по-купчески щедр на угощения, легко давал деньги в долг и не приценивался к пушнине, на скупке которой богатели торговцы. Вскоре из застольных разговоров дудинцы поняли, что бывший моряк забрался на Таймыр не столько ради наживы, сколько из любопытства, что пригнал его сюда тот бес, который столько людей заставляет странствовать по матушке Руси.

В начале зимы Бегичев уехал в тундру. Вернулся только по весне. Мешки, привязанные к его оленьим нартам, распирало от песцовых шкурок.

Дудинцы подумали было, что приезжий все-таки «тунгусничал», то есть по торгашеской грязной традиции спаивал кочевников и за бесценок забирал у них пушнину. Так делали многие, и это было не в диво.

Но вернувшиеся из тундры охотники рассказали, что новичок сам ставил ловушки-пасти, сам добывал песца, мерз в снегах, ночевал в холодных чумах.

Пришелец, «чужак», человек «с Большой Земли» (выражение, родившееся, должно быть, на островных зимовках) стал своим среди аборигенов.

А ведь люди Таймыра не отличались доверчивостью и далеко не каждому открывали душу. По Северу рыскало немало авантюристов, хищников, бесовестно

обманывавших «инородцев». Жизнь жестоко учила простодушных кочевников, делала их скрытными и осторожными, заставляла долго присматриваться к новому человеку, пожаловавшему на становище.

Кочевники дали моряку имя «Улахан Анцифер» — «Большой Никифор». Было похоже, что моряк приживается на Таймыре.

На следующий год Бегичев опять уехал на промысел.

Однажды он грелся в чуме старого Захара Бетту и рассеянно слушал его, рассказы, где быль мешалась с небылицами. Захар вспоминал прежние времена и, конечно, говорил, что раньше люди были крепче, храбрее, вообще— лучше.

— Ходили, однако, к «Шайтан-земле». Теперь кто пойдет? Далеко боятся идти...

Бегичев насторожился. Что это за земля?

— Я был молодой, сам ходил к ней, с берега ее видел. На ту землю, однако, никто не ходит, там шайтаны своих волков пасут.

Мало ли небылиц рассказывают на Таймыре? Послушать стариков, так в тундре за каждым камнем шайтан.

А Бетту продолжал: плохой остров, много там людей погибло. Большой остров, «Шайтан-земля», «Земля дьявола». Хоть и недалеко от берега, как раз против Хатангской губы, да только нет теперь смельчаков, чтобы туда добрались...

Против Хатангской губы? Там на карте — синь, простор.

— Слушай, Бетту, я бы пошел на «Шайтан-землю». Да ведь это все сказки, нет такой земли.

Старик разволновался. Как это нет?! Пусть у него отнимутся ноги, пусть отсохнут руки, если он врет! Есть «Шайтан-земля», сам видел ее с Соляной сопки!

Он, Бетту, такой человек, что врать не будет: ходить на ту землю не ходил, побоялся, а видеть видел. Ходить туда страшно, шайтан напускает на людей свирепых волков. Был такой охотник Сизой, храбрец из храбрецов, добрался до «Шайтан-земли», да только там и сложил свои косточки...

«Шайтан-земля», «Земля Санникова». Сопоставление пришло невольное. Вспоминался Толль, его вера, его отвага. Может, и «Шайтан-земля» примерещилась и исчезла. А вдруг? Нет, проверить все же надо!

В начале 1908 года Бегичев отправился в тундру. К весне с двумя спутниками он пересек весь Таймыр. Они нашли сопку, о которой говорил Бетту. Морозная дымка размывала дали. В стекле бинокля надо льдами маячила призрачная синеватая полоска.

Земля! Взять на нее направление по буссоли было делом нескольких секунд. Бегичев налегке погнал оленью упряжку через нагромождение льдов.

Так вот она какая, «Земля дьявола»! Голый остров. Множество песцовых следов. Черные камни, торчащие из-под плотного снега. И что важно — похожий на мох ягель, олений корм.

Новоселы «Земли дьявола» наспех сложили избушку из плавника, Бегичев торопился: надо обойти остров, начертить его карту.

Как это делается, он представлял не очень точно. Но природная сметка, наблюдательность и страстное честолюбивое желание приобщиться к науке помогли ему еще во время плавания на «Заре» понять суть съемочных работ.

Трое с шагомером и буссолью пошли в обход острова. Шли весь день, ночевали возле речушки.

На рассвете боцман проснулся с неприятным ощущением близкой опасности. Выглянув из палатки,

увидел волка. Зверь отбежал на бугор и стоял там, нюхая воздух.

Бегичев выстрелил, но промахнулся и тут заметил другого волка. Испуганный выстрелом, он почему-то бежал прямо к лагерю.

А олени, где же олени?!

Вот тебе и шайтановы волки. Пешком Таймыр не пройдешь. Бегичев схватил ружье, побежал к берегу. Следы оленей терялись во льдах пролива.

Одного спутника Бегичев оставил в лагере, с другим поспешил на поиски. К вечеру они пригнали стадо. Олени были целехоньки: почуяв волков, они умчались по знакомой дороге в сторону материка.

После этого несколько ночей спали по очереди, оставляя одного караулить оленей, чтобы шайтан опять не напустил на них волков. Но волки больше не появлялись. А после долгого дневного перехода так тянет ко сну... И очередной караульщик проспал половину стада.

Олени исчезли, не оставив следов.

Целый месяц Бегичев со спутниками шел по побережьям острова. Уже недалек был мыс, откуда они отправились вдоль берегов «Земли дьявола». И вдруг боцман увидел нечто, чему не сразу поверил: на берегу кривилась избушка-развалюха.

Так, значит, на острове уже бывали люди?!

В избушке было темно, пахло плесенью. Вспыхнул желтый огонек спички.

В полутьме Бегичев различил похожие на алебарды топоры с длинными топорищами. Стали смотреть внимательнее. В земляной пол были втоптаны шахматные фигурки странной, непривычной формы, вырезанные из мамонтовой кости.

Выходит, здесь был лагерь неведомых мореходов или промысловиков. Погибли они? Ушли на материк? И когда это было?

Бегичев видел алебарды только в музеях. Ими орудовали, пожалуй, еще до Петра Великого. Тогда сколько же избенке годков?

И о другом размышлял Бегичев. Раз здесь в старину жили русские люди, то что помешает обосноваться на острове их потомкам? Тут ведь не только зверь не пуган, но и земля не бедна.

В нескольких местах нашел Бегичев пласты каменного) угля, который хорошо горел в походной железной печке, а в горах на острове видел черную густую жидкость, похожую на нефть. Возможно, что в тех образцах горных пород, которые он всюду собирал во время поездок, тоже было что-нибудь ценное. Но в полезных ископаемых боцман разбирался плохо.

Когда настала полярная ночь и морозы прикрыли море молодым льдом, Бегичев с товарищами повез на материк добычу: туши диких оленей, песцовые шкурки, мамонтовую кость, образцы пород и растений.

По тундре, где все в движении, в вечных перекочевках, слух летит со скоростью оленьей упряжки. Тундра с одобрением присматривалась к новичку после его первого удачного песцового промысла: Теперь поход на «Землю дьявола» сделал Улахан Анцифера героем, достойным рассказов у костра.

И признание пришло не только на Таймыре.

Весной 1909 года Бегичев в черном сюртуке, в галстуке, неумело повязанном на могучей медной шее, ходил по Петербургу.

Генерал-лейтенант Вилькицкий-старший, начальник Главного гидрографического управления, принял его, заинтересовавшись картой открытого острова. Бегичева пригласили на торжественный обед в честь спуска на воду ледокольного судна «Вайгач». Он был всячески обласкан и в Академии наук. Академик Чернышев обещал ему поддержку и помощь.

В Дудинку Бегичев вернулся с бумагой, в которой таймырским властям предписывалось оказывать ему содействие, и с нетерпеливым желанием еще раз побывать на «своем» острове, чтобы основательнее обследовать его.

Многие просились со следопытом: промысел непуганого песца сулил достаток. Бегичев взял прежних спутников и двух новичков.

Весной 1910 года они благополучно перешли пролив.

Возле старинного зимовья поставили избушку из плавника. Лето минуло незаметно. Охотники мастерили песцовые ловушки. Бегичев разъезжал по острову, нанося на карту месторождения угля, собирая черепа мускусных быков и мамонтовую кость. Ему посчастливилось найти не только бивни и разрозненные части скелета, но даже кожу и мясо гигантского ископаемого.

Теперь у Бегичева были инструкции Академии наук и кое-какие книги. Он уже умел определять некоторые камни, мог правильно написать этикетку к каждому образцу.

Осень радовала приметам близкого удачного промысла: песцы шныряли по острову, и оставалось только дожждаться, когда отрастет их зимний белый мех. Охотники заготовили много мяса диких оленей, запаслись топливом. Зима-не пугала, ее ждали с нетерпением.

Как-то ночью Бегичева разбудил вой. Пришла расплата за беспечность. Волки разогнали все оленье стадо.

Долгие поиски ни к чему не привели. Бегичев встревожился: надо всем уходить на материк, без оленей в тундре беда.

Но двое, Гаркин и Семенов, задумали остаться. Вот еще, уходить от промысла, когда песец сам в руки идет!

Можно ведь высматривать ловушки и на лыжах.

Бегичев сердился, упрекал упрямцев в жадности, глупости, но убедить их так и не смог. Темной полярной ночью в самые свирепые морозы он, оставив двоих в избушке, с остальными спутниками пешком перебрался через пролив на материк.

По весне Бегичев купил вместо оленей ездовых собак, продовольствие и вернулся на остров со своими друзьями-якутами, поборовшими страх перед кознями шайтанов и согласившимися проводить его до «Земли дьявола».

Гаркин и Семенов обрадовались его приезду. Последнее время они берегли каждый кусок.

Нет, такие люди не добьются на Севере многого: ленивы, бездеятельны, беспечны. Плавнику на острове сколько хочешь, они же разобрали и спалили в печке старую избушку, а самую лучшую пору для охоты провалялись на койках.

Бегичев растормошил лентяев. Стали бить зверя, ловить рыбу. До осени на острове жили дружно.

С наступлением темной поры Бегичев, объезжая пустые ловушки, увидел, что в этот год хорошей добычи не жди: песцы в поисках корма, должно быть, ушли на материк. Ну что же, как говорится, раз на раз не приходится, надо чинить нарты да за песцами вдогонку...

Но Гаркин с Семеновым и на этот раз воспротивились: песцы вернуться, не резон уходить без добычи. Начались ссоры. Властный, не терпящий возражений, Бегичев горячился, стучал кулаком по столу.

Однако упрямцы твердили свое: «Перебьемся». Бегичев в сердцах крикнул, что, в конце концов, именно он за все в ответе, раз сам привез их на «свой» остров.

Тогда Гаркин протянул ему заранее написанное письмо. В нем говорилось, что купеческий приказчик

Ефим Гаркин и дудинский охотник Николай Семенов, находясь в здравом уме и твердой памяти, по своей доброй воле остаются на острове, и если что с ними случится, то они ни в чем Н. А. Бегичева винить не будут.

Но Бегичев все же настоял, чтобы Гаркин поехал с ним на материк и пополнил запасы провизий.

Кто знает, может, раздоры на острове побудили Бегичева покинуть Таймыр. Надолго ли — он и сам не решил.

Лето Бегичев провел в разъездах. Побывал и в родном Цареве, и в Нижнем, и в Астрахани, и в Москве, и в Петербурге.

А поздняя осень застала его в лодке, плывущей вниз по Енисею. И вот итог его исканий: «Я решил вернуться опять на старое место к берегам Ледовитого океана, где себя чувствовал независимым и совершенно свободным гражданином».

Он добрался до Дудинки уже зимой и узнал, что Гаркин и Семенов с острова не возвращались. Обеспокоенный Бегичев при первой возможности в одиночку перебрался через пролив.

Еще издали он увидел, что зимовье занесено снегом по самую крышу.

«Я зашел в избу, но в ней было очень темно, — записал в тот день Бегичев. — Окна были забиты снегом. Я наткнулся на койку, где лежало что-то твердое. Я вышел и принес свечу, зажег ее. Открыл одеяло — там лежал мертвый Гаркин, а Семенова не было. На столе лежал дневник».

Это были записи Гаркина о событиях на острове.

Охотники, оставшись одни, упустили лучшее время промысла. Их терзали голод и цинга. Идти на материк в зимней полутьме они побоялись.

Первым умер Семенов. Он упал в снег возле пустой песцовой ловушки. У Гаркина не было сил похоронить

товарища. Он еще долго боролся с голодом, варил старые кости песцов и оленей, грыз расшатавшимися зубами сухие ремни из моржовой кожи.

«Все надежды потеряны, если не придут люди, хотя бы вы, милый Никифор Алексеевич...» — читал Бегичев.

Последняя запись была сделана 19 марта:

«Я ожидаю конца существования».

Несчастный умер всего за несколько дней до приезда Бегичева.

Следопыт навсегда покинул «Землю дьявола», которая обозначена теперь на всех картах как остров Бегичева, и вернулся в Дудинку.

Слух о событиях в Сибири с опозданием на два года дополз до Петербурга. Журнал «Вокруг света» напечатал статью «Трагедия Полярного круга». Статья начиналась так: «Летом 1913 года русская экспедиция под руководством инженера Бегишева...»

Видимо, простой боцман в роли исследователя не устраивал автора статьи. Для занимательности он превратил спутников «инженера Бегишева», Гаркина и Семенова, в золотоискателей и выдумал какого-то японского лоцмана Котцу, китобоя и авантюриста, который будто бы вероломно покинул их. На этом острове Гаркин и Семенов били соболей и куниц, добыли полпуда золота, открыли таинственный «лагерь шестидесяти мертвецов».

Когда журнал попал в Дудинку, «инженер Бегишев» был далеко от нее. Перед ним бурлила половодьем широкая река, ненанесенная на карты. У берега сгрудились олени упряжки. Улахан Анцифер в мучительном раздумье смотрел на мутные волны.

Надо было разведать переправу. Во что бы то ни стало. Любой ценой.

Бегичев шел на помощь кораблям экспедиции Северного Ледовитого океана «Таймыру» и «Вайгачу», затертым льдами возле побережья. Там ждали

пополнения запасов продовольствия. Больные и те, без кого можно было обойтись на зимовке, надеялись выбраться на материк. Бегичев пообещал выручить моряков. И вот теперь эта река...

А, была не была!

Бегичев связал веревкой двух сильных оленей. Стал раздеваться, переступая босыми ногами по замерзшей за ночь глине. Взял в зубы нож. Погонщик оленей отпрянул в сторону, забормотал в страхе:

— Улахан Анцифер ум кружал! Совсем ум потерял, беда!

Кто же, как не сумасшедший, будет раздеваться на ветру, от которого и в оленьей малице дрожь пробирает!

Бегичев погнал в воду оленей. Прыгнул следом за ними, ахнул, задохнулся. Судорога свела тело. Успел схватиться за веревку. Олени плыли через реку, испуганно кося на него глазами. Только бы не разжалась окоченевшая рука!

На середине реки олень запутал веревку на рогах, потянул другого, тот начал захлебываться. Бегичев ударил ножом по туго натянутой веревке. Олени повернули назад к стаду. Бегичев поплыл один. Через полчаса он, весь синий, стуча зубами, пригнал унесенный ветром на другой берег каяк и велел начинать переправу.

Вскоре со стоящего среди льдов судна «Эклипс» заметили вдали долгожданные олени упряжки.

«Эклипсом» командовал капитан Отто Свердруп. Судно было снаряжено русским правительством для поисков полярных экспедиций, бесследно пропавших летом тяжелого в ледовом отношении 1912 года,

Экспедицией на «Св. Анне» руководил лейтенант Георгий Брусилов. Экспедиция на судне «Геркулес» ушла во льды под начальством полярного исследователя Владимира Русанова.

След «Св. "Анны» вскоре отыскался, но об этом особо. О судьбе же «Геркулеса» Свердрупу не удалось узнать решительно ничего (минуют еще два десятилетия, пока из небытия дойдет первая весточка о пропавшей экспедиции). А пока что «Эклипс» дал приют людям с «Таймыра» и «Вайгача», пришедшим сюда и ожидавшим Бегичева.

Улахан Анцифер на головной упряжке несся к «Эклипсу». Оттуда салютовали винтовочной пальбой. Бегичев едва не валился с ног: шутка ли, сорок семь дней тяжелейшей дороги!

Когда «Эклипс» передал по радио на «Таймыр» о приходе санной партии, оттуда дважды запрашивали, точно ли, что прибыл именно Бегичев?

Вскоре караван, забрав пятьдесят моряков экспедиции Северного Ледовитого океана, повернул на юг.

Конечно, Бегичев совершил подвиг, посильный лишь человеку, знающему Север, имеющему надежную опору в тундре. Только Улахан Анцифер смог по весне, перед началом перекочевков, нанять многие сотни оленей у своих приятелей — а приятели у него были на каждом становище.

Только Бегичев с его упорством, с его верой в себя мог пробиться к океану через весеннюю тундру, когда пурга внезапно сменяется оттепелью с дождем, снег раскисает, плотный туман скрывает все вокруг, ручьи на глазах превращаются в речки, а речки — в бурные реки. С сотворения мира на них никто не строил мостов, и единственный способ переправы — гнать оленей в ледяную воду вместе с деревянными нартами...

Да, Бегичев совершил подвиг. Но запись в его дневнике о прибытии на «Эклипс» сдержанна. Вилькицкий-младший, командовавший экспедицией, поздравив по радио Бегичева, попросил затем, чтобы тот привез на «Таймыр» и «Вайгач» почту. Было похоже,

что Вилькицкому это казалось простым делом: еще каких-нибудь триста километров, только и всего.

Через Свердрупа Бегичев передал на «Таймыр», что не может выполнить просьбу: по дороге надо пересекать большую разлившуюся реку Таймыру. Вилькицкий радировал:

Бегичев должен привезти почту. Рассерженный Бегичев сказал Свердрупу:

— Я же пришел не развозить почту, а спасать людей.

Видимо, эти слова были переданы по радио Вилькицкому, и тот перестал настаивать...

Мне не удалось найти свидетельств самого Свердрупа относительно похода Бегичева. Но на «Эклипсе» находился представитель морского ведомства доктор Тржемеский. Его дневники сохранились. Вот несколько записей, взятых подряд из описания «важнейших событий за 1915 год»;

12 июня. Убит первый гусь.

20 июня. Принесены первые гусиные яйца.

5 июля. Рано утром пришел с частью оленей Бегичев и привез почту. Вечером умер кочегар 1-й статьи Мячин (транспорт «Вайгач»),

7 июля. Кочегар Мячин похоронен с отданием воинских почестей на мысе Вильда. На его могиле поставлен большой крест, сделанный из плавника.

Похоже, что и доктор Тржемеский не оценил по достоинству того, что сделал Бегичев.

А у Бегичева началась долгая волокита с отчетом и с расчетом. Бегичев истратил на экспедицию много своих денег, все обошлось дороже, чем он думал сначала. Чиновники же из Петрограда докучали назойливыми придирками: почему он, Бегичев, бросил в тундре износившиеся нарты, ведь это все-таки казенное имущество?

Вероятно, годы, потянувшиеся после похода к «Эклипсу», были самыми тяжелыми и пустыми в жизни Бегичева. Нельзя сказать, чтобы он бедствовал, но прежнего достатка не было. Были деньги «на жизнь», и не было для того, чтобы отправиться в давно задуманный поход за хребет Бырранга.

А к неудачам материального свойства прибавилось обострение душевного разлада, существо которого можно было бы выразить так: «От своих отстал, к чужим не пристал».

Выходец из «низов», он в северных скитаниях — сначала на «Заре», потом в снегах Таймыра — сталкивался с людьми «высшего круга». Ледяное безмолвие сглаживает социальные различия. Ему не пришлось испытать холодной отчужденности, плохо скрываемого пренебрежения к «выскочке», которое выпало на долю рыбацкого сына Георгия Седова в среде кастового морского офицерского Петербурга.

В столице боцман был недолгим гостем. На Таймыре же самым высоким чином был туруханский пристав Кибиров, и скорее он нуждался в Бегичеве, чем Бегичев в нем. Но разве о дружбе с подобными людьми мечтал Улахан Анцифер? Он видел себя открывателем и первопроходцем, о котором говорят в Географическом обществе, вспоминают в Академии наук... А тут подошли дни, когда о бывшем боцмане стали забывать даже соседи.

Начались важные события. Всех взбудоражила депеша

об отречении царя. Из Туруханского края потянулись к югу обозы: ссыльные торопились «в Россию». Трехцветный флаг над дудинской почтовой конторой сменился красным. Все говорили о революции, говорили по-разному, Бегичев слушал и ни в чем не мог разобраться по-настоящему.

Позднее, когда в Сибири началась гражданская война, Улахан Анцифер не примкнул ни к одному из лагерей. А ведь он мог рассчитывать на покровительство самого «верховного правителя», обещавшего никогда не забыть своего спасителя.

Но Бегичев не пошел к колчаковцам. А когда на Севере окончательно утвердилась Советская власть, присматривался к новым людям без особого дружелюбия. И конечно, не потому, что они прижали купцов и посадили в кутузку пристава.

«Вина» их была в том, что они забыли его, Никифора Бегичева, георгиевского кавалера, обладателя золотой медали за экспедицию на «Заре», открывателя «Земли дьявола». Забыли, будто и нет его вовсе, будто ничего не сделал он полезного на Таймыре и никому теперь не нужен.

Красные флаги полоскались на мачтах пароходов, привозивших в Дудинку соль, порох, отпечатанные на оберточной бумаге брошюры. Приезжали люди с мандатами, уходили в тундру искать уголь, учить ребятишек, ловить укrywшихся колчаковских карателей.

Жизнь шла своим чередом, странная, не похожая на прежнюю. Шла мимо домика, где томился боцман Бегичев.

Исчезнувшие в тундре

Поздней осенью 1920 года матрос с гидрографического бота «Иней» прибежал к Бегичеву и попросил боцмана срочно прийти на судно.

На «Инее» его ждал представитель Комитета Северного морского пути. Бот, убежавший от ледостава, сказывается, специально зашел в Дудинку. У Комитета было важное дело к Бегичеву.

...Руал Амундсен все же решил осуществить дрейф вдоль полярных окраин Евразии, по поводу которого много говорил с Нансенем. Но «Фрам» уже изрядно одряхлел, и Амундсен построил судно «Мод», имевшее ту же яйцеобразную форму корпуса.

Летом 1918 года экспедиция покинула Норвегию. Предполагалось, что она пройдет вдоль берегов Сибири с одной — ной зимовкой. Но коварная изменчивость ледовых условий нарушила план. «Мод» застряла у восточных берегов Таймыра, недалеко от мыса Челюскин. В бухте, названной именем экспедиционного судна, льды продержали Амундсена свыше года.

Осенью 1919 года бухту «Мод» покинули судовой плотник Петер Тессем и штурман Пауль Кнутсен. Они должны были доставить почту и научные материалы на остров Диксон.

— Так вот, ни тот, ни другой до Диксона не добрались, — заключил краткий рассказ уполномоченный. — Их уже искала норвежская шхуна «Хеймен». Никаких следов! Норвежское правительство обратилось к нашему за содействием. Вот мы и подумали, что лучше вас, Никифор Алексеевич, никто с этим делом не справится. Вы как, согласны?

— Да, — просто сказал Бегичев.

— Тогда ждите официальную депешу. А пока продумайте, как и что.

И уполномоченный распрощался с Бегичевым. Тот в душе торжествовал: о нем помнят, он нужен, он еще покажет, на что способен!

Вскоре пришла радиограмма, подтверждающая, что поиски должны начаться ближайшей весной. Были в радиограмме особенно дорогие Бегичеву строки о предстоящей экспедиции: «Примите участие как в организации, так и в выполнении ее по примеру 1915 года. Со стороны Совет республики вам будет оказано содействие».

И снова, как в 1915 году, Бегичев собрал оленей — огромное стадо, пятьсот голов. Снова была весенняя тундра. Сначала караван проделал долгий путь до Диксона. Он был бы ненужным, этот крюк, если бы норвежцы, которым предстояло участвовать в поисках, сами приехали в Дудинку. Но они отказались, видимо, стараясь беречь силы.

От Диксона вдоль побережья океана с Бегичевым пошли капитан зимовавшей у острова шхуны «Хеймен» и матрос, знавший русский язык.

Дневник похода — хроника нарастающих трудностей: «Олени падают»; «Холодно»; «Идем по водянистому снегу»; «Олени бредут в нем по брюхо»; «Бросили 9 оленей»; «Дров нет, хлеба давно уже нет, пожалуй, доведется есть сырое мясо»; «У нас пали все олени...».

До места, где Тессем и Кнутсен должны были по уговору с Амундсеном оставить письмо о своем походе, экспедиция шла пятьдесят дней. Это был памятный Бегичеву мыс Вильда, возле которого в 1915 году стоял «Эклипс».

Где норвежцы могли спрятать письмо? Конечно, в сложенной из камней пирамидке. Там действительно оказалась жестянка с запиской:

«Два человека экспедиции «Мод», путешествуя с собаками и санями, прибыли сюда 10 ноября 1919 года... Мы находимся в хороших условиях и собираемся сегодня уходить в порт Диксон.

Петер Тессем, Пауль Кнутсен»

С тех пор время могло стереть все следы. Поисковому отряду предстояло теперь медленно, очень медленно возвращаться к острову Диксон, заглядывая по пути в каждую бухту, на каждый мыс, на каждую косу.

Норвежцы могли пробираться вдоль самого берега, могли срезать углы через тундру, могли идти по морскому льду. Нужно было каждый раз чутьем угадывать их выбор. Оплошность, промах — и отряд пройдет в двадцати шагах от какого-либо предмета, оставленного, брошенного или потерянного норвежцами. Пройдет, не напав на след. Поэтому с каждого места стоянки расходились пешком в разные стороны, прочесывая тундру.

Первой находкой были сани. Норвежцы почему-то бросили их.

Между тем у поисковой партии кончалось продовольствие. Последнюю банку консервов растянули на два дня. Оставалась надежда на ружье.

Коса возле мыса Приметного привлекла внимание Бегичева. Он медленно направился вдоль нее. И вот о чем повествует дальше его дневник:

«Я увидел сожженные дрова и подошел к ним. Здесь лежат обгоревшие кости человека и много пуговиц и пряжек, гвозди и еще кое-чего есть: патрон дробовый, бумажный и несколько патронов от винтовки... Патроны оказались норвежского военного образца 1915 года».

Пришли капитан и матрос «Хеймена», молча сняли шапки. Что же здесь произошло? Решили, что один из двух, посланных с «Мод», погиб тут, на косе. У другого,

должно быть, не было сил долбить вечную мерзлоту. Он сжег труп товарища, чтобы тот не стал добычей песцов.

Но кто погиб у мыса — Тессем или Кнутсен?

Что стало причиной трагедии?

Куда побрел отсюда оставшийся в живых?

Розыски продолжались до зимы, когда снежный саван надолго прикрыл тундру. Поисковый отряд прошел по Таймыру, как потом подсчитал Бегичев, 2346 верст!

Капитан и матрос «Хеймена», подружившиеся с Бегичевым, погостили у него в Дудинке, а потом вернулись в Норвегию. Шхуна ушла еще раньше. Норвежское правительство решило прекратить поиски.

Конечно, Бегичев искал случая их продолжить.

Везучим человеком был Улахан Анцифер! Судьба сводила его с интересными, значительными людьми. Работа рядом с Толлем в тесном судовом мирке, где все на виду друг у друга, — не она ли оказала влияние на дальнейший жизненный путь Бегичева? Во время поездки по Енисею боцманом-следопытом заинтересовался Нансен, нашедший, что внешне Улахан Анцифер напоминает Амундсена.

И вот Бегичеву представился случай ближе узнать еще одного исследователя. Он направлялся как раз туда, где, возможно, сохранились какие-то следы второго норвежца из команды «Мод».

Этот исследователь — Николай Николаевич Урванцев.

Он не был коренным сибиряком, родился в Поволжье. Но с 18 лет вся его жизнь, все помыслы — Сибирь.

На семь лет старше нашего века, он окончил Томский технологический институт в первый год Советской власти. С тех пор верно служил ей. Именно Урванцев стал одним из первооткрывателей норильских руд и углей — а это было в 1920 году, когда

«усиленный» паек участников экспедиции составляли 200 граммов сахара и масла в месяц.

Урванцев продолжал разведку и на следующий год. Сложенная им и его спутниками бревенчатая хижина стала первым домом будущего Норильска. Затем Урванцев произвел первую рекогносцировку реки Пясины, — может, ей суждено стать водной дорогой для вывоза к морю ископаемых богатств тундры?

Далеко не все верили в возможность использования норильских руд. Но Урванцева поддержал Дзержинский. Работы продолжались, удалось найти достаточно богатое медно-никелевое месторождение. В 1926 на Енисей пожаловала уже многолюдная экспедиция для более полных исследований.

Но все это и многое другое еще впереди, а в 1922 году Урванцева особенно интересовали водные пути. Зимой он побывал на озере, в которое впадает близкая к месторождениям речка Норилка, и откуда уходит к океану Пясины. Летом наметил спуститься по реке до устья и оттуда морем пройти на Диксон.

Услышав об этом, Бегичев разыскал Урванцева. Они были знакомы, геолог знал о поисках спутников Амундсена. Место для Бегичева в рыбацкой лодке сразу нашлось.

Спускались по течению без особенной спешки, делая промеры. Глубины были разными, но в общем достаточными для прохода судов по большой воде, до осеннего спада.

Урванцев был исследователем несколько иного склада, нежели Толль. С такими Бегичев еще не встречался. Ну вот — спуск по Пясине. Его и экспедицией не назовешь. Какая уж тут слава, какие открытия!

А ради чего все затеяно? Для государственной пользы. Не похож Урванцев на мечтателя, суховат, деловит. Но послушаешь его — мечтатель. Только в

помыслах не поиски непознанных земель, а города, рудники, заводы в тундре. Далеко его заносит! Мужик, однако, дельный, в работе трехжильный, сноровистый, у такого есть чему поучиться даже таймырскому следопыту...

К началу августа лодка была уже в устье Пясины. Богатые места, много дикого оленя, гусей, всюду песцовые норы. Бегичев прикидывал, как сюда лучше добираться из Дудинки для промысла.

Лодка вышла в море. Старались держаться поближе к берегу. Как-то, приглядывая место для ночевки, увидели в воде белые пятна.

Урванцев подумал сначала, что это куски кварца. Нет, не похоже. Причалили.

В воде плавали листы бумаги с записями на английском языке.

Немедленно взялись за поиски. И вскоре нашли пакет из непромокаемой материи. Сохранился адрес: «Господину Леону Амундсену, Христиания. Почта, рукописи, карты, зарисовки».

Леон — брат Руала Амундсена!

В руках Урванцева был пакет, ради доставки которого погибли двое.

При тщательном осмотре нашли другой пакет, адресованный институту Карнеджи в Вашингтоне. Третий, видимо, побывал в медвежьих когтях, и его содержимое превратилось в размокшие, разрозненные листы, на которых проглядывали лишь отдельные слова.

Бегичев подивился тщательности, с которой Урванцев описывал каждый найденный предмет: где лежал, каково состояние. А предметов было много: инструменты, походная аптечка, бритвенный прибор, пуговицы, нитки, крючки, обрывки одежды.

В заплесневевшем кожаном бумажнике оказались деньги и визитные карточки Амундсена, на которых его

рукой была написана просьба об оказании всевозможного содействия Петеру Тессему. Что же все это значило? День поисков не дал ничего нового. Теперь лодка шла медленно, с частыми остановками для осмотра берега.

У полуразвалившейся избушки, от которой до Диксона оставалось километров шестьдесят, нашли брошенные две пары лыж, обрывки оленьей шкуры.

Далее до самого острова не удалось обнаружить никаких следов норвежца. Но если все же он погиб где-то недалеко от цели, почему никто из диксоновцев не обнаружил останки?

На Диксоне, куда пришла экспедиция, Бегичев должен был ждать парохода в Дудинку. Чтобы не терять времени, он охотился возле острова.

...Скелет смутно белел в береговой расщелине. Бегичев увидел его с лодки.

На часах, лежавших в кармане полуистлевшего вязаного жилета, прикрывавшего скелет, было выгравировано имя Тессема. На ремешке, привязанном к поясу, блестело золотое обручальное кольцо. «Паулина» — было написано внутри кольца. Так звали жену Тессема.

Норвежец погиб вблизи радиостанции Диксона. Если бы не полярная ночь, он должен был видеть ее мачту!

В дневнике Бегичева сказано: «Он лежал в 4-х шагах от моря на каменном крутом скате. От Диксона (радиостанции) в 3-х верстах». Бегичев не пытался объяснить причину гибели норвежца и отметил лишь, что закончил свою миссию по розыску погибших.

Может быть, несчастный умер от полного истощения?

А могло быть и так: увидел огни радиостанции, заторопился, сорвался на прибрежные камни. Многие

могло быть, но никогда не узнаем мы, что случилось в действительности.

Когда в Норвегии услышали о находке останков Тессема, газеты вновь вернулись к обсуждению причин трагедии на побережье океана. Однако они не смогли прибавить ничего нового и ограничились легкими упреками в адрес Амундсена, в опубликованных дневниках которого была датированная летом 1920 года запись: «Сообщение о том, что никто не имел никаких вестей от Кнутсена и Тессема, может объясниться только тем, что телеграф на Диксоне не работает: оснований беспокоиться за них нет».

Норвежское правительство поблагодарило советские власти за блестящие результаты поисков спутников Амундсена. Урванцев и Бегичев получили в награду именные золотые часы.

Эти часы Никифор Алексеевич взял с собой в роковой поход, когда во главе первой на Таймыре охотничьей кооперативной артели «Белый медведь» отправился к мысу Входному возле устья Пясины.

И снова загадки...

Осенью 1955 года на Таймыр прилетел из столицы самолет. На мысе Входном московские криминалисты еще раз опросили свидетелей. Затем вскрыли могилу.

Среди присутствовавших был лично знавший покойного Иван Гаврилович Ананьев. Тогда еще совсем молодой человек, он ушел из Дудинки вместе с артелью «Белый медведь». Они добрались до Пясинского озера, и здесь Ананьев повернул к себе на фабрику, а Бегичев с товарищами отправился дальше.

Я расспрашивал Ивана Гавриловича об Улахане Анцифере. Он рассказал о его отзывчивости. Охотясь вместе с эвенком Олото, Бегичев отдавал тому все шкуры добытых диких оленей: «У тебя семья большая, тебе всех одевать надо».

— Ведь вот сколько лет прошло, а спросите любого дудинца, спросите кого хотите в тундре — всяк о Бегичеве слышал. Полюбился он людям, наш Никифор Алексеевич!

Бегичев запомнился Ивану Гавриловичу крепким, здоровым, каким был в начале своего последнего путешествия. Двадцать восемь лет спустя Ананьев увидел останки Улахан Анцифера сквозь мутный лед во вскрытом гробу...

Судебно-медицинское исследование было сделано на месте и продолжено потом в Москве с применением новейших достижений криминалистики. Версия о насильственной смерти Бегичева не подтвердилась. Было установлено, что Бегичев погиб от авитаминоза (цинги).

Последняя страница биографии полярного следопыта обрела достоверность. Отпали подозрения, тяготевшие над членами артели «Белый медведь».

Пусть этих людей последние годы незаслуженно обвиняла лишь молва — публичное признание их невинности после кропотливой работы криминалистов было делом нужным и гуманным.

Ради всего этого, безусловно, стоило снаряжать экспедицию к одинокой могиле на берегу Северного Ледовитого океана.

Казалось бы, места гибели двух норвежцев после сделанных находок можно было считать окончательно установленными. Труп Кнутсена был сожжен возле мыса Приметного, где обнаружили остатки костра. Скелет Тессема нашли около Диксона.

Подвиг, завершившийся драмой, всегда волнует. Ученые, писатели, журналисты много раз возвращались к событиям в таймырской тундре, основываясь на давних, всем известных и бесспорных фактах.

Но бесспорных ли?

Однажды мне позвонил Никита Яковлевич Болотников, с которым нас много лет связывал общий интерес к истории Арктики и особенно к личности Бегичева.

— Если вы свободны вечером... (он назвал дату), то советую заглянуть в Географическое общество. Надеюсь, не раскаетесь...

Народу собралось много. Я узнавал исследователей Арктики и Антарктики, капитанов ледового плавания, известных географов. Над столом президиума карта полярных окраин Таймыра была расчерчена цветными линиями, испещрена датами, рядом с которыми выделялись жирные вопросительные знаки.

Никита Яковлевич в парадном черном костюме выглядел торжественно. Детские голубые глаза удивительно не вязались с седой бородкой.

— Уважаемые дамы! Уважаемые товарищи!

Уже это несколько необычное обращение к аудитории показало, насколько он взволнован.

А дальше мы услышали вот что.

Тессем и Кнутсен, утверждал Болотников, никогда не

были у мыса Приметного. Тессем не сжигал там труп своего погибшего товарища. В костре вообще не было костей человека.

Доказательства? Прежде всего — логика. Зачем было Тессему поднимать тяжелый плавник для костра на высоту почти четырех метров — а именно там нашли золу и кости, — если он мог сжечь останки у самой воды, куда океанские волны выбрасывают стволы и сучья деревьев?

Все, что было найдено у мыса Приметного, доставили в свое время в Новосибирск и там, перед отправкой в Норвегию, находку тщательно описал инженер Рыбин. Он подробно расспросил также норвежца-переводчика, участвовавшего в поисках вместе с Бегичевым.

Рыбин узнал, что кости, найденные в костре, мало походили на человеческие, за исключением одной, которая напоминала осколок черепа.

Но главное даже не в этом. Бегичев говорил о находке винтовочных патронов, изготовленных в 1915 году. Переводчик назвал другую дату изготовления — 1912 и 1914 год. У Рыбина значатся исключительно патроны 1912 года. По меньшей мере странно, что Амундсен взял в ответственнойшую экспедицию, которая могла затянуться на несколько лет, старые патроны: ведь «Мод» отправилась в плавание летом 1918 года.

Точно известно из описаний — тут расхождений нет, — что охотничьи дробовые патроны были 16-го калибра. Но ружей этого калибра на «Мод» не могло быть. Болотников списался с норвежскими полярниками и получил копию счета норвежской фирмы «Хаген», которой Амундсен заказывал охотничье снаряжение и

лыжи. Фирма снабдила экипаж «Мод» исключительно ружьями 12-го калибра!

Внимательный просмотр списка всего, что было обнаружено вместе с почтой Амундсена, продолжал Болотников, также наводит на размышления. Странно, что среди вещей безусловно нужных, есть папка с чистой бумагой, три кастрюли, керосиновый бак да сверх того еще пустой бачок. Неужели одинокий, обессиленный путник, помимо одежды, ружья, продовольствия, тащил около десяти килограммов!

И не вернее ли предположить, что до лагеря, где была оставлена почта, Тессем и Кнутсен шли вместе, причем состояние их было достаточно удовлетворительным. А затем случилось нечто...

Что именно? Во всяком случае, что-то очень серьезное.

Может, Кнутсен тяжело заболел. Тогда, бросив все, до почты включительно, Тессем повез больного к Диксону.

По дороге есть места, где коварные полыньи подстерегают путника даже в разгаре полярной зимы. Санки с больным могли провалиться под лед. Тессем тоже попал в ледяную воду. Обогреться и обсушиться ему было негде, он брел дальше, пока не замерз...

Так неожиданно все, что произошло после того, как двое спутников Амундсена покинули благополучно достигнутый ими мыс Вильда, вновь стало спорным, требующим дальнейших исследований.

Тщательный анализ вещей, найденный там, где была брошена почта, по мнению некоторых полярников, поставил под сомнение даже то, что на берегу возле Диксона найдены останки Тессема, а не Кнутсена. Обручальное кольцо жены Тессема могло оказаться на поясе его спутника: по норвежскому обычаю его снимают с пальца после смерти для передачи родным...

Но на чьи же следы в действительности напал Бегичев у мыса Приметного?

То был лагерь «русановцев»!

...И вот еще одна полярная трагедия, еще одно свидетельство, что в Арктику шли преимущественно люди даровитые, не робкого десятка, люди, сознающие свой долг перед народом.

Владимир Русанов родился в Орле. Год рождения известен — 1875, год смерти в справочниках обозначен обычно так: 1913? Знак вопроса не снят до сих пор.

Русанов рано связал судьбу с революционным движением. Его выслали на поселение в Вологодскую губернию.

В те годы обсуждалась идея создания водных путей, связывающих в единую судоходную систему главные реки России. Ссылный, человек творческий, с широким техническим кругозором, провел одно лето в разведках на Печорской земле. Русанов составил проект канала для плавания судов между Волгой и Печорой «на благо промышленного развития и культурного подъема Родины...»

После окончания срока поселения он поехал во Францию: ему запретили проживать в университетских городах России, и он стал студентом Сорбонны, знаменитого парижского университета.

Вернувшись на родину, занялся исследованием Новой Земли. Вторым в истории Арктики обогнул Мыс Желания, ее самую северную точку. Первым был помор Савва Лошкин, ходивший во льды в 1760 году.

Работы Русанова помогли окончательному закреплению Новой Земли за Россией.

Русанов провел в Арктике несколько лет, на небольшой моторной лодке рискнул плавать по Карскому морю, наконец, возглавил экспедицию на Шпицберген. Для нее закупили деревянное судно

«Геркулес», размеры и мощность мотора которого отнюдь не соответствовали названию.

Перед отплытием Русанов съездил в Париж и вернулся со своей невестой, студенткой-медичкой Жюльеттой Жан. Она взяла на себя обязанности судового врача.

Русанов успешно выполнил работы на Шпицбергене. Ожидалось, что он вернется в Петербург. Но отправив с тремя спутниками, покинувшими судно, все материалы экспедиции, он повел «Геркулес» иным маршрутом. В поселке у пролива Маточкин Шар оставил телеграмму: «Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направляюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год, все здоровы».

Незадолго до ухода в последнее плавание Русанов писал в одной статье, что уже пять лет занимается практическим непосредственным изучением льдов на «Великом Северном морском пути, который должен связать Европу с Сибирью».

И вот повел по нему корабль.

Телеграмма была отправлена в августе 1912 года...

«Геркулес» исчез, считалось, — бесследно.

Но в 1934 году на острове у побережья Таймыра нашли столб с надписью «Геркулес» 1913», на другом, расположенном южнее, — вещи двух членов команды, Попова и Чухчина.

Возможно, судно после зимовки было раздавлено льдами, и оставшиеся в живых участники экспедиции пошли к материку?

...В зале заседания находились исследователи, много сделавшие для прояснения тайны «Геркулеса». Среди них — полярный гидрограф Владилен Троицкий. Тут были также члены экспедиции Географического общества и «Комсомольской правды», которая под

руководством Дмитрия Шпаро, позднее возглавившего лыжный поход к Северному полюсу, несколько лет планомерно искала новые следы русановцев.

Свое утверждение Болотников обосновывал прежде всего сходством охотничьих патронов, найденных на месте находок вещей двух матросов «Геркулеса» и возле костра, где, как думали раньше, было сожжено тело Кнутсена. На них оказалось одинаковое клеймо, причем не норвежской фирмы.

По мнению Болотникова, часть предметов, собранных возле костра, едва ли могла принадлежать норвежцам, но зато вполне могла быть у русановцев. Зачем, например, людям, идущим на лыжах, лодочный багор? Только лишняя тяжесть, обуза. А для потерпевших кораблекрушение и добравшихся к берегу на шлюпке он — нужнейшая вещь.

В костре нашли остатки очков. Ни Тессем, ни Кнутсен, как установлено, очками никогда не пользовались. А среди команды «Геркулеса» был человек, носивший очки схожей формы, — механик Семенов.

Наконец, мало кто придавал значение тому, что монета, найденная Бегичевым, была французской, а не норвежской, на пуговице же оказалось клеймо торговавшей женской одеждой парижской фирмы «Самаритен», куда, возможно, навевывалась Жюльетта Жан...

Докладчика проводили аплодисментами. Посыпались вопросы и записки. Затем началось обсуждение. Меня особенно интересовало, что скажет Владилен Александрович Троицкий. При поисках следов «Геркулеса» ему чаще всего приходилось говорить «нет».

Он тщательно проверял разные версии.

Одно время предполагали, что русановцы могли оказаться на Северной Земле: там будто бы нашли

части человеческого скелета. Троицкий летал туда, собрал кости, отправил на исследование анатомам. Те дали заключение: это кости белого медведя и северного оленя.

В другой раз в Таймырской губе нашли якобы обломки «Геркулеса». Троицкий отправился на место, произвел тщательную экспертизу обломков. Нет, это был не «Геркулес», а какое-то судно, построенное в тридцатых годах.

Троицкий развесил рядом с картой Болотникова свои карты и схемы.

— Позволю себе согласиться со многими аргументами уважаемого докладчика, — начал он. — Да, вполне возможно, что Бегичев обнаружил лагерь русановцев.

Далее ученый напомнил об ошибке Бегичева. То, что следопыт и его спутники считали мысом Приметным, на самом деле — побережье бухты Михайлова. Именно там экспедиция «Комсомольской правды» обнаружила деревянный памятный столб с надписью «Н.Б. 1921», об установке которого есть запись в дневниках Бегичева,

— Могли попасть русановцы в эту бухту? Вполне могли... Не могу безоговорочно согласиться с тем, что в костре не сжигалось тело или тела. В описаниях находок упоминался кусок обгоревшего пиджака. Если это не было сожжением, зачем бросать в огонь очки? Все найденные предметы, кроме винтовочных гильз, были обгоревшими. Если бы костер раскладывали для того, чтобы готовить пищу или обогреться, ничего подобного не могло бы быть. И не так уж много плавника понадобилось бы поднять от воды, чтобы кремировать погибшего или погибших. Вы возьмите плавник лиственницы. Так полыхает — бутылочное стекло оплавляется! Следовательно, вполне можно предположить...

Здесь я на полупhrазе оборву рассказ.

Обычно в детективе все выясняется в самом конце. Этот полярный детектив окончен лишь отчасти. Прояснено многое, но далеко не все. Узлы, которые казались развязанными более полстолетия назад, завязываются вновь. И мало надежд, что все они будут распутаны до конца.

Но искать, но распутывать надо! Ошибаясь, разочаровываясь, начиная многое сначала, без сожаления оставляя след, казавшийся таким надежным, смело вступая на новую тропу в надежде приблизиться к истине!

Поисковые экспедиции последних лет основываются на предположении, что «Геркулес» погиб или был оставлен командой после того, как судну не удалось освободиться из ледового плена летом 1913 года. Продовольствия не оставалось, горючего тоже — ведь запасы были рассчитаны всего на год. Вероятный путь команды — побережье Таймыра, скорее всего к устью Пясины.

Поиски велись во многих местах. С русановцами связывают уже свыше двухсот находок. Считается, что установлены места трех их стоянок. Здесь не все бесспорно.

«Следствие по делу исчезнувшей экспедиции» — так называется опубликованное в изданном в Красноярске сборнике «Полярные горизонты» (1987 г.) наиболее серьезное, на мой взгляд, исследование, где анализируются факты и различные гипотезы. Это труд Дмитрия Шпаро, Александра Шумилова, Владилена Троицкого, обобщивший их более ранние публикации.

В нем нет полной разгадки тайны. Но ведь поиски продолжаются.

А теперь вернусь к возникшему было спору относительно того, кто именно похоронен возле Диксона — Тессем или Кнутсен? Казалось бы, повод для сомнений был не столь уж значителен.

Гравировка на крышке часов погибшего указывала, что они принадлежали Тессему, но обручальное кольцо ремешком было привязано к поясу. Последнее противоречило норвежскому обычаю: человек при жизни никогда не снимает кольцо с пальца.

Еще Пушкин писал: «Обычай деспот меж людей», моряки же, что говорить, суеверны и обычаи соблюдают. Норвежский ученый Рихтер сделал вывод, что, вероятно, возле Диксона погиб Кнутсен, решивший доставить на родину часы и кольцо спутника.

Окончательный ответ был получен группой советских экспертов, специально вылетавших на Диксон. Криминалисты и медики обратили внимание на запись Амундсена о том, что Тессем страдал головными болями. Был известен возраст норвежцев: Кнутсену — 30 лет, Тессему — 44 года. Рост обоим помогли определить фотографии, снятые на борту судна с одной и той же точки. Тессем был гораздо ниже спутника.

Вскрытие могилы показало: скелет принадлежал очень низкорослому человеку, череп которого сохранил следы краниостеноза, болезни, вызывающей сильные головные боли.

Надпись на могильной каменной глыбе, где было названо имя Тессема, изменять не понадобилось. Но при обследовании скелета эксперты не нашли никаких следов повреждений, которые помогли бы выяснить непосредственную причину смерти норвежца. До сих пор мы не знаем также, как и где погиб Кнутсен.

Упомяну в заключение — так, для примера, — лишь о «Земле Санникова». Уже давно ее название, как и других мифических земель, заключают в кавычки.

Никому и в голову не приходило обвинять в мистификации Санникова, Толля, Джергели. Да, они видели... Но что именно?

Цитирую авторитетный географический журнал.

«Эту Землю долго искали, и ныне доподлинно известно, что ее нет. Однако среди полярников и по сей день существует мнение, что Земля Санникова была».

Приоткрыли завесу над тайной советские полярные летчики во главе с Иваном Ивановичем Черевичным. Они обнаружили в труднодоступных районах арктического бассейна гигантские дрейфующие ледяные острова.

Но ведь Толль видел горы — настоящие, похожие на базальты Сибири!

Продолжу цитату из журнала: «В арктических морях на десятки метров выступают над поверхностью воды покрытые слоем земли массивы каменного льда, составляя участки побережий и образуя различные по величине острова».

На десятки метров! Покрытые землей, они вполне могли казаться участками суши.

В дальнейшем потепление Арктики решило судьбу подобных островов: они растаяли.

Все ясно?

Но вот загадку «Земли Санникова» недавно вновь заволокло туманным шлейфом паров и газа. В самом прямом смысле: то был замеченный с искусственных спутников след извержения неизвестного вулкана. Такое в Арктике никогда прежде не наблюдалось. А тут вулканологи определили мощность, примерно равную грандиозному извержению вулкана Толбачик.

Где же спутники зарегистрировали необычное явление?

Недалеко от острова Беннетта!

Вулканологи вспомнили, что в прошлом веке Де-Лонг видел возле этого острова возвышающийся над водой конус, который он принял за вулкан. И вот их заключение:

«Вулканические купола, образующиеся при подводных извержениях, зачастую состоят из шлаков, и

морские волны смывают их за считанные недели...
Определенная связь между легендами о «Земле
Санникова» и действительностью прослеживается».

Глава IV

Острова в океане

Парень из таежной деревушки



Да, это оказалась именно та деревня Лазарева!

Я уже немного рассказывал, что как геодезист-изыскатель начинал на Дальнем Востоке. Наш отряд погрузил разный скарб и тяжелые ящики с геодезическими инструментами на пароход, направлявшийся из Хабаровска вверх по Амуру.

Было половодье. Пароход с трудом причалил к яру большой казачьей станицы Михайло-Семеновской. Дня три договаривались, кто куда. Я должен был начинать работу возле деревни Лазаревой, потом перебраться в соседнее большое село Бабство, через которое проходила знаменитая «колесуха» — бывший каторжный тракт, забытый и заросший.

Бабство? Странное название! Но оказалось, что в нем увековечил свою фамилию казачий офицер Бабст. Лазарев был казачьим сотником.

В Лазаревой дома были крыты тускло-серебристым рифленным железом, что свидетельствовало о достатке жителей. Поговаривали, будто кое-кто тайком промышлял контрабандой; но большинство лазаревцев жили охотой.

Охота в Приамурье тогда была фантастической: дикие фазаны забегали в лопухи за огородами, и крик их, похожий и непохожий на петушиный, раздавался вдруг среди дремотной тишины. Я решительно ничего не знал о фазаньих повадках, расспрашивать же охотников по молодости стеснялся и долго высматривал дичь на деревьях, куда в дневную пору фазана едва ли заманишь...

В горнице, где я поселился, из украшенной бумажными розами рамки глядели усатые brave казаки в мундирах Амурского войска. На стене висели шашки в потертых черных ножнах. Хозяин, старый, припадавший на ногу вояка («царапнуло на русско-японской»), не считал меня стоящим человеком. Он видел, что в седле я сижу, «как пес на заборе», — и это в краю, где мальчишек с четырех лет приучают к коню!

Потом старик немного оттаял, узнав, что я, выросший в городе, верхом ежжу впервые в жизни и что Лазарева для меня — первое место самостоятельной работы.

Мой хозяин хаживал в тайгу с Владимиром Клавдиевичем Арсеньевым. Я, понятно, набросился на старика с расспросами: автор «Дерсу Узала» был кумиром изыскателей, по его книгам мы, сибиряки, еще до отъезда на Дальний Восток заочно проходили курс уссурийской таежной жизни. Но старик в ответ только невнятно бурчал: было похоже, что знаменитый

путешественник за какие-то прегрешения отчислил его из экспедиции.

Я спросил, не ходил ли с Арсеньевым еще кто из лазаревцев? Оказалось, ходил парнишка Гошка Ушаков, только он сызмальства подался из родной деревни в Хабаровск и домой давненько не наведывался...

И вот я сижу на Суворовском бульваре в доме, который москвичи знают как Дом полярника. На его фасаде мемориальные доски. Одна напоминает: здесь жил выдающийся исследователь Арктики Георгий Алексеевич Ушаков.

Пока Ирина Александровна, вдова полярника, ворошит старые папки и перелистывает бумаги, я разглядываю кабинет. Шашка на стене, не простая казацкая, а в дорогих ножнах — партизанский трофей. Акварельный рисунок угрюмого острова во льдах; это, конечно, остров Ушакова, открытый во время высокоширотной экспедиции «Садко», которой руководил Георгий Алексеевич.

Масса книг. Нансен, Лондон, Франс, Скотт... Часть книг вместе с хозяином: путешествовала на собачьих упряжках, качалась в каютах кораблей ледового плавания. Их страницы хранят следы тюленьего жира, копоти, сырости.

На полу огромный, по грудь человеку, глобус, подаренный исследователю за границей в тот год, когда он был уполномоченным правительственной комиссии по спасению челюскинцев. Ушаков трое суток провел в их ледовом лагере. Он сопровождал на Аляску, в город Ном, тяжело-больного начальника экспедиции Отто Юльевича Шмидта. Возле Северной Земли на глобусе по-немецки написано ее дореволюционное название: Земля кайзера Николауса II.

Сквозь стеклянную дверь виден могучий бивень мамонта, загромоздивший балкон. И еще моржовые клыки, охотничьи доспехи, медвежья шкура...

— А, вот, пожалуйста! — Ирина Александровна протягивает старую анкету. — Видите: «Учился в Бабстовской школе». Значит, это действительно та самая Лазарева!

Я знаю; что теперь в тех краях все по-другому: отличные дороги, большие поселки, все распаханно, все обжито. Но тогда...

Фазаны на огородах? Пустяки! Возле лавчонки Дальторга видел я охотника со свежей, еще не выделанной шкурой тигра. В Долгом болоте, левее дороги из Лазаревой в соседнее село Архангельское, водились кабаны, особенно нахальные и свирепые по весне. В таежных падах Даурского хребта били медведей.

Лазаревцы стреляли диких коз, не соскакивая с седла, зимой надолго уходили на промысел, спали в снегах. В общем, жизнь их учила многому, что позднее так пригодилось лазаревскому парнишке.

Я не был достаточно хорошо знаком с Георгием Алексеевичем, хотя и встречался с ним как в Арктике, так и в Москве. Он не отличался разговорчивостью и, как мне рассказывал один из его друзей, мог, придя к близкому человеку, весь вечер просидеть в уголке над заинтересовавшей его книгой. Он редко давал интервью, и журналисты предпочитали более словоохотливых людей.

Полярная биография Ушакова полна событий удивительных и, обладая несомненным литературным даром, он успел описать лишь некоторые из них. Мне кажется по-своему особенно примечательной ее начальная страница, годы, когда молодой Ушаков был начальником острова Врангеля.

Разговаривая с людьми, давно и близко знавшими Георгия Алексеевича, я, к сожалению, так и не смог установить, были ли ему в молодые годы известны подробности жизни Нансена среди эскимосов Гренландии. Но можно предположить, что, принимая в

1926 году важное решение, повернувшее его жизнь, как компасную стрелку на север, молодой Георгий Ушаков в чем-то следовал примеру молодого Фритъофа Нансена.

И уж, конечно, тут было влияние Арсеньева с его любовью к природе и особенно к людям, выросшим среди природы, умеющим понимать ее, к людям прямодушным, бесхитростным, далеким и от благ, и от бед, приносимых цивилизацией.

Для двадцатисемилетнего Нансена, как мы помним, зимовка в поселке эскимосов оказалась вынужденной. Готхоб, где он с товарищами прожил шесть месяцев, был старым поселком со сложившимся бытом и постоянной колонией европейцев.

Ушаков же, которому едва исполнилось — двадцать пять лет, добровольно отправился на практически необитаемый остров. У него не было никакого полярного опыта. Вместе с эскимосами, высадившимися на пустынный берег, он должен был начинать с поисков места для жилья, с возведения крыши над головой, с добычи зверя. И провел Ушаков на острове Врангеля не одну зиму, а три долгих года.

Мы знаем далеко не все об этой своеобразной полярной робинзонаде. Дневники Ушакова о жизни на острове в свое время были опубликованы лишь в отрывках. Не сразу удалось найти ту их часть, которая долго считалась безвозвратно утерянной. Сохранились наброски так и не-дописанной Георгием Алексеевичем большой книги о трех островных зимовках. Только спустя почти десять лет после его смерти стараниями родных и друзей труд был завершен, книга «Остров метелей» увидела свет.

Три зимовки на острове — не только важная веха в биографии полярника, но также памятный эпизод истории закрепления прав, нашего народа на земли в Северном Ледовитом океане, впечатляющая страница

летописи борьбы за нового, советского человека в Арктике.

Известный в свое время летчик, ныне заслуженный пенсионер, сказал как-то об Ушакове:

— Знаете, что в нем было главным? Партийный человек. Люди это чувствовали в нем, верили ему. И он верил людям. Вот почему у него и получалось на Врангеле как надо. А слышали вы историю с квартирой Кони?

История была такой. Когда Ушаков после полярной экспедиции приехал с отчетом в Ленинград, ему дали временное пристанище в пустовавшем доме незадолго перед тем скончавшегося видного русского юриста Анатолия Федоровича Кони. Дом был передан на попечение Академии наук: там имелось много уникальных вещей и ценнейшая библиотека.

И никому даже в голову не могло прийти, что Ушаков, добрейшая душа, жил в доме не один, а вместе с подобранными на улицах беспризорными ребятишками. Более того, отлучившись по срочному делу в Москву, он оставил им ключи от квартиры. Знал, что ребята не обманут его: он верил людям.

Ушаков принадлежал к поколению, юность которого совпала с революцией, с гражданской войной. В семнадцать лет, весной 1918 года, он записался в отряд Красной гвардии. Когда интервенты заняли Приморье, вступил в партизанский отряд Петрова — Тетерина. В отряде были преимущественно шахтеры Сучана.

Летом 1919 года отряд, выполняя план, разработанный Сергеем Лазо, напал на интервентов, занимавших станцию Сица, и сумел прервать сообщение по Уссурийской железной дороге. Когда позднее партизанские отряды объединились, Ушаков сражался в рядах 4-го народно-революционного полка на Амурском фронте. Он участвовал в освобождении

Владивостока, стал инструктором Владивостокского губревкома...

В мирные дни Ушаков сменил несколько занятий. Его направили было заведовать музеем; он заскучал там, перепросился на политпросветработу среди шахтеров. В разгар нэпа Ушакова определили в Дальторг: партия в те годы призывала коммунистов учиться торговать.

Торговать он, кажется, так и не научился: не успел.

Важность правительственного задания, которое в 1926 году получил Ушаков, станет ясной, если вспомнить кое-что об истории острова, названного именем побывавшего возле него в 1824 году русского путешественника Фердинанда Врангеля и ставшего почти столетие спустя местом трагедий и авантюр.

Роберт Бартлетт вспоминает

В душной, жаркой яранге, где от табачного дыма слезились глаза, капитан Роберт Бартлетт записал на странице дневника, датированного 6 апреля 1914 года:

«Годовщина открытия Северного полюса. В Нью-Йорке клуб ученых и исследователей, наверное, чествует Пири».

Пятая годовщина... Но будто и не унеслось время...

Он, Роберт Бартлетт, «капитан Боб», шел к полюсу вместе с Пири, человеком железной воли и железной хватки.

Роберт Пири не был счастливым, которому удается все. Напротив! В пересечении ледяного купола Гренландии Нансен опередил его. Тогда Пири выбрал другой, более длинный и сложный маршрут. Но во время маневра судна во льдах вблизи острова ему перебило ногу.

Как только кости срослись, американец поднялся на великий ледник. Пересек его. На следующий год — снова. Гренландия для Пири не цель, а трамплин. Отсюда — к Северному полюсу!

И надо же — во время одного из тренировочных походов полярник заблудился. Лишь через двое суток добрался до хижины. Обморожены ноги, часть пальцев приходится ампутировать. И все это ради того, чтобы окончательно решить: нет, Гренландия не годна для старта к полюсу, отсюда по пути к нему огромные торосы, частые полыньи.

Роберт Пири, едва отбросив костыли, отправляется для исследования Земли Гранта в Канадском Арктическом архипелаге. Следует вылазка за вылазкой. Теперь путь выбран верно!

И вот экспедиция 1909 года. Решающая: Пири 53 года, сейчас или никогда.

Для «великой полюсной игры» он подобрал крепкую команду. Бартлетт не придавал особенного значения условию, которое было объявлено участникам похода: до решающих этапов никто не будет знать, как далеко к полюсу пройдет каждый. Пири сам определит наиболее достойных, проявивших себя в пути. Так что каждому есть смысл потрудиться на пределе сил.

Прокладку пути начинает он, Бартлетт. Полыньи дымят паром. Мороз и ветер действуют в одной упряжке. Надо пробивать тропу, в конце маршрута строить «иглу» — снежную хижину.

Пири же идет по проложенной дороге. Он отсылает одного за другим спутников, сделавших свой ход в игре. Уходят четверо, один — навсегда: гибнет на обратном пути.

Полюс близок. Теперь в прокладке тропы в торосах Бартлетт и негр Мэттью Хенсон, слуга Пири, неизменный участник его экспедиций, сменяют друг друга.

Последний этап. Бартлетт полон сил, у него приподнятое настроение. Он готов к решающему броску.

Пири медлит. Потом говорит, отводя глаза от «капитана Боба»:

— Мне бесконечно жаль... Ты, Хенсон, пойдешь со мной. И ты, Укеа.

Как?! Бартлетту кажется, будто он ослышался. Укеа, молодой легкомысленный эскимос, пойдет, а он должен вернуться?

— Мне бесконечно жаль... — повторяет Пири.

Бредя по тропе к югу, «капитан Боб» понимает: Пири не хочет делить славу с другим белым человеком. Ему не нужны авторитетные свидетели победы... или поражения. Как могут проверить правильность

определения заветной точки Хенсон или почти неграмотный Укеа?

И все же за свой коварный ход он был наказан, Роберт Пири! Появились сообщения, что раньше его на полюсе успел побывать другой американец, доктор Фредерик Кук. Началась непристойная грязня, напоминающая ссору сварливых стряпух на кухне. Ни тот, ни другой не смогли привести неопровержимых доказательств своего пребывания на полюсе.

Кук первым- вышел из спора. Победу в «великой полярной игре», хотя и с оговорками, присудили Пири.

Роберт Бартлетт остался в стороне от свары. Он не изменил Арктике. В Америке «капитаном» часто называют людей, ни разу не вступавших на мостик судна. Однако Бартлетт действительно был капитаном, причем достаточно опытным.

Когда полярный исследователь Стефансон в 1913 году снарядил под флагом Канады экспедицию для исследования Полярного бассейна, «капитан Боб» повел шхуну «Кар-лук». Ее постигла судьба многих судов. Она застряла среди торосов. Бартлетт велел сгрузить на лед часть продовольствия и построить снежные хижины на случай, если судно будет раздавлено при сжатии.

Когда на дрейфующем «Карлуке» встречали новый 1914 год, далеко на горизонте обозначилось голубое облако. Оно могло быть островом Врангеля или островом Геральда.

Записи капитана Бартлетта рассказывают о гибели «Карлука». Лыдина пропорола борт судна, оно стало погружаться, вода побежала по палубе и хлынула в люки. Лишь тогда капитан взобрался на поручни и прыгнул на лед. Это случилось в январе 1914 года.

Бартлетт уже дважды переживал кораблекрушения. Человек, едва не дошедший до полюса, конечно, способен был благополучно вывести к недалекому острову всю команду.

Его запись после гибели «Карлука» оптимистична. В ней сказано, что у людей есть удобное жилище на льдине, достаточно пищи и топлива, нужны лишь настойчивость и мужество. Но не все люди с «Карлука» оказались на высоте в нравственном смысле. Несчастье не сплотило их. Разъедающий индивидуализм стал причиной неоправданных потерь.

Четыре члена экспедиции покинули лагерь, чтобы, не заботясь о других, побыстрее добраться до острова Врангеля.

Четверка ушла и погибла...

Трупы другой четверки, отправившейся следом за первой, были обнаружены десять лет спустя на острове Геральд.

Острова Врангеля благополучно достигли только те, кого повел сам Бартлетт. Быстро построили три хижины. Продуктов оставалось по крайней мере до середины лета. Капитан пошел через пролив Лонга на материк, чтобы пробраться оттуда на Аляску и с ближайшего пункта по телеграфу вызвать к острову Врангеля судно на помощь потерпевшим кораблекрушение.

На семнадцатый день похода во льдах Бартлетт вступил на побережье Сибири и почти тотчас увидел след саней.

А затем была душная яранга чукчей и уже известная нам запись в дневнике о пятой годовщине открытия Северного полюса...

В дневнике дальнейшего путешествия Бартлетта вдоль побережья бросаются в глаза по меньшей мере два обстоятельства.

Радужие и отзывчивость сибиряков, с которыми его сводила судьба. «Никогда мне не приходилось сталкиваться с таким благородным гостеприимством, и никогда я не испытывал большей благодарности за сердечность приема. Это было, как я потом узнал,

типичным образцом подлинной человечности этих простых добрых людей».

И второе — дневник уже одним перечнем встреч показывает, кто в те годы хозяйничал на окраине советской земли. Местные жители знали, что такое доллар. И что такое обман — тоже. По дороге к американскому купцу Ольсену Бартлетт услышал от чукчи на сносном английском языке:

— Белый человек обещал дать вещи за песцовые шкуры — не дал. За медведя не дал! Белый человек ничего не дал! Белый человек уехал. Вернуться забыл.

На северо-восточной окраине России вели крупные торговые дела почти три десятка иностранных предпринимателей!

В бухте Эммы Бартлетта принял на борт корабль «Герман», чтобы быстрее доставить на Аляску. В конце мая 1914 года капитан вступил на американскую землю. Скорее дать телеграмму в Оттаву, морскому управлению Канады о тех, кто ждет на острове! Но на военной станции Соединенных Штатов сержант отказался отправить депешу без немедленной оплаты, а у Бартлетта не хватило денег. «Сотни миль я прошел, чтобы добраться до телеграфа и теперь столкнулся с таким препятствием!» — с горечью записал капитан.

Когда известие о бедственном положении людей с «Карлука» все же дошло до Оттавы, канадское правительство попросило о помощи Россию. Ледокольный пароход «Вайгач» пошел к острову Врангеля, пытался пробиться сквозь льды, но сильно помял корпус и сломал винт.

Позднее обстановка переменилась. Шхуне «Король и крылья» удалось снять канадцев с острова. Бартлетт подвел печальный итог: «Вернулось девять белых из двадцати...»

«Капитан «Боб» отнюдь не считал, что вынужденная высадка его группы может иметь какие-либо

последствия для судьбы острова. Но мировая война, а затем революция и гражданская война в России показали некоторым деятелям подходящим временем для авантюры на нашем крайнем северо-востоке.

И в 1921 году, когда голодавшей России было не до защиты северных владений, некий Аллан Крауфорд в сопровождении канадцев и эскимосов высадился на острове Врангеля. Он немедленно поднял на каменистом берегу британский и канадский флаги.

Затем составил документ, в котором говорилось: поскольку остров служил некоторое время приютом для оставшихся в живых членов экипажа канадского судна, «...я, Аллан Редьярд Крауфорд, уроженец Канады, британский подданный... объявляю этот остров, известный под именем острова Врангеля, состоящим в настоящее время под владением его величества Георга, короля Великобритании и Ирландии, доминионов в пределах морей, императора Индии и пр., и пр., и пр., и являющимся частью Британской Империи...

Боже, храни короля!»

Крауфорд положил этот странный документ внутрь сложенного из камней гурия 16 сентября 1921 года.

А два года спустя судно, которое доставило к острову сменный оккупационный отряд, нашло там эскимоску, находившуюся на грани душевного заболевания. Крауфорд бросил ее на зимовке с безнадежно больным канадцем, а сам с остальными пытался выбраться к побережью Сибири.

Но у Крауфорда не было опыта и воли Бартлетта: ни он, ни его спутники так и не увидели материка...

Рискованный рейс канонерки

Летом 1924 года северо-восточные окраины нашей земли стали свидетелями гонки двух кораблей.

Они стартовали в разных, далеко отстоящих друг от друга портах. Их команды говорили на разных языках. У них было разное снаряжение. Но и на том и на другом судне главным грузом, который они стремились (возможно) быстрее доставить к месту назначения, был флаг своего) государства.

Собирая материалы для рассказа об этих гонках, я пользовался воспоминаниями очевидцев, извлечениями из хроники города Нома, а также сообщениями сотрудников музея в городе Магадане, которые заинтересовались историей двух экспонатов: бутылки с запиской на английском языке и значка, где эмалевая красная звезда восходила над выгравированной картой северо-восточных окраин Советского Союза.

...В июне 1924 года канонерская лодка «Красный Октябрь» получила по радио приказ о возвращении из лимана Амура. Вскоре она появилась на владивостокском рейде. Небольшой корабль с довольно высокой трубой и двумя мачтами мало напоминал военное судно. Любой мальчишка во Владивостоке знал, что еще недавно канонерская лодка была портовым ледоколом «Надежный», который зимой прокладывал кораблям дорогу в гавань.

Начальник будущей экспедиции Борис Владимирович Давыдов, невысокий, худощавый моряк с коротко подстриженными усами, уже немолодой, но весьма бодрый и подвижный, собрал командный состав «Красного Октября» и сообщил о полученном из Москвы правительственном задании. Задание было нелегким. Кто-то спросил, когда канонерка должна выйти в поход.

— Через месяц, — ответил Давыдов. — Мы должны через месяц покинуть Владивосток.

Спорить с Давыдовым было трудно. Он принадлежал к старой гвардии русских полярников. Выпускник Военно-Морской академии, превосходный гидрограф и астроном, Борис Владимирович участвовал в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, свыше двух с половиной лет командовал «Таймыром». Он, таким образом, совмещал в себе ученого и полярного судоводителя, а сверх того слыл весьма энергичным и целеустремленным человеком.

Продовольствия «Красный Октябрь» брал на четырнадцать месяцев. Продукты наскребли не без труда, и притом такие, что придирчивый полярный исследователь наверняка забраковал бы большую часть мешков и бочек. Теплое обмундирование можно было назвать полярным с большой натяжкой. Не первосортным был и уголь. Но страна только начинала вставать на ноги, а на Дальнем Востоке интервенты оставались особенно долго.

20 июля 1924 года канонерская лодка «Красный Октябрь», дымя высокой трубой, покинула Владивосток и направилась к острову Врангеля.

От цели плавания ее отделяли пять с половиной тысяч километров.

Двумя днями раньше ушла в рейс прекрасно снаряженная шхуна «Герман».

От цели плавания — острова Врангеля — ее отделяли всего тысяча двести километров.

«Герман» стартовал из Нома, городка на побережье Аляски.

Почти все здесь принадлежало Карлу Ломену, «оленному королю». И не только в Номе, но и в окрестной тундре, где кочевники пасли огромные стада мистера Ломена. «Король» же снарядил и экспедицию,

которую капитан Лэн, опытный полярник, должен был повести к цели.

Мистер Ломен откупил права на остров Врангеля у канадцев. Там песцы и белые медведи, хороший промысел моржей и тюленей, и, наконец, там будут пастись стада северных оленей, принадлежащих мистеру Ломену.

— Над островом должен развеяться наш флаг — и вы водрузите его! — сказал на проводах шхуны «оленный король». — Я верю, что капитан Лэн сумеет опередить большевиков!

Быстроходная шхуна покинула гавань Нома и взяла курс на запад.

Канонерская лодка «Красный Октябрь» приблизилась к крайней северо-восточной оконечности страны. В бухте Провидения ей предстояло в последний раз запастись углем и пресной водой для плавания в Северном Ледовитом океане.

Канонерка-была хорошим, ходким, но чрезвычайно прожорливым судном. Топки ее четырех котлов поглощали невероятное количество угля. Топливом забили не только трюм, но и каждый уголок корабля, каждый свободный метр Палубы. От угольной пыли нигде не было спасения. Суп на столе кают-компания цветом мало отличался от желудевого кофе.

Перегруженность корабля топливом тревожила Давыдова: прочный стальной пояс, защищавший нижнюю часть борта от ударов льдин, осел глубоко под воду. Ледокольный корабль на некоторое время превратился в обыкновенный пароход.

Пока канонерка стояла в бухте Провидения, Давыдов из разговоров с местными жителями узнал, что четыре года назад сюда приходило американское охранное судно. Непрошенные гости бродили по берегу с фотоаппаратами, что-то записывали, собирали образцы камней, расспрашивали, богаты ли окрестности пушным

зверем. Корабль исчез так же внезапно, как появился, и с тех пор здесь его не видели.

В бухте Провидения состав экспедиции на «Красном Октябре» пополнился тремя чукчами. На борт приняли также собачьи упряжки.

10 августа перегруженный корабль обогнул скалистый выступ мыса Дежнева. Чистая вода! Но едва два дня спустя канонерка взяла курс прямо на остров Врангеля, как появились льды. Сначала вдоль бортов «Красного Октября» плыли отдельные льдины. Их становилось все больше. В сотне метров от корабля они сливались уже в сплошное белое поле.

Густой дым повалил из трубы канонерки. Корабль набрал разбег. Удар! Не тут-то было. Крепчайшие льды упрямо не уступали дорогу.

Давыдов вертел судно туда и сюда, ища лазейку. Пробовал ложиться в дрейф. Снова возобновлял атаки. Наконец, повернул назад, чтобы выйти из западни. Не получилось. И, что хуже всего, льды медленно тащили корабль к югу, подальше от цели плавания.

Ждать перемены обстоятельств? Или атаковать преграду, рискуя растратить топливо и застрять на зимовку? Давыдов медлил с решением.

Возможно, он представил себе, что где-то недалеко вот так же ищет прохода во льдах судно под чужим флагом, стремясь прийти к цели раньше советского корабля. Отрывисто звучат слова команды, мечется по мостику капитан, сосущий трубку с душистым английским табаком...

— Будем пробиваться, — приказал, решившись, Давыдов.

Он не был полностью уверен в способности корабля преодолеть такие льды. Ему доложили также, что запасы топлива крайне ограничены и риск, таким образом, весьма велик.

— Действуйте, — сказал Давыдов. — Если кончится уголь, будем жечь переборки.

Машины заработали на полную мощность. В отвесах пламени кочегары, обливаясь потом, без устали подбрасывали уголь в топки. Канонерка дрожала, в салоне звенели стаканы, судовой колокол звонил сам собой, пока ему не подвязали язык. Казалось, котлы не выдержат давления и взлетят на воздух.

В корпусе судна появились вмятины. Огромные торосы нависали над палубой корабля. Вот-вот они совсем остановят его, зажмут, стиснут...

Начальник экспедиции не спал двое суток. Он стоял на мостике: темные круги под глазами и особенно тщательно выскобленные бритвой щеки.

Утром на третий день туман, только что отсвечивающий изнутри бледным сиянием льдов, вдруг потемнел. Хороший признак! Он сулил чистую воду.

«Никогда нельзя было представить себе, что канонерская лодка «Красный Октябрь» была бы в состоянии прокладывать себе путь среди таких нагромождений крупных обломков полей и громадных торосистых многолетних льдин», — писал впоследствии в отчете о плавании Давыдов.

Утром канонерка пробилась к темной полынье. И почти одновременно с мостика увидели каемку береговых скал.

Это был остров Врангеля.

«Красный Октябрь» вошел в бухту, удобную для стоянки.

На ближайшем холме всю ночь ухали взрывы. Летели вверх комья вечномерзлой земли. На заре над островом установили высокую мачту.

Весь личный состав экспедиции выстроился на гребне холма.

В торжественной тишине на мачту был поднят железный алый флаг с вырезанными на нем буквами: «СССР». Радостным «ура», повторенным трижды, моряки приветствовали советский флаг над русским островом.

Недалеко от подножия мачты установили медную доску с краткой надписью на русском и английском языках: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Гидрографическая экспедиция Дальнего Востока, 19 августа 1924 года».

Теперь, когда главная задача была выполнена и исторические права Советской страны на остров еще раз закреплены, «Красный Октябрь» медленно двинулся вдоль южного берега. На острове, несомненно, хозяйничали хищники. У валявшихся на берегу трупов моржей были отрезаны головы. Видимо, неизвестные забирали только моржовый клык, выбрасывая все остальное.

Едва моряки вернулись на корабль, как из-за мыса показалась шлюпка. В тишине безветренного дня еще издали слышались оживленные голоса людей, гребущих к кораблю. Они изо всех сил работали веслами. Человек, сидевший у руля, с крайне довольным видом размахивал шляпой.

Шлюпка была уже недалеко, как вдруг ее рулевой испуганно вскрикнул, а остальные резко затормозили веслами: порыв ветра распрямил над канонеркой красный флаг. Непрошенные гости увидели тех, кого им меньше всего хотелось встретить.

Шлюпка повернула назад. Гребцы налегли на весла с удвоенной силой. Поздно! Сигнал с канонерки заставил их вернуться к борту корабля.

И вот они стоят перед советскими моряками. Один в шляпе, с белой повязкой на глазу. Он нервно кутается в меховой воротник короткой куртки. Его спутники-эскимосы растеряны до крайности.

— Ваше имя? Национальность? — спрашивает Давыдов у человека с белой повязкой.

— Чарльз Уэллс из города Нома. Американец.

— По какому праву вы промышляете на советской земле? Разве у вас есть разрешение советских властей?

Американец разыгрывает изумление. Как? Это советская земля? Тут какое-то недоразумение! Он, Чарльз Уэллс, считает, что остров Врангеля — американская территория, поскольку на ней находится сейчас четырнадцать жителей Аляски, высадившихся здесь в прошлом, 1923 году. Они ожидают прихода шхуны из Нома, на которой господин Карл Ломен...

Давыдов напомнил американцу, чей флаг, согласно международному праву, должен развеваться над островом. Всякий, кто останется здесь без разрешения советских властей, хотя бы только ради промысла, будет рассматриваться как хищник. Он будет выдворен, а орудия лова конфискованы.

Осенью в канадских и американских газетах появились заголовки: «Советы подняли свой флаг над островом Врангеля», «Красное судно вывезло американца и эскимосов с

острова Врангеля», «Русская экспедиция достигла цели».

К острову шел не только капитан Лэн. Газета «Таймс» в октябре 1924 года сообщила: «Охранный крейсер «Бэр», моторные шхуны «Герман» и «Серебряная волна», три американских судна, тщетно пытались пробиться к острову Врангеля этим летом».

Как большевик победил черта

1925 год — и опять Канада тянется к острову, готовя новую экспедицию. Не успокаивается и «оленный король»: составил «официальную заявку» на «свой» остров.

Надо было посылать туда советских людей, способных не только подтвердить, но, если понадобится, и защитить права на территорию под красным флагом.

Борис Владимирович Давыдов умер вскоре после возвращения «красного Октября». Дальневосточный краевой комитет партии поручил организацию новой экспедиции коммунисту Георгию Ушакову.

Во Владивостокском порту слух о назначении «мальчишки» встретили удивлением и неудовольствием. После всеми уважаемого Давыдова, настоящего моряка и полярника, какой-то Ушаков, который не провел в Арктике ни одного дня. Уж не авантюрист ли?

Дело не клеилось с самого начала. В порту не было судов, пригодных для нового рейса к острову. Дальторг повел переговоры о покупке шхуны «Мод», на которой ходил вдоль берегов Сибири Руал Амундсен. Владельцы запросили непомерную цену, хотя судно без дела простаивало у причалов Нома. Дальторг согласился уплатить.

Тогда цена подскочила вдвое. Дальторг снова телеграфировал согласие и объявил набор команды. Владельцы шхуны тянули с окончательным ответом, а потом сообщили: «Мод» продана торговой компании Гудзонова залива, действующей на американском севере.

Не означало ли это, что кое-кому решительно не хотелось, чтобы советская колония высадилась на острове Врангеля?

Ушаков, которому помогал опытный капитан Миловзоров, искал сколько-нибудь подходящее судно у причалов владивостокской бухты Золотой Рог. Среди ветеранов, изрядно потрепанных за годы интервенции и разрухи, выбрали пароход «Ставрополь». Бывалые люди сходились на том, что эту посудину при сжатии льдов раздавит быстрее «Карлука».

«Ставрополю» пришлось посетить Японию: надо было закупить кое-что из недостающего научного оборудования и снаряжения. Жандармы долго и нудно не то расспрашивали, не то допрашивали Ушакова. Интересовались родственниками до седьмого колена, допытывались, не воевал ли «уважаемый господин большевик» с подданными японского императора, а если воевал, то где и в рядах какой именно части. Ушаков отмалчивался, отшучивался. Неожиданно его спросили:

— Есть бог или нет?

— Японская жандармерия так хорошо осведомлена обо всем на свете, что, конечно, знает это лучше меня, — ответил Ушаков.

В порту Хакодате он случайно прочитал на бумажке, прикрепленной к конторке купца, свою фамилию. Рядом с иероглифами были на английском языке описаны его приметы. Купец пробормотал, что слышал радиопередачу из Владивостока и вот записал на всякий случай.

Бумажку, видимо, разослали по всем портовым лавкам. Но если даже кое-кто из купцов не запомнил, какие именно товары купил русский, то шпик, по пятам сопровождавший Ушакова, исправил бы эту оплошность.

Когда «Ставрополь» покинул Владивосток, особоуполномоченный Далькрайкома по управлению островом Врангеля и соседним островом Геральд имел под своим управлением лишь доктора Савенко с женой. Остальных колонистов Ушаков должен был завербовать среди северных охотников по дороге к «своим владениям».

Первым присоединился к экспедиции промышленник Скурихин. Дело было в Петропавловске-на-Камчатке, где «Ставрополь» брал уголь. Скурихин пришел по срочному вызову в обком партии и, выслушав предложение Ушакова, сказал достаточно неопределенно:

— Хорошо, я подумаю.

Несколько часов спустя громыхающая телега с домашним скарбом остановилась подле пароходного трапа. Скурихин успел за это время сдать в аренду домик, продать корову и вообще вполне подготовиться к долгой жизни на острове Врангеля с женой и дочкой.

Главные надежды Ушаков возлагал на эскимосов, промыслявших в бухте Провидения.

Будь это в наши дни, охотников, пожалуй, пригласили бы на корабль, и начальник в обстоятельном докладе обрисовал бы задачи будущей колонии. Но в 1926 году маленький народ в основном жил еще по общественным законам патриархально-родового строя. Эскимосы верили колдовству шаманов, считали волка, ворону и лисицу священными животными, лучшим лакомством признавали сырую кожу кита, одевались в одежду из звериных шкур, украшали лица татуировкой и пуще всего на свете боялись злых духов «тугныгат» во главе с всеильным чертом.

К тому же северяне с трудом понимали русскую речь, и посему самый яркий, насыщенный удачно

подобранными цитатами доклад едва ли произвел бы на них впечатление.

«Ставрополь» пришел в бухту Провидения светлой летней ночью. Едва Ушаков спрыгнул со шлюпки на сонный берег, как из стоявшей у воды юрты выскочили две перепуганные девочки и понеслись по отмели. За ними следом появился пьяный старик. Он бежал, занеся над головой острый гарпун, каким эскимосы бьют морского зверя. Еще мгновение и... Но тут Ушаков подставил преследователю ногу.

Вскочив, взбешенный старик замахнулся гарпуном, целя в грудь обидчика. Тот побледнел, но остался недвижимым, смотря не на смертоносное острие, а в глаза старику. И рука опустила оружие...

Старого эскимоса звали Йерок. Девочки были его дочерьми. Бутылка спирта едва не привела к трагедии.

Утром Йерок с опущенной головой поднялся на «Ставрополь». Ушаков сделал вид, что ничего не случилось, и рассказал старому охотнику, куда и зачем идет корабль. Может, Йерок тоже попытает счастья?

А через час возбужденные эскимосы обсуждали важную новость: Йерок собирается покинуть бухту, он уходит на новые места с большевиком, который одним взглядом остановил занесенную для удара руку.

Йерок едет? Но раз такой уважаемый охотник решился, то чего же мешкать другим? И двинулись на «Ставрополь» молодые и старые. В большинстве это были бедняки. Ничто особенно не привязывало их к поселку в бухте Провидения.

К сожалению, и здесь, у мыса Чаплина, где «Ставрополь» принял на борт три семьи чукчей, родственные связи потянули в будущую колонию людей, которых Ушаков с удовольствием оставил бы на материке, например, шамана Аналько или лодыря Старцева. Однако без них отказывались ехать другие, нужные, работающие люди,

Когда «Ставрополь» взял курс на остров Врангеля, на его борту набралось пятьдесят пять будущих колонистов— русских, эскимосов, чукчей. Среди них был учитель Иосиф Павлов, согласившийся поехать старшим промышленником.

Уроженец холодной окраины России, женатый на эскимоске, прекрасно знающий языки и обычаи северных народов, он стал другом и помощником Ушакова. (Когда уже незадолго перед войной Георгий Алексеевич узнал, что Павлов умер, что умерла и его жена, он взял к себе на воспитание их сына Володю. Володя переехал с острова Врангеля в Москву, вырос в доме Ушакова и, став связистом, вернулся в родную Арктику).

В 1926 году ледовую обстановку в Чукотском море как будто специально заказали для «Ставрополя». Капитан Миловзоров искусно провел судно в бухту Роджерс.

«Угрюмо встретил нас остров. Его суровый вид, плохая слава, безжизненность и могилы погибших оккупантов наводили на тяжелые мысли. Пароход «Ставрополь», завезший нас на остров, выгрузив продукты и снаряжение, 15 августа 1926 года покинул о. Врангеля.

С этого дня всякая связь с материком была утеряна. В течение трех лет только один раз нас навестили гидропланы. Все эти три года мы были предоставлены самим себе и могли рассчитывать только на свои силы...

Полное незнакомство с необитаемым до нас островом, с его природой и условиями жизни сделали первый год существования колонии самым тяжелым».

Так писал Георгий Алексеевич Ушаков сразу после возвращения с острова.

Первый год...

Они высадились на песчаной косе бухты Роджерс, красной в лучах ночного солнца. Пока ставили палатки,

пока усмиряли ездовых собак, яростно бросавшихся на невиданных «зверей» — коров, пока разжигали первые костры из плавника, Ушаков на маленьком самолете, который до поры до времени без дела стоял на корме «Ставрополя», облетел свои владения.

Летчик Кальвица снижал самолет над бухтами, вел его вдоль речных долин, удивляясь, как расходится действительное их расположение с обозначенным на старых картах. Ушаков с удовольствием разглядывал лежбища моржей, сулившие богатую добычу охотникам. Но успеют ли они заготовить мясо? Ведь полярное лето, едва начавшись, уже кончается.

Расчетливый эгоизм требовал задержать «Ставрополь», чтобы команда и специально нанятые еще во Владивостоке плотники помогли достроить маленький поселок, высвободив охотников. Но ведь как быстро меняется в арктических водах ледовая обстановка! Он поступил по совести: отпустил корабль.

И едва на горизонте растаял пароходный дым, как крепкий ветер нагнал такой лед, который неминуемо зажал бы «Ставрополь».

Хаос движущегося льда отпугивал и охотников. Отдаленный рев моржей слышался там, куда можно было добраться лишь по сталкивающимся, крошащимся льдинам. Никто не спешил рисковать жизнью.

Эскимосы ждали, что будет делать умилек. Это емкое слово, которое означало и начальника, и вожака, и кормчего, вообще того, кто должен решать и кто за всех в ответе, быстро приклеилось к Ушакову.

Умилек мог приказывать. Но он предпочел убеждать. Убеждать терпеливо, не жалея времени и слов.

В его дневниках есть записи разговоров с Йероком и другими эскимосами. Это долгие и трудные разговоры. Ушаков убеждал Йерока: без мяса худо, без мяса

пропадем, надо ехать на охоту. Йерок соглашался со всеми доводами, но не двигался с места.

Тогда Ушаков сам взял ружье, Йерок — тоже. Вдвоем пошли к лодке. За ними без лишних слов — Павлов. За Павловым — еще пять смельчаков.

Моржи были у кромки ледового пояса. Льдины вздымались на штормовой волне. Одна перевернулась возле лодки. Вода забурлила воронкой, снова вытолкнула ледяной столб, который тут же с треском и звоном рухнул набок, обдав охотников каскадом брызг.

Недаром, однако, Йерок считался лучшим рулевым побережья. Как некогда Нансен, Ушаков убедился в поистине поразительном умении эскимосов принаравливаться к буйству стихий.

Нансен, выходя на промысел, был наблюдателем, гостем. Результаты охоты, конечно, интересовали его, но не больше. Ушакова же само положение умилека делало ответственным и за промысел, и за благополучие всей колонии. Трагическая участь отряда Аллана Крауфорда, который не сумел вовремя заготовить моржовое мясо, не оставляла Ушакову иллюзий относительно того, что позднее можно будет как-то поправить дело.

В первую поездку с Йероком добыча не была обильной — два самца. «Две моржовые туши могли стоить жизни восьми человек, — признавал Потом Ушаков, — Но Недостаток мяса зимой привел бы к еще большим жертвам».

Однако как бы ни была важна добыча, Ушаков добился выходом в море гораздо большего: его молчаливо признали в охоте на моржей равным эскимосу. Не по умению — по смелости. Все видели, русский начальник не прячется за спины других, а первым идет туда, где опасно.

Он закрепил свое право быть умилеком. Он, по общему признанию, «умел жить». Эскимосы, язык

которых, в отличие от цивилизованных европейцев, не знает бранных слов, распалившись, в гневе, пускают в ход лишь одно крайне оскорбительное выражение: «Киях ситупих льыхи» («Слабый, не умеющий жить»).

Ушаков старался учить язык. Например, слова для управления собачьей упряжкой, собаки понимали только по-эскимоски. Вперед — довольно просто: «хок». Вправо — «поть-поть». А вот влево... «Это нечто среднее между отхаркиванием и криком вороны, где «а» звучит скорее как «ы». Попробуй, произнеси!».

От первой победы иногда еще очень далеко до окончательной. Ушаков и Павлов понимали, что для удачи промысла нечего всем тесниться вокруг бухты Роджерса. Остров велик, нет зверя в одном месте — ищи в другом. И, предприняв разведки, Ушаков нашел лежбища моржей возле удобных для жилья мест в других частях острова.

Но никто не захотел переселиться туда. Почему?

Потому, видите ли, что места уже заняты. Кем же? Чертом Тугныгако. По каким-то приметам эскимосы определили — конечно, не без помощи шамана Аналько, — что этот черт облюбовал себе местечко именно там.

Как хотелось эскимосам отделаться от него при отъезде на остров! Они тогда даже лица намазали сажей, чтобы Тугныгако не узнал, кто именно уезжает. Но провести Тугныгако не так-то просто. С ним шутки плохи! Он бы и в бухте Роджерса натворил бед, да, как видно, побаивается большевика...

Ушаков убеждал, доказывал, высмеивал робких, пытался сыграть на самолюбии храброго Иерока — все тщетно. А показать пример, бросить надолго поселок и переселиться на новое место он не мог. Дело зашло в тупик, победа осталась за Тугныгако...

Расплата за суеверия не заставила себя долго ждать. Она пришла в темную пору, когда беспощадно

хлестали метели и об охоте нечего было и думать. Люди еще могли обходиться без привычного мяса, но собаки отказывались глотать вареный рис и дохли одна за другой.

Как только выдался подходящий день, Ушаков, Павлов, эскимосы Кивьяна и Таян погнали упряжки на север. Надежда была на медвежатину. Но следы зверей неизменно Приводили к опасной перемычке молодого льда. Он дымился паром полыньи и, как видно, сильно подмывался течением.

Охотники, идя по следам медведей, останавливались перед ним раз, и два, и три. Наконец Ушаков рискнул.

«Через пять минут я уже по плечи окунулся в холодную воду и тщетно пытался достать ногами дно. Быстрое течение тянуло под лед, и я с трудом боролся с ним. Таян помог мне выбраться из «ванны», но через пятнадцать метров от него самого на поверхности льда осталась одна голова. Однако он успел выхватить свой нож и, по рукоятку воткнув его в лед, легко держался, пока я не подоспел на помощь. Вытащив его из воды, я тут же снова провалился сам».

Запись в дневнике Ушакова отмечает, что он провалился пять раз, Таян — четыре. Медведи же, за которыми они гнались, не стали поджидать неудачников и ушли восвояси.

Одежда охотников на морозе превратилась в ломкий ледяной панцирь. До жилья им надо было добираться семьдесят километров.

После зимних поездок и купания Ушаков перенес тяжелейшее воспаление почек — болезнь, которая на острове Врангеля стоила жизни двум спутникам капитана Бартлетта. Ушаков выжил, но осложнения болезни с тех пор мучили его до последнего дня.

Старого Йерока испытания тяжелой зимы свалили с ног. Йерок умирал от воспаления легких. Сам

тяжелобольной, Ушаков приплелся в его юрту. Старик бредил, звал умилека на охоту, мешая русские и эскимосские слова:

— А, умилек... Компания... Таяна мы возьмем... Сыглы-гук, сыглыгук... (Плохо, плохо).

Ушаков чувствовал неотвратимость близкой потери. На его глазах из жизни уходил друг. «Вспомнилось, как он в темную бурную ночь, заставшую меня с Таяном и Анакулей на байдаре в бухте Роджерс, собрал всех охотников и отправился на поиски... Встала перед глазами его маленькая приземистая фигура, освещенная светом костра, когда он поддержал меня, горячо выступив против суеверий своих сородичей. Яркими картинками пронесли сцены совместной охоты и длинные вечера в палатке, проведенные около сооруженной им же жировой лампы.

Всегда бодрый, веселый, смелый, готовый каждую минуту прийти на помощь товарищу, заражающий всех своей энергией, теперь он уходил от нас, и ничего нельзя было сделать».

В полночь Йерок умер.

Черт забрал Йерока. Черт свалил с ног большевика. Черт оказался сильнее.

И однажды к больному Ушакову пришел встревоженный Павлов: эскимосы намереваются по льдам уйти на материк, потому что тут, на острове, им все равно не будет житья от злого Тугныгако.

Уйти, не зная дороги?! Уйти почти на верную гибель?

Ушаков велел созвать всех к себе. Он был красноречив и убедителен, уговаривая охотников выйти на промысел. Эскимосы и чукчи отрицательно качали головой.

Оставался единственный довод.

Ушаков встал, пошатываясь, и велел запрягать собак. Его долго отговаривали, не пускали. Он сел на

нарты, тронул упряжку, оглянулся, надеясь, что другие потянутся за ним. Он увидел лишь неподвижно, молча стоящих людей, скованных страхом.

Собаки вынесли упряжку на свежий медвежий след. Ушаков уложил зверя с первого выстрела. Забрав кусок мяса, еле живой, растянулся на нартах и пустил упряжку по старому следу. Он никогда потом не мог вспомнить, как ехал домой: сознание помрачилось, слабость мешала повернуться, чтобы посмотреть дорогу.

В тот день умилек одержал решающую победу в маленьком островном мире. Эскимосы и чукчи увидели, что даже больной большевик оказался сильнее черта, сумев отнять у него жирного, вкусного медведя.

С тех пор тому, кто заикался о бегстве на материк, стали говорить, что он не умеет жить.

Нансен в свое время несколько идеализировал патриархальный быт эскимосов. Он говорил полушутя-полусерьезно, что только у эскимосов видел настоящий коммунизм.

Роберт Пири шел к полюсу в сознании «величия белого человека». В записях Роберта Бартлетта есть заметка: эскимос попросил перо, чтобы написать письма друзьям. «Я дал ему перо, так как знал, что у нас их было много, и подумал: «Что сказал бы Пири?» Он не поверил бы, что эскимос хочет писать. В его представлении жители льдов — эскимосы не были способны к умственной деятельности».

Ушаков был терпелив и мудр в завоевании душ порученных ему людей. Просто удивительно, как этот в сущности очень молодой человек не взрывался при столкновении с вредоносной косностью, с бессмысленной боязнью черта, с кознями шамана, попытавшегося вернуть свое бывшее влияние.

Ушаков не осуждал патриархальную отсталость с высоты превосходства. Не впал в ужас, узнав, что за два

года до поездки на остров Врангеля двое молодых эскимосов убили отца. Убили любя. Убили, повинувшись отцовскому приказу и варварскому древнему обычаю эскимосов. Впрочем, не только эскимосов. Этот обычай был известен многим племенам и народам.

Старик, тяготившийся жизнью, просил близких помочь ему перейти в лучший мир. Иногда он приносил себя в жертву, надеясь умиловить злые силы. Так было и в тот день, когда отец и двое сыновей оказались на унесенной штормом льдине...

Большевик жил не рядом с эскимосами, а среди эскимосов, вместе с ними. Остров Врангеля стал их землей и его землей. Они вместе были готовы защищать эту землю, когда в водах возле нее неожиданно появилось судно под чужим флагом.

...Три года провел Ушаков на острове Врангеля. В ночь на 28 августа 1929 года ледорез «Литке» с помятым правым бортом, с поврежденным форпиком и изрядной течью после многих попыток пробился к бухте Роджерс. На борту была смена зимовщиков во главе с полярником Арефом Ивановичем Минеевым (впоследствии он написал обильно насыщенную фактами интересную книгу об острове Врангеля).

В минуты прощания на палубу «Литке» поднялось всего шестеро старых зимовщиков во главе с Ушаковым. Ни один эскимос, ни один чукча не хотел покинуть процветающую колонию, и, наверное, это было еще важнее, чем уточнение карты, чем дневники метеорологических наблюдений, чем трехлетнее изучение острова.

Может быть, описания борьбы с суевериями эскимосов и чукчей, со злополучным Тугныгако острова Врангеля покажутся сегодняшнему читателю преувеличенно значительными и слишком экзотическими.

Но если мы хотим знать правду во всей ее противоречивости, а порой и неприглядности, мы должны отнести к черту Тугныгако вполне серьезно. К Тугныгако в широком смысле, разумеется.

К тому миру суеверий, невежества, культовых, часто кажущихся нам нелепыми обычаев коренного населения, которые иногда становились едва одолжимым препятствием для наведения совершенно необходимых взаимных дружеских мостов. Без них морозы злее, пурга опаснее, каждый шаг по тундровому болоту вдвое тяжелее.

В тридцатых годах на Таймыре, в знак особого расположения к гостю, хозяин чума разжевал кусок оленины, вытолкнул кашлицу изо рта в пригоршню и протянул мне. Жевать не надо, глотай!

Два десятилетия спустя в сирийской пустыне кочевые бедуины угощали меня и моего спутника-арабиста пловом. Хозяин взял рукой жирный рис с большого медного подноса, сжал в комок и поклонился мне. «Берите и глотайте, — прошептал арабист, — иначе оскорбите хозяина, он сразу — за кинжал».

Я положил комок в рот, потом с тысячами предосторожностей, прикрываясь лепешкой, переложил его в карман куртки. Арабист же проглотил, запил водой, перевернул чашу и поцеловал ее дно.

Он показал, что до тонкости знает обычаи бедуинов. Под шатром прошелестел одобрительный гул, все заулыбались, кивая головой.

Мы бываем порой грубы и категоричны в суждениях: — Что за дурацкий обычай? Какой это еще черт Тугныгако? Сказки, глупости, суеверия, никаких чертей нет!

Что, если бы Ушаков сказал нечто подобное?

Обычаи сложились за столетия. Даже если они с нашей точки зрения нелепы, непростительно относиться к ним свысока, оскорбляя людей. Какими же

выдержкой и настойчивостью обладал Ушаков! Ведь так легко было сорваться, как срываемся мы по ничтожному поводу в очереди на автобус или у магазинного прилавка.

А он не срывался при обстоятельствах чрезвычайных. Понимал, что находится при важном государственном, да и просто общечеловеческом, деле и держал себя в руках так крепко, как мне, например, не удавалось в юные годы, не удастся и в преклонные.

Национальная политика — это не только слова и лозунги о равноправии. Это воспитание в себе чувства уважения к другим народам, понимания их особенностей, обусловленных местом обитания, природной средой, влияниями соседей, иногда — завоевателей, навязывавших свой образ жизни.

Без таких людей, как коммунист Георгий Ушаков — а их было немало на полярных наших окраинах, — не шагнули бы северные народы столь стремительно через века и эпохи. Сегодняшний читатель принимает как нечто совершенно естественное, что на Чукотке, где звериные шкуры шили костяными иглами при свете чадящей площадки с тюленьим жиром, светит и греет камелек на всю Чукотку — атомная станция.

На острове Врангеля и сегодня нет городов, горнодобывающих комбинатов, шумных дорог, преобразивших соседнюю Чукотку.

Этот остров постарались сберечь во всей его природной неповторимости. И небольшой поселок Ушаковский населяют не охотники на белых медведей, моржей, диких оленей, а любители и защитники полярной флоры и фауны.

Здесь белые медведи, занесенные в Красную книгу, живут без боязни за свою красивую шкуру. Остров — главный «родильный дом» для «владык Арктики». В снежных берлогах медведицы приносят потомство.

Часть медвежат осторожно отлавливают и на самолетах отправляют в зоопарки.

Моржи, которых в северных морях становится все меньше, как будто чувствуют, что на острове Врангеля их никто не тронет. Тут самые большие в стране, а может, и в мире, лежбища этих животных.

А белые гуси? Остров сохранил единственное на весь Советский Союз их большое гнездовье. Уже видят островитяне розовых чаек, редчайших птиц, о которых еще и до сих пор мы очень мало знаем.

Как и прежде, остров богат оленями. Сюда завезли и новоселов — крупных, неприхотливых овцебыков, которым, возможно, суждено из диковинки превратиться в постоянных обитателей тундры.

Стоит ли печалиться, что жизнь на острове не повернула в привычное русло цивилизации — бульдозеров, карьеров, бетонных дорог?

Станем лучше радоваться за будущие поколения, которые увидят почти нетронутыми такие уголки, где наши деды и прадеды лицом к лицу бесстрашно встречались с еще непознанной Арктикой!

Пять тысяч километров на собаках

Помните, еще весной 1931 года береговая линия Северной Земли на карте вод, омывающих Таймыр, переходила в условный пунктир неуверенности, а затем исчезала вовсе?

То был последний год последнего большого «белого пятна» Советской Арктики.

...Георгий Алексеевич Ушаков и Николай Николаевич Урванцев встретились в вагоне поезда Ленинград — Москва. Их вызвали в столицу для совета об исследовании Северной Земли по плану, предложенному Ушаковым.

Шел февраль 1930 года.

Ушаков недавно вернулся с острова Врангеля. Урванцев после разведки норильских месторождений и плавания по Пясине успел обследовать порожистую реку Хан-тайку (теперь там действует Усть-Хантайская ГЭС) и проникнуть в тот глухой угол Таймыра, о котором мечтал Бегичев, — в район хребта Бырранга.

Два исследователя не сомкнули глаз всю ночь. Когда поезд подходил к Москве, у них было готово согласованное предложение для Арктической комиссии: исследование Северной Земли начать без малейшего промедления, в этом же году.

Почему так срочно?

История порой склонна к повторениям. Интерес, проявленный некоторыми государствами к острову Врангеля, теперь распространился и на Северную Землю. Об этом прямо говорил президент Академии наук СССР Александр Петрович Карпинский. Он считал, что работы экспедиции «были бы важны не только с чисто научной точки зрения, но и по политическим соображениям, так как только таким путем возможно

реально закрепить за СССР земли, лежащие у полярных берегов Сибири».

Разумеется, это была лишь одна из причин, заставлявших поторапливаться, однако достаточно веская.

Предложенный Арктической комиссии Ушаковым и Урванцевым план был принят. Он отражал не только понимание сложности задачи, но и особенности характера обоих исследователей.

План мог показаться архаичным. В самом деле, к высоким широтам уже начинал рваться мотор — дирижабельный, самолетный, установленный на аэросанях.

Однако будущий начальник экспедиции и его заместитель по научной части больше доверяли собакам. Оба на личном опыте убедились, что до поры до времени собаки остаются самыми надежными «вездеходами» Арктики, особенно там, где человек вступает в пределы «белых пятен». Мотор капризен. Ему нужен большой запас горючего. Хорошие ездовые собаки неприхотливы и безотказны. Большую часть нужного им корма даст охота.

Ушаков и Урванцев привыкли прежде всего полагаться на собственные силы. Значит, ничего лишнего и никого лишнего! Нужен первоклассный радист и каюр, причем не только погонщик собак, но и охотник, но и мастер, умеющий быстро починить, наладить нарты и упряжь. Итого — четверо.

Третьим и четвертым стали двадцатилетний радиолобитель Василий Васильевич Ходов и коренной зверобой с Новой Земли Сергей Прокопьевич Журавлев.

Подготовка к выходу в плавание велась с точной целенаправленностью по жесткому графику. К середине июня все грузы, включая разборный дом, были уже в Архангельске.

Экспедицию принял на борт ледокольный пароход «Седов», которым командовал капитан Владимир Иванович Воронин. Здесь же находился руководитель всей операции Отто Юльевич Шмидт.

22 августа 1930 года экспедиция высадилась на остров, либо относящийся к архипелагу Северной Земли, либо расположенный поблизости от него. Плотники за пять дней собрали дом и небольшой склад.

27 августа торжественный подъем красного флага завершил открытие Североземельской полярной станции на острове, который назвали Домашним. Протяжным гудком «Седов» распрощался с первооткрывателями архипелага.

Теперь им предстояло... найти главную цель экспедиции.

«Дни становились короче, а мы все еще не знали, где же находится Северная Земля, — записал Урванцев. — В том, что она лежит неподалеку, сомнений нет, но где именно — надо было выяснить до наступления полярной ночи».

После первой разведки полярники обнаружили ее примерно в 70 километрах от места высадки. Она открылась во всем величии, с берегами, далеко уходившими за пределы видимости. На довольно высоком мысе, названном мысом Серпа и Молота, поставили шест, подняли флаг — теперь уже на коренном североземельском берегу Урванцев, очень сдержанный в выражении чувств, на этот раз занес в дневник: «Мгновенно ушло ощущение одиночества. За нами была Родина, во имя которой мы пришли сюда».

Так началась, вероятно, последняя крупная полярная одиссея, совершенная в лучших героических традициях грани XIX и XX веков, когда смельчак, ведущий собачью упряжку среди вздыбленных, полузаметенных пургой торосов, был еще главным

собирабельным образом исследователя арктических пустынь.

Можно ли было найти в начале тридцатых годов какой-то иной, менее изматывающий, более безопасный способ пионерной разведки неведомой территории, когда оставались неизвестными даже ее границы, а тем более характер поверхности, особенности климата, богатство или бедность животного мира? Думаю, что таких способов тогда просто не существовало.

Четверка начинала работу почти вслепую. Все было зыбким, предположительным, особенно во время первых маршрутов. Типичная запись: «Слева была видна земля, напоминавшая по форме купол, видимо, какой-то остров, мы же ехали, вероятно, проливом, который назвали условно проливом Красной Армии».

«Видимо», «вероятно», «условно»...

Среди первых выводов: Северная Земля должна состоять по крайней мере из трех островов. Задача: объехать кругом, заснять отдельно и непременно пересечь каждый.

Дальние маршруты можно было начинать лишь по окончании полярной ночи. Впрочем, для отдельных вылазок ради устройства промежуточных продовольственных складов было достаточно света луны. А когда в непроглядной тьме несколько суток ярилась пурга, четверо в своем крохотном домике с двухэтажными нарами ни минуты не сидели без дела.

«Занимаемся кто чем: я развешиваю и пакую продовольствие, перешиваю обувь и одежду, в промежутках читаю и пишу, — отмечает заместитель начальника по научной части. — Журавлев делает новые нарты. Ходов большей частью сидит в своей радиорубке и что-то монтирует. Ушаков шьет, читает, пишет».

С наступлением светлой поры начались поездки. Были дальние и трудные, были близкие, но не менее

трудные. Отправлялись обычно вдвоем, изредка втроем, очень редко в одиночку. Каждая ночевка начиналась одинаково: ставили палатку, привязывали к железной цепи собак, кормили их, после чего псы ложились спиной к ветру, свертывались калачиком и прикрывали нос хвостом.

Люди готовили ужин, но как бы ни была велика усталость, не ложились в спальные мешки до приведения в порядок путевых маршрутных съемок и дорожных записей.

Если бы ранее не рассказывалось уже о постоянных изнурительных злоключениях при походах на собачьих упряжках, стоило бы описать любой маршрут североземельцев. Приведу лишь путевые заметки Урванцева о переправе через быструю речку.

«Груз перенесли, а потом стали вплавь переправлять порожние сани с собаками. Чтобы их не унесло течением в море, я пошел вперед, привязав к поясу длинную веревку, прикрепленную к передку саней и к цепи, связывавшей собак в упряжке. Первую упряжку переправили благополучно, а вторую подхватило течением и понесло в море. Ушаков, который брел около саней, не смог их удержать. Услышав крик: «Держи!», — я почувствовал, как веревка натянулась струной, и, не оглядываясь, бросился в воду на четвереньки, упираясь ногами и руками в галечное дно. Поднял голову, чтобы не захлебнуться, и со страхом ждал, что вот-вот веревка лопнет. Но буксир оказался надежным, и собак течением прибило к берегу».

Читатель заметил, вероятно, что автор обращается преимущественно к запискам Урванцева. Дневники Георгия Алексеевича Ушакова ярче, красочнее, эмоциональнее. Но хотелось дать хотя бы беглое представление и о стиле, о характере Николая Николаевича.

Четверо отдали изучению Северной Земли два с половиной года. Риск был их постоянным спутником, они не раз переживали минуты смертельной опасности. А тяжелейшая депрессия Журавлева, получившего радиограмму о гибели любимых детей?

Все вынесли, все преодолели.

Прошли на собачьих упряжках около пяти тысяч километров по снежной ростепельной жиже, по льдинам с ловушками-полыньями, по узким лабиринтам в хаосе айсбергов, по острым обнаженным камням, обдирающим собачьи лапы.

Не просто прошли, но и положили на карту острова архипелага, четыре крупных — Октябрьской Революции, Большевик, Комсомолец, Пионер — и немало мелких. Изучили их геологическое строение, климат, растительный и животный мир, обнаружили признаки полезных ископаемых, дали представление о ледовом режиме проливов, заливов, прибрежных вод.

Общая площадь стертого четверкой «белого пятна» — 37 тысяч квадратных километров. Больше территории Бельгии.

Поистине географический подвиг века!

Когда уже в послевоенные годы Георгию Алексеевичу Ушакову была присуждена ученая степень доктора географических наук без защиты диссертации, академик Владимир Афанасьевич Обручев сказал:

— Его диссертация на всех картах мира.

Северную Землю давно обживают ученые. Здесь обосновались представители разных отраслей науки.

Первая карта архипелага была опубликована сразу после возвращения экспедиции Ушакова и Урванцева. И где! На страницах газеты «Известия» — с тем, чтобы все картографы мира могли немедленно положить очертания островов архипелага на голубую краску океана.

С тех пор карту непрерывно уточняют. Одно из недавних открытий сделано при радиолокационной съемке с самолета. «Просвечивание» ледового панциря острова Комсомолец показало, что под его сплошной толщей не один остров, а по меньшей мере три.

Для гляциологов, специалистов, исследующих все виды ледовых покровов, Северная Земля — отличная природная лаборатория. На ее ледниках действуют научно-исследовательские станции «Купол Вавилова» и «Купол Академии наук».

Гляциологи сегодня могут уверенно сказать, что ледниковая площадь Северной Земли за последние полвека уменьшилась на сотни квадратных километров, а некоторые ледники исчезли вовсе.

В этих широтах расход превышает приход: годовая норма осадков почти такая же, как в полупустынях. Гляциологи «Купола Вавилова» «взвесили» свой ледник: 520 миллиардов тонн. Толщина его льда 500–600 метров. А возраст оледенения — не более пяти тысяч лет.

Это время древних цивилизаций Египта, Шумера, Месопотамии. Теоретически люди тех давних времен могли бы увидеть архипелаг, еще не покрытый льдами. Находки останков мамонтов недалеко от «Купола Вавилова» свидетельствуют, что некогда климат Северной Земли был гораздо менее суровым, чем сегодня, когда ветер валит человека с ног и сечет его жестким снегом наподобие пескоструйного аппарата.

На острове, где высадилась экспедиция Ушакова — Урванцева, теперь полярная станция. Есть станции и на других островах архипелага. Аэропорт Средний — перепутье воздушных дорог Западной Арктики. Отсюда самолеты уходят в ледовые разведки, доставляют оборудование кочевому племени геологов, работающих в разных местах Северной Земли.

Летом 1965 года на острове Домашнем поднялась гранитная пирамида, различимая с океана.

Это не обычный гидрографический знак. Это памятник. Здесь замурована урна с прахом Георгия Алексеевича Ушакова. Такова была его предсмертная воля.

Урну привезли на самолете. Был холодный пасмурный день. Под ударами ледяного ветра пожухли цветы венков, еще хранившие московское летнее тепло. На открытие памятника слетелись люди со всего Таймыра. Североземельцы приехали из своего поселка на вездеходах.

Не было длинных речей. Здесь, в Арктике, излишне напоминать о заслугах Георгия Ушакова, Арктика знала, помнила ученого и исследователя, человека партийного долга и большого сердца.

Глава V

Гибель «Италии»

Сигнал, пойманный радиолобителем



Летом 1978 года корреспондент ТАСС передал из Италии сообщение, которое было напечатано многими газетами:

«Вчера вечером в Риме в возрасте 93 лет скончался известный итальянский полярный исследователь, генерал в отставке Умберто Нобиле».

В конце короткой справки о жизненном пути генерала упоминалось, что в 1946 году он избирался депутатом учредительного собрания Италии по списку коммунистической партии.

Ровно за полвека до появления заметки из Рима, летом 1928 года, в советской печати была напечатана корреспонденция «Крестовый поход Нобиле».

Вот отрывки из нее:

«Мы хотим подвести итоги авантюрного предприятия итальянца фашиста Нобиле... Он мечтал покрыть Северный полюс фашистской славой и славой папы римского... И вот, вместо того чтобы «пожинать лавры», Нобиле добился, что все газеты мира закричали: «Кто будет судить Нобиле?»»

Правды мы не узнаем, потому что судить фашиста Нобиле будет фашист Муссолини».

Две заметки разделяют пять десятилетий — и каких бурных, менявших судьбы людей.

Летом 1928 года имя Умберто Нобиле повторял весь мир.

Он искал славу на земле и в воздухе. При захватившем власть в Италии диктаторе Бенито Муссолини Нобиле стал одним из самых молодых генералов. Свою последнюю большую экспедицию он начал под флагом страны, откуда яд фашизма постепенно растекался по Европе.

Экспедиция на дирижабле «Италия» должна была поднять престиж этой страны и стать личным триумфом Нобиле. Она окончилась катастрофой.

Страсти вокруг нее не утихали долго, хотя дирижабли гибли до «Италии», гибли и позднее, причем с более тяжелыми жертвами.

Главное было в том, что споры о трагедии «Италии» с самого начала не сводились лишь к тому, как должны и как не должны поступать люди при чрезвычайных обстоятельствах.

Уже тогда, в 1928 году, Арктика столкнула и как бы выверила две силы. Одна еще не успела окрепнуть. Другая только зарождалась. Но уже в те времена их противоборство заставило людей о многом поразмыслить, породив надежды и тревоги.

Фашизм в Италии начал открыто устанавливать диктатуру, насаждать свою идеологию в 1926 году.

Черты этой идеологии, антигуманной, способной превратиться в человеконенавистническую, уже обозначились во время событий, связанных с гибелью «Италии». И эти же события дали миру новые доказательства нравственной силы, высокой гуманности Страны Советов.

Несколько лет спустя после войны, после разгрома фашизма, интерес к давней драме возник вновь. Появилось желание по-новому осмыслить былое. На экраны вышел советско-итальянский фильм «Красная палатка», где предлагалось свое истолкование событий и характеров, принятое, однако, далеко не всеми.

Мне экспедиция Нобиле особенно памятна. В год, когда погибла «Италия», я оканчивал школу. На пороге самостоятельной жизни впитываешь окружающий мир, «примеривая» для будущего поступки и дела тех, о ком много говорят и пишут, восторгаясь ими или отвергая их.

В мою школьную пору ребята увлекались изготовлением детекторных приемников-самоделок. В колпачок от зубной пасты впаивали кристаллик галена и, осторожно водя по нему острием тонкой стальной проволоки, искали точку наилучшей слышимости. Качество приема зависело от тщательности сборки в остальных узлах приемника, в частности катушек вариометров. Радиолюбителям же доставало терпения, и большей частью в наушниках слышался противный треск. Так обстояло дело и у меня.

И вдруг в безвестном селе Вознесенье-Вохма молодому радиолюбителю Николаю Шмидту удалось поймать сигналы бедствия пропавшего без вести дирижабля «Италия».

В те дни Арктику слушали все радиостанции мира. Слушали безуспешно. «Италия» замолкла, и уже решили — навсегда.

А он, комсомолец Николай Шмидт, самодельным приемником выловил среди попискиваний и потрескиваний, переполнявших эфир, волнующие слова:

«Италия... Нобиле... Франца-Иосифа... SOS... SOS...».

Позже выяснилось: не «Франца-Иосифа», а «фойн» и «цирка», что означало: около острова Фойн, а не возле Земли Франца-Иосифа, как подумали в первый момент.

Но это казалось уже не столь важным. Важно было; кто-то из экипажа «Италии», быть может, даже весь экипаж, по которому были готовы служить заупокойные мессы, терпит бедствие во льдах.

И пронеслось по миру: на помощь, люди! На помощь! Для сибирского города — а я думаю, что так было и по всей стране, — именно с этой минуты чужая трагедия приблизилась к дому, заставляла утром с нетерпением ждать газету — ведь тогда мало кто мог слушать радио— и прежде всего искать известий из Арктики.

Как все представлялось тогда мне, моим сверстникам, окружавшим нас взрослым?

Экспедиция на дирижабле «Италия» была полусекретной. Ее начальник дал будто бы самому Муссолини подписку: без разрешения свыше ничего не сообщать газетам ни до, ни после полета.

Весной 1928 года «Италия» прилетела на Шпицберген. Туда же пришло судно «Читта ди Милано», которое должно было поддерживать с дирижаблем связь и в случае нужды поспешить ему на помощь.

Главной целью «Италии» был Северный полюс. Нобиле уже побывал один раз у макушки земного шара, В 1926 году дирижабль «Норге» пролетел над ней, проложив путь от материка к матерiku, от Скандинавии до Аляски.

«Норге»? «Норвегия»? Да, хотя Нобиле был конструктором и строителем этого дирижабля, а во

время полета— его капитаном, славу с ним по праву разделил норвежец Руал Амундсен, руководитель экспедиции.

Экспедиция «Норге» была снаряжена с помощью американского богача Элсуорта, который, в отличие от многих подобных меценатов, не только давал деньги, но и делил риск с исследователями. Он был на дирижабле во время исторического полета. Когда «Норвегия» оказалась над Северным полюсом, с ее борта первым полетел вниз норвежский флаг.

Вторым воткнулось в лед алюминиевое древко американского звездно-полосатого флага, сброшенного Элсуортом.

Итальянский флаг, скользнувший вниз из рук Нобиле, был последним.

На борту «Норвегии» находилось восемь скандинавов, шестеро итальянцев, а радистом должен был лететь русский, Геннадий Олонкин, спутник Амундсена в плавании вдоль берегов Сибири. Но в последнюю минуту болезнь помешала ему подняться на борт дирижабля.

И вот два года спустя честолюбивый Нобиле снарядил экспедицию так, чтобы не быть рядом с кем-либо из знаменитых полярников.

Было известно, что после полета «Норвегии» он поссорился с Амундсеном. Уже одно это бросало на него тень. Из-за чего могла произойти ссора? Наверное, Нобиле завидовал Амундсену.

Перед полетом «Норвегии» тот сам великодушно предложил Нобиле пост капитана, хотя опытные воздушные навигаторы, притом знакомые с Арктикой, были и среди норвежцев.

Нобиле же набрал команду «Италии» преимущественно из итальянцев. Он сделал исключение лишь для двух человек. В помощь итальянскому ученому Понтремоли пригласил крупного

чешского физика Бегоунека. Вторым был швед Мальмгрен, который проявил себя исключительно способным метеорологом во время полета «Норвегии». В Италии не нашлось кандидата, хотя бы приблизительно равного ему.

Муссолини, по слухам, был недоволен выбором Нобиле, но тот убедил «дуче» (вождя), что в Арктике, этой кухне погоды, без хорошего метеоролога на борту риск увеличивается вдвое-втрое.

После двух пробных полетов со Шпицбергена «Италия» стартовала к полюсу. Наполненная легким газом полужесткая оболочка уносила две гондолы, поддерживаемые стальными канатами. В них находилось шестнадцать человек.

Погода была сравнительно неустойчивой. «Италия» медленно продвигалась на север. Дул резкий ветер. Когда дирижабль достиг Северного полюса, началась заранее продуманная торжественная церемония. Помимо флагов Италии и города Турина, откуда дирижабль отправился в рейс, серая равнина льдов должна была принять осторожно спускаемый на длинном тросе тяжелый дубовый крест. Его освятил сам папа римский.

Всех нас особенно возмущало упоминание об этой церемонии. Рвет ветер, дорога каждая минута, надо спешить назад, а «Италия» два часа кружилась над полюсом! Рисковать всем ради дубового креста! Зачем вообще нужно было тащить эту тяжесть на дирижабле, где стараются не брать с собой ничего лишнего?

На обратном пути от полюса «Италия» внезапно замолкла. Ни сигнала тревоги, ни координат того места, где дирижаблю, видимо, стала угрожать какая-то неведомая опасность.

Как я уже говорил, мне хочется правдиво передать живое ощущение тех дней. Конечно, всюду много спорили о Нобиле и его исчезновении, строили

различные догадки. Удар о лед? Взрыв моторов? Жалели экипаж, но сам фашистский генерал Умберто ди Винченца Нобиле не вызывал у нас особенного сочувствия. Может, он во всем сам виноват...

Спасательные операции начались вслед за потерей связи с «Италией», но довольно вяло и без большой надежды на успех: ведь не было известно, где искать и уцелел ли кто-либо при катастрофе.

Сигнал, пойманный советским радиолюбителем, подхлестнул всех. Установили связь с лагерем Нобиле. Выяснили первые подробности. «Италия» ударилась о лед. Один человек был убит, трое ранены. На месте катастрофы осталось девять аэропланов. Судьба остальных, унесенных вместе со взмывшим после удара дирижаблем, неизвестна.

В спасательных операциях готовились участвовать шхуны и китобойные суда, всего около двух десятков кораблей, в том числе крейсер, и почти столько же аэропланов. Но все они действовали вразнобой.

И всюду говорили: «Что же Амундсен? Вот если бы он взял все в свои руки! Или Нансен? Больше никому».

Но Муссолини решительно не пожелал, чтобы какой-нибудь иностранец, тем более Амундсен, руководил спасением. Итальянцев должны были спасти только итальянцы!

Итак, катастрофа произошла 25 мая в 10 часов 30 минут.

Полет дирижабля к полюсу был третьим его арктическим рейсом. Во время пробных, из которых второй длился почти трое суток и проходил над малоисследованными районами Арктики, «Италия» показала хорошие навигационные качества.

Роковой полет начался 23 мая в предутренние часы. Попутный ветер подгонял дирижабль, моторы которого позволяли развивать скорость до восьмидесяти километров в час.

Вскоре после полуночи «Италия» достигла полюса. В мае здесь не бывает ночной тьмы, но на этот раз незаходящее солнце скрыла серая мгла. Ее не мог разогнать все усиливающийся порывистый ветер.

«Италия», спустившись как можно ниже, два часа кружилась над полюсом. Но это время было занято не только церемонией с флагами и крестом. На лед для научных наблюдений должны были спуститься люди. Предполагалось, что на полюсе они пробудут неделю, а затем дирижабль вернется и снимет их.

План спуска выглядел весьма рискованным. И, наверное, не стоило терять много времени, чтобы убедиться в его полной неосуществимости при порывистых шквалах, с которыми спорил дирижабль.

На обратном пути переутомленный экипаж допустил несколько ошибок. Однажды заело рулевое управление, и дирижабль едва не врезался в торосы. Временами начиналось обледенение. Кусочки льда, срываясь с крутящихся пропеллеров, пробивали ткань оболочки. Ее то и дело заклеивали.

С борта для «Читта ди Милано» была отправлена последняя радиограмма:

«Подтвердите радиопеленг, есть сомнения, подтвердите радиопеленг. Нобиле».

Как оказалось, экипаж «Читта ди Милано» давал дирижаблю ошибочный ориентир и вообще небрежно следил за полетом.

Сама катастрофа произошла с непостижимой быстротой. Возможно, сразу началось сильное обледенение всей оболочки. Даже тончайший слой льда на большой поверхности резко отяжелил дирижабль.

Испуганный возглас рулевого — и Нобиле бросился к высотомеру. Стрелка быстро крутилась. «Италия» падала!

Нобиле в отчаянии пытался выровнять воздушный корабль, чтобы ослабить удар. Едва успели выключить

моторы, предотвращая взрыв и пожар.

Последующие секунды профессор Бегоунке описал так:

«Задний мотор ударился о лед. Моторная гондола оторвалась, и находившийся в ней моторист Помелла погиб.

Облегченная корма поднялась, наступила очередь носовой части. Командирская гондола натолкнулась на ледяную глыбу, подскочила и с ужасающим грохотом потащилась по глубокому снегу».

Дно гондолы не выдержало. Люди вывалились на лед— в противном случае их могло бы раздавить.

Трое — Нобиле, механик Чечиони и Мальмгрен — были ранены. Тяжелее всех — Нобиле: переломы руки и ноги, повреждение головы. Остальные — Бегоунке, офицеры Вильери, Цаппи и Мариано, радист Биаджи, инженер Трояни отделались ушибами.

На лед вывалилось то, что было приготовлено для спуска десанта, в том числе палатка. Ее окрасили в красный цвет, чтобы она была заметнее с воздуха. Удалось собрать сравнительно много продовольствия — при жесткой норме его могло хватить на восемьдесят дней. Однако сильно урезать порции не пришлось: вскоре Мальмгрен подстрелил белого медведя.

Самое же главное: из разбитой гондолы в числе прочего вывалился небольшой запасный радиопередатчик. Биаджи взял его на борт тайком, вопреки запрещению Мариано, заместителя начальника экспедиции.

А что же случилось с другими членами экипажа?

После удара о лед, когда отвалилась гондола, облегченный дирижабль поднялся в воздух. Подчиняясь ветру, он медленно уплыл на восток, унося шесть аэронавтов во главе с Алессандрини.

Оставшимся на льду запечатлелась фигурка человека, который словно хотел спрыгнуть с уносимого

дирижабля, но не решился.

Некоторое время спустя за чертой горизонта, где скрылась искалеченная «Италия», поднялся высокий столб серого дыма.

Взрыв? Или сигнал, который унесенные, в свою очередь спустившись на лед, подавали своим товарищам?

Всего через несколько часов после катастрофы Биаджи, смастерив антенну из обломков гондолы, начал посылать в эфир сигналы бедствия. Тщетно!

Мир ничего не знал об «Италии», пока вечером 3 июня Николай Шмидт не поймал волну передатчика Биаджи.

Вот самая сжатая хроника дальнейших событий.

Первая комиссия по оказанию помощи экспедиции Нобиле была создана в Советском Союзе всего через три дня после того, как прервалась связь с «Италией».,

Когда радиоловитель принял сигнал бедствия, в комиссию немедленно привлекли крупных специалистов-полярников, и она разработала план спасения попавших в беду.

Тем временем удалось установить постоянную радиосвязь с «красной палаткой». Стали известны координаты лагеря на льду. Оттуда передали: еще 30 мая, убедившись, что никто не слышит сигналы бедствия, трое — Мальмгрен, Цаппи и Мариано — ушли за помощью по направлению к островам архипелага Шпицберген, надеясь найти там охотников или судно.

От этой группы, как и от унесенной на дирижабле группы Алессандрини, в лагере нет известий. Какое-то время люди «красной палатки» еще продержатся, во всяком случае, до тех пор, пока не растает их льдина. А это может произойти скоро.

В начале июня норвежские и итальянские летчики не раз летали в сторону лагеря, однако не нашли его.

Советы начинают поиски

12 июня к Шпицбергену вышел ледокол «Малыгин» с самолетом летчика Бабушкина на борту.

В неслыханно короткий срок был подготовлен к походу самый мощный наш ледокол — «Красин». Он стоял на временной консервации — безжизненный, без команды, с потушенными топками.

Через четыре дня семь часов сорок минут после получения приказа «Красин» покинул порт Ленинграда с самолетом летчика Чухновского на борту, с полным запасом угля, продовольствия, спасательных средств и командой, отобранной из добровольцев со многих судов. Это произошло утром 16 июня.

Начальником экспедиции был назначен известный полярник, профессор Рудольф Лазаревич Самойлович. Руководство операциями «Малыгина» поручалось участнику экспедиции Седова к Северному полюсу Владимиру Юльевичу Визе.

Разумеется, советские люди сознавали опасности, связанные с рейсами кораблей и самолетов. В ночь накануне отхода «Красина» Самойлович сделал в дневнике запись, хорошо передающую напряжение тех дней:

«В углу кают-компания, склонив голову на плечо, сидя спала моя ближайшая помощница — жена. Лицо ее было бледным, утомленным. Некоторое время я постоял перед ней. «Как долго мы с тобой не увидимся... Увидимся ли? — подумал я».

Богатые Америка и Англия отказались участвовать в спасательных операциях... за недостатком средств. А ведь самый крупный в мире и надежный дирижабль принадлежал в то время Соединенным Штатам.

Америка пасует, а Россия собирается удивить мир?!

Мало кто верил в успех советских экспедиций. На страницах итальянских газет замелькали карикатуры: истощенные русские мужики в лаптях и холщовых рубахах прыгают со льдины на льдину, а комиссары кистями старательно окрашивают лед в красный цвет.

Среди тех, что верил в русских, был Фритъоф Нансен. Он первым прислал Советскому правительству благодарность за великолепно начатые спасательные операции.

Тем временем произошли два события, навсегда наложившие свой отпечаток на трагедию «Италии».

18 июня Руал Амундсен на самолете «Латам» вылетел в район катастрофы. Самолет пропал без вести.

25 июня на «Красине», уже находившемся далеко в море, приняли ошеломившую всех радиограмму: шведский летчик Лундборг достиг места, где стояла «красная палатка» потерпевших аварию, сумел сесть на льдину и вывез единственного человека.

Этим единственным был Умберто Нобиле.

По давним традициям капитан покидает гибнущее судно последним. Льдина, которую быстро подтачивало летнее солнце, была не более надежным пристанищем для людей, чем терпящий бедствие корабль.

Так почему первым покинул лагерь начальник экспедиции, отвечающий за жизнь доверившихся ему людей?

Этот вопрос оставался без ясного ответа.

При втором рейсе самолет Лундборга перевернулся на льдине, и швед присоединился к обитателям «красной палатки». Впрочем, ненадолго. Другой шведский летчик вывез его, оставив на льдине раненого механика Чечиони.

У спасательных операций были теперь две цели: оставшиеся на льдине люди «Италии» и поиски экипажа «Латама».

Маломощный «Малыгин», скорее ледокольный пароход, чем ледокол, зажали льды. Тогда возле судна прямо на льдине собрали самолет Бабушкина.

До лагеря было четыреста пятьдесят километров. Дальность полета одномоторного «Ю-13» — триста.

А что, если взять пять бидонов бензина, долететь с ними до архипелага короля Карла XII — это как раз полпути, — упрятать их там хорошенько, чтобы медведи не помяли, и вернуться на «Малыгин»? Заправиться, и уже тогда — к палатке, чтобы дотянуть до судна на спрятанном бензине.

План, придуманный Бабушкиным, был, конечно, рискованным. А тут еще ежедневные туманы. Подняться можно, но как сесть, если внизу белая плотная пелена?

В первый же сносный день Бабушкин стартовал, благополучно спрятал бензин, однако на обратном пути туман прижал самолет. Бабушкин посадил его на первую попавшуюся льдину. А там полно белых медведей. В кабине спали по очереди, отпугивая зверей выстрелами и ракетами. Ведь заденет зверюга руль высоты, сломает крыло — пропал экипаж.

После беспокойной ночи вернулись к «Малыгину». Когда туман поредел, решили лететь к палатке, хотя было предупреждение: через два дня ждите шторм. А вдруг обернемся?

Не обернулись. В плотном тумане опять сели на льдину. Бабушкин сам не понимал, как это ему удалось.

Оправдывая прогноз синоптиков, разыгрался сильнейший шторм с мокрым снегом. Льдину начало ломать. Трое суток экипаж провел без сна.

На четвертые сутки самолет поднялся в воздух. Стали искать ледокол. Кружились, кружились — нет нигде «Малыгина»! Уж не затонул ли, раздавленный льдами, во время шторма?

Кончалось горючее, и Бабушкин совершил, пожалуй, самую опасную посадку на подтаявшую хрупкую льдину, покрытую лужами. Механик, сделав несколько шагов, провалился по пояс.

У экипажа оставался выбор: либо с риском для жизни попытаться взлететь со льдины, либо умереть на ней от голода.

Бабушкин снова совершил чудо. На этот раз летчики с воздуха заметили «Малыгина» и сели возле него.

Корабль и верно чуть не погиб: шторм унес его вместе со льдом к прибрежным камням острова Надежды.

После всего пережитого Бабушкин полетел к палатке еще раз, снова попал в туман и при возвращении сломал лыжи своего самолета.

Бабушкин сделал то, что до него не удавалось ни одному летчику в мире: пятнадцать раз садился и пятнадцать раз взлетал с дрейфующих льдин, где никто не выкладывал ему посадочные знаки, не жег костров, не расчищал полосу от острых обломков льдин, не обставлял предупредительными знаками трещины.

Михаил Сергеевич Бабушкин не вывез никого из итальянцев. Он всего лишь тридцать раз рисковал жизнью за две недели поисков...

Между тем внимание всего мира сосредоточилось на «Красине».

Карикатуры с газетных страниц как ветром сдуло. После Лундборга летчики стали весьма осторожны. Некоторым удавалось долететь до «красной палатки», чтобы сбросить продовольствие, но садиться на сильно подтаявшую льдину никто не решался. Значит, только «Красин»!

По-прежнему не было никаких известий о группах Алессандрини и Мальмгрена. Никому не удалось обнаружить также малейшего следа самолета Амундсена.

«Красин» получил приказ из Москвы: принять все меры для ускорения хода, пробиваться к группе Вильери — так стали называть людей «красной палатки» после отлета Нобиле — и одновременно продолжать любыми доступными средствами поиски Амундсена. Задание о поисках «Латама» давно имел и «Малыгин».

«Красин» пересек 80-ю параллель... Льды становились все толще, все плотнее. Самойлович записал:

«Эти холодные оковы мы должны разбить, искромсать и проложить себе дорогу к небольшой кучке людей, которая в течение многих дней упорно выстукивает озябшими руками: «Спасите наши души... SOS. Спасите наши души... SOS... SOS...».

Может быть, настанет и наш час. Тогда наш комфортабельный корабль мы будем принуждены поменять на холодные палатки и спальные мешки...»

Могло это случиться? Могло.

И у ледокола есть предел прочности. «Красин» входил в неведомые воды, где могли быть опасные камни и мели. Льды здесь встречались такой толщины, что против них были бессильны таранные удары ледокола. Он потерял лопасть винта и повредил руль. Остановился у ледяного поля, пригодного для взлета машины Чухновского.

Ее спустили с борта по частям. Собирали самолет на льду днем и ночью.

8 июля «Красный медведь» — так называли машину Чухновского — поднялся в воздух для пробного полета. Он мог оказаться последним: при подъеме одна лыжа беспомощно повисла торчком.

Редкий летчик посадил бы при таком положении самолет. Борис Григорьевич Чухновский сел как ни в чем не бывало. А радист «Красина» получил радиограмму, которая заставила его на мгновение

остолбенеть: «Охота тебе Ваня в радиорубке сидеть тчк Брось иди чай пить».

Это летчик-наблюдатель Анатолий Алексеев, большой шутник, опробовал рацию самолета...

Два дня спустя «Красный медведь» стартовал со льдины, чтобы разведать путь для «Красина», а если позволят обстоятельства, — сбросить группе Вильери продукты и одежду.

Самолет повторял по радио: «Лагеря пока не нашли». Потом сообщил: «Возвращаемся обратно».

А к ледоколу подползал уже необыкновенно плотный туман. Тревога! На лед полетели бочки из-под керосина, доски, тряпки. Но туман поглощал огонь, черные полосы дыма сигнальных костров.

Самолет молчал. Долго. Томительно долго. Вдруг — два слова:

«Группу Мальмгрена...»

Невероятная новость! Неужели нашли в таком тумане? Но где же? Где?

Опять молчание. И после десятиминутной паузы:

«Карла...»

Карла? Возле архипелага Карла XII?

Через какое-то время «Красный медведь» дал о себе знать снова. Подтвердил: видели группу Мальмгрена. Пытались на обратном пути пробиться к «Красину» — помешал туман. Собираются сесть вблизи Семи Островов.

Четыре часа после этого вызовы «Красина» оставались без ответа. Неужели снова жертвы?

Уже около полуночи — слабые сигналы: «При посадке сломали шасси...» Часом позже — подробное сообщение. Координаты обнаруженных спутников Нобиле. Данные ледовой разведки с указанием наиболее благоприятного маршрута для «Красина». В заключение о себе:

«Выбора посадки не было... Сели торосистое поле... Конце пробега снесло шасси. Сломано два винта. Все здоровы. Запасы продовольствия две недели. Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена. Чухновский».

На следующий день последняя фраза радиogramмы обсуждалась на всех материках. Лундборг, попав в беду, спасся первым. А русский летчик требует, чтобы спасли. Других.

Появились статьи о «феномене Чухновского». Буржуазная пресса долго приучала своих читателей к мысли, что у русских, в сущности, нет ни настоящей авиации, ни опытных летчиков. Советы строили аэропланы на вагонных и велосипедных заводах по зарубежным образцам, закупали машины у иностранных фирм.

Но откуда же они взялись, Чухновский и Бабушкин? Представьте, Бабушкин — деревенский парень, окончил авиационную школу в царской армии, летчиком стал в гражданскую войну, летая на хрупких «этажерках», по недоразумению называвшихся аэропланами.

Чухновский? Та же школа гражданской войны. Воевал на Волге, на Каспии, в Крыму. И — неожиданная строка в биографии: оказывается, в небе Арктики он летал вторым после служившего в русской армии поляка Яна Нагурского, в 1914 году совершившего пробные полеты возле Новой Земли.

Чухновский дерзнул водить самолет над льдами Карского моря. И было это в 1924 году. В 1925-м к высоким параллелям летал на двух мощных машинах Амундсен...

Знала ли буржуазная печать о первых успехах Страны Советов в Арктике? Вероятно, знала, да помалкивала, не «замечала» их.

Кстати, незадолго до вылета на помощь итальянцам Чухновский готовил вместе с Алексеевым воздушную

экспедицию на остров Диксон, разведку льдов Карского моря и затем перелет в Красноярск для изучения возможностей Енисея как регулярной трассы гидросамолетов. Годом позже они осуществили свой замысел.

А искать итальянцев Чухновский поднялся на незнакомом ему, необлетанном «юнкере», что касается требования летчика о спасении в первую очередь группы Мальмгрена... Ну что же, у этих большевиков-фанатиков своя мораль.

«Красин» полным ходом шел к Мальмгрено. Пламя гудело в топках. Кочегары валились с ног, обессилевшие поднимались на палубу, чтобы глотнуть свежего воздуха. Все, свободные от вахты, обшаривали биноклями горизонт. От резких звуков судовой сирены, от призывных свистков болели уши. И наконец:

— Человек! Вижу человека!

Их было двое на небольшой льдине. Один метался по ней, вскидывая руки и что-то крича. Другой лежал неподвижно, лишь временами приподнимая голову. Но где же третий? Ведь ушли от «красной палатки» трое?

— «Красин»! Товарищи!

Это кричал человек на льдине. Конечно, Мальмгрен — он изучал русский. Скорее трапы, носилки! Впрочем, высокому, крепкому человеку они не нужны, он сам идет навстречу.

— Мальмгрен! — бросаются к нему,

— Нет, Цаппи.

— А Мальмгрен?

Несколько сбивчивых, обрывистых фраз. Мальмгрена нет, он далеко на льду. Дайте есть, мы тринадцать суток не ели. Здесь Цаппи и Мариано, Мальмгрена нет...

Полумертвого, обмороженного Мариано кладут на носилки. Странно: он полураздет, тогда как Цаппи раздут от напяленной одежды. Потом подсчитали: три

рубашки, три пары брюк, две пары мокасин из тюленьей шкуры. А Мариано — в одних носках, без шапки.

Корвет-капитана Филиппо Цаппи провели в кают-компанию. Он повалился в мягкое кресло и воскликнул по-русски:

— Как приятно! Как уютно!

— Откуда вы знаете русский язык? — спросили его.

— Был в России. В Сибири. Забыл немного, но кое-что еще помню.

Расспрашивать итальянца подробнее в те минуты никому не пришло в голову: все ждали его рассказа о Мальмгрене. Но известно, что в Сибири итальянцы были среди интервентов, помогавших Колчаку...

Первые часы Цаппи твердил:

— Я люблю вас. Я очень люблю русских. Пошлите телеграмму русскому народу, что я его очень люблю.

Потом он начал «забывать» русский и утратил словоохотливость. Вышла неприятная история с санитаром Щукиным, простодушным человеком, ухаживавшим за быстро выздоравливавшим итальянцем. Щукин принес в каюту компот:

— Товарищ Цаппи, надо кушать.

И тут Цаппи вскочил, поднеся кулак к носу санитаря:

— Нет Цаппи товарищ! Цаппи — господин! Цаппи — офицер!

Тишайший, добрейший Щукин в гневе выбежал из каюты.

Журналисты, находившиеся на «Красине», пытались узнать у Цаппи о Мальмгрене. Итальянец свободно говорил на английском и французском. Журналисты не так хорошо знали эти языки и могли допустить неточности в записи его рассказа. Однако на корабле был человек, блестяще владевший семью языками: помощник начальника экспедиции, эстонец Пауль Юльевич Орас.

Именно он первым расспрашивал Цаппи, переводя его слова окружающим. Дневники Ораса долго считались утерянными, но их удалось найти. Его записи не столь красочны, как записи журналистов, однако кто может усомниться, что в изложении рассказа Цаппи именно Орас наиболее точен?

12 июля в его дневнике описана встреча с Цаппи:

«Пока ожидает (и при этом весьма нетерпеливо) кофе с бисквитами, расспрашиваю его о Мальмгрене. Ведь всех нас волнует вопрос о шведском ученом.

Он начинает свой рассказ, часто прерывая его возгласами: «Еще один бисквит». Но приходится отказывать. Доктор не разрешает.

Сначала Цаппи рассказывает о катастрофе, о первых днях на льдине, когда Биаджи посылал миру призывы о помощи. «Но все мы (Цаппи так и говорит — «все мы») все больше поддаемся унынию. Возникают разговоры о походе через льды».

Как потом расскажут другие, о таком походе сговаривались лишь близкие друзья, Цаппи и Мариано. Вскоре тайное стало явным. Нобиле согласился на уход офицеров при условии, что руководить походом к земле будет Мальмгрен.

Продолжение дневниковой записи рассказа Цаппи:

«30 мая наша тройка — Мальмгрен, Мариано и я — тронулась в путь.

Мы взяли курс на остров Брок. Двенадцать суток боролись втроем со льдами.

Наконец, Мальмгрен заявил: «Я больше не могу идти дальше. Нет сил. Рука сломана. Ноги обморожены. Оставьте меня здесь. Я все равно умру. Берите мое продовольствие. Оно принесет вам больше пользы. Спешите на твердую землю. Товарищи ожидают результатов нашего похода. Возьмите этот компас и передайте матери. Пусть это будет последней памятью обо мне».

Так как все это было сказано твердо, без колебаний, то мы оставили его там, на льдине, в пяти милях на северо-восток от острова Брок. Мы вырубили во льду яму, чтобы ему легче было укрыться от ветров. Потом взяли его полярную одежду и все продовольствие — поступили так, как он просил.

Затем мы пошли дальше. В этот день мы последний раз ели теплую пищу. День проходит за днем. Мариано слабеет.

«Если я умру, можешь съесть меня» — так сказал он».

Далее Орас записывает продолжение рассказа Цаппи, о том, как двое совсем потеряли надежду, затем увидели самолет с красными звездами на крыльях, наконец, — ледокол.

Орас заканчивает запись словами:

«Так говорил Цаппи. Передаю его слова без комментариев».

Это протокольно точная запись сути рассказа лишена подробностей, особенно поразивших журналистов. В нем не упоминается, например, о том, что, выдолбив во льду могилу Мальмгрёну, Цаппи позволил себе пошутить: «Вы будете лежать в ней, как глазированный фрукт». О том, что швед, у которого болела раненая рука, с самого начала показался обузой итальянцам, и они решили: он не может руководить поступками здоровых. О том, что, когда Мариано обморозил ноги, Цаппи не постеснялся взять у друга обрывки одеяла и обмотать ими свои, еще здоровые. О том, что Цаппи признал: он хотел покинуть ослабевшего Мариано, но состояние льдов не позволило это сделать.

Более поздние рассказы Филиппо Цаппи и Адальберте Мариано мало похожи на первый. Постепенно получалось так, будто оба поступили чуть ли не как рыцари. И хотя пресса всего мира требовала расследования, поскольку высказывались

предположения, что итальянцы раздели своего больного спутника, возможно, превратились и в людоедов, фашистские газеты утверждали: Цаппи и Мариано — образцовые офицеры, и Италия должна гордиться этими своими сынами.

Позднее Цаппи весьма преуспел на дипломатическом поприще. Милостей Муссолини был удостоен и Мариано, дослужившийся до адмиральского звания...

У «красной палатки»

«Красин» идет к группе Вильери. И вот он — у льдины, к которой так долго было приковано внимание миллионов людей.

Палатка. Перевернутый самолет Лундборга с изображением трех корон. Самодельная погнувшаяся радиомачта. Люди идут навстречу. Впереди на голову выше остальных — Вильери. С ним Бегоунк, Чечион, Трояни. Они улыбаются, они счастливы. Биаджи в это время отстукивал последнюю радиограмму из лагеря:

«Все кончено. «Красин» подошел. Мы спасены». Профессор Бегоунк после первых приветствий спрашивает Самойловича, можно ли будет ему продолжить на ледоколе научную работу.

Встреча с группой Вильери лишена той драматической окраски, которая так запомнилась красинцам при спасении «группы Мальмгрена», где не оказалось самого Мальмгрена.

Радость встречи омрачает лишь сознание, что до сих пор нет ничего ни от Амундсена, ни от группы Алессандри-ни.

«Красин» готов немедленно идти на ее розыски. Но ему нужны «глаза»: самолет Чухновского со сломанными винтами и снесенным шасси недвижно стоит на льду далеко от судна. Самойлович запрашивает «Читта ди Милано»: для успехов поисков группы Алессандрини нужны самолеты.

Ответ командира «Читта ди Милано» показался нашим морякам просто невероятным:

«В соответствии с указаниями моего правительства, которые только теперь получены, я не считаю необходимым идти на поиски третьей группы...»

Несмотря на это, «Красин», переправив спасенных на «Читта ди Милано» и пополнив запасы угля, снова ушел на поиски Амундсена и группы Алессандрини. Они продолжались до глубокой осени, хотя уже было ясно, что нет решительно никаких надежд застать в живых кого-либо из пропавших без вести.

«Красин»...

Когда мы читаем о подвигах этого ледокола в Арктике, он представляется нам огромным, мощнейшим судном. Но он не был таким даже для своего времени.

Вот совершенно точные данные. Его построили в 1917 году по тому же проекту, и что макаровский «Ермак». Длина — 94,5 метра (короче нынешнего волжского лайнера), водоизмещение 10 800 тонн, мощность — 10 тысяч лошадиных сил (столько же, сколько у современного железнодорожного электровоза), толщина преодолеваемого сплошного льда — 90 сантиметров. Лишь смелость и искусство экипажа позволили «Красину» выполнить потрясшие мир операции в Арктике.

Но, может, «потрясшие мир» — преувеличение?

Когда Советская Россия предложила свою помощь в спасательных операциях, зарубежная печать сочла это пропагандистским трюком. С чем, с какими техническими средствами собираются русские вступить в борьбу со льдами?

Итальянская газета «Ла Stampa» поторопилась с приговором:

«Россия выбыла из арктической игры. От былой славы у русских остались неплохой ледокол, названный по имени своего комиссара, и безутешная вдова известного полярного исследователя Жоржа Седова».

Английская газета «Нью-Лидер»:

«Г-н Амундсен в своей статье о полярных пионерах ссылается на Россию. Но вряд ли Россия, потрясенная революцией и экономическими трудностями, сможет

теперь конкурировать, например, с Норвегией в проникновении на Север».

Общественное мнение Запада высокомерным тоном своей печати было подготовлено к неизбежному провалу попыток Страны Советов что-либо сделать для помощи итальянцам.

Триумф «Красина» был полным и неожиданным. Ледокол превратился едва ли не в достопримечательность мирового класса. Для того, чтобы увидеть «Красина», группа миллионеров отправилась к Шпицбергену на специально зафрахтованном корабле.

Океанское прогулочное судно «Монте-Сервантес» с полутора тысячами туристов на борту изменило для той же цели курс и едва не погибло, пропоров борт льдиной. Аварийный корабль спас «Красин». Небывалое дело: оркестр немецкого прогулочного судна исполнил в честь красинцев «Интернационал»!

«Красин» продержался в строю дольше всех других однотипных ледоколов. Прогнал войну. Участвовал во многих ледовых операциях. К началу шестидесятых годов его обновили, модернизировали. Вместо памятных всему миру двух высоких труб осталась одна, более привычного для новых времен вида.

В 1967 году отметили 50-летие «Красина». Сдав вскоре вахту на ледовых проводках, он стал научно-исследовательским судном. Затем его превратили в плавучую электростанцию.

Корабли не вечны. «Стариков» отправляют в металлолом. Такой была судьба «Ермака». Но разве не заслужил «Красин» права на вечную стоянку?

Да, в Арктике происходила и происходит смена караула. Уже в предвоенные годы были, например, построены ледоколы новой серии «Иосиф Сталин», оборудованные более рациональным использованием

топлива, мощностью и маневренностью превосходившие «Красина».

Во второй половине семидесятых годов на трассы вышел новый, дизель-электрический «Красин», Названия переживают своих первых носителей, их получают корабли следующих поколений. Длина молодого «Красина» 135 метров, водоизмещение вдвое больше, чем у старого, машины вчетверо сильнее. Он способен преодолевать лед толщиной почти в два метра.

Сравнивать же героя эпопеи 1928 года с нынешними атомными гигантами — все равно, что применять к сегодняшнему Советскому Союзу мерки России 1913 года.

Но в истории полярного мореплавания, думаю, останется все же двухтрубный, с топками, пожирающими уголь, и старыми паровыми котлами «Красин» — ветеран, пробивший путь к «красной палатке».

Сохранился документальный фильм, снятый в 1928 ГОДУ-

Там «Красин» все же весьма внушителен, в сравнении со всем, что окружало его. «Малыгин» — да какой это ледокол! Обыкновенный морской пароход. То, что у него есть противоледовый пояс, на экране не видно. Строили его для летних экспедиционных рейсов в слабых подтаявших льдах и для небольших ледокольных работ в Архангельском порту. А он ходил в широты, где и современные ледоколы не идут напролом.

А самолеты? Операторы сняли, как машину Бабушкина волокут к пристани битюги ломовых извозчиков. Летал его одномоторный «Ю-13» со скоростью сто километров в час.

Фильм запечатлел героев «Красина» и «Малыгина». Вот Самойлович, вот Визе — он почему-то в шляпе...

Спасенные. На костылях ковыляет Чечиони. Мариано поднимают на носилках. Шустрый Биаджи подмигивает киноаппарату. С особым интересом смотришь на Цаппи. У него нагловатое лицо, он весело ухмыляется...

Но дирижабль — он был снят до полета — и сегодня впечатляет своими размерами. Он не кажется маломерным нам, привыкшим к воздушным лайнерам, поднимающим сотни пассажиров.

И у этой махины — не все в прошлом. Еще вопрос, отжили ли дирижабли свой век. Интерес к ним недавно возродился, растет год от года.

Стали раздаваться голоса крупных специалистов: давайте обсудим старую проблему еще раз. Ведь появились синтетические несгораемые материалы для жестких оболочек дирижабля. Теперь можно обойтись без взрывоопасных газов, заменить водород гелием. Даже самый мощный вертолет не обладает такой подъемной силой, какую можно придать дирижаблю.

Особенно горячо поддержали идею возобновления постройки дирижаблей полярники, а также разведчики земных недр, для которых тяжелое буровое оборудование завозят с большим трудом и риском.

Да, скорость дирижабля невелика: 150 километров в час. Но дальность полета — 4 тысячи километров, грузоподъемность — 500 и более тонн!

Дирижабли новых поколений — их уже строят в ряде стран — не похожи на прежние «сигары». -Быть может, в них обнаружится сходство с дисками большого диаметра.

Не исключено, что они появятся в небе не в столь отдаленном будущем.

Полет в бессмертие

Я видел Руала Амундсена лишь однажды.

Это было примерно за год до его гибели.

Он уже объявил: сделано все, что было целью его жизни. Теперь наступает пора мудрого покоя и воспоминаний. Кажется, он не отказывался только от одного — от чтения лекций. Но ведь они были частью воспоминаний о необыкновенно деятельно прожитой жизни.

В газетах появилось сообщение, что знаменитый путешественник возвращается из Японии транссибирским экспрессом. Значит, будет проезжать через наш город! У меня и у двух моих приятелей сразу мысль: вот бы увидеть Амундсена. А еще лучше взять у него автограф.

Экспресс проходил через город поздно вечером. Мы с независимым видом прогуливались по перрону, для солидности дымя папиросками. Торжественной встречи норвежца, как видно, не намечалось. Поезд запаздывал. К полуночи разбрелись и немногие любопытные. Остались двое журналистов, секретарь горсовета и несколько подростков — наверное, наших конкурентов.

Дежурный в красной фуражке подошел к станционному колоколу и отрывисто ударил один раз. Это означало: экспресс вышел с последней станции, будет с минуты на минуту.

Огни, грохот, шипение пара. Встречающие торопятся к третьему вагону. Мы — за ними. И тут — милиционер:

— Э-э, а вы, молодые люди, куда же это? — и преградил путь.

Встречающие — в вагоне, идут по освещенному коридору. Неужели Амундсен не выйдет хотя бы на

минутку подышать свежим воздухом? Ну что ему стоит?
— Да вот же он! — раздался восторженный вопль.

Разве можно было не узнать этот орлиный профиль в зеркальном окне вагона? Что-то говорит, кивает головой. Кажется, все идут к тамбуру. Сейчас, сейчас...

Но дважды бьет в колокол дежурный. Зеленым огнем светит семафор, его «рука» приподнята, приглашая продолжать путь.

Из вагона спускаются журналисты. И в пролете двери тамбура появляется Амундсен. Но в каком виде! Полосатая куртка с замысловатыми шнурками, как у циркача (о существовании пижам сибирские парни, конечно, и не слыхивали). И не гигант вовсе, разве что немного выше среднего роста. Но лицо, лицо! Точно как на портретах. Глубокие морщины, орлиный нос: профиль мудрого вождя индейцев.

Третий удар колокола. Буксуя, рвет с места паровоз. И уже только огоньки и удаляющийся гул.

Ну и что, пусть нет у нас автографов. Но мы видели его! А год спустя — тревожные заголовки в газетах: «Где Амундсен?»

Мог ли я представить, что однажды буду стоять на берегу бухты, откуда ушел он в свой последний полет? Что увижу знакомый профиль уже в бронзе памятника? Что буду слушать тех, кто провожал «Латам» в рейс, оборвавший жизнь этого легендарного человека?

Его биографию «Мои полярные приключения», напечатанную журналом «Всемирный следопыт», я начал читать как раз накануне трагедии «Италии». Когда появился первый отрывок, автор воспоминаний был еще жив. В следующем номере, где печаталось продолжение, появились короткие заметки об экспедиции Нобиле и о том, что, вылетев на ее спасение, без вести пропал Амундсен. Но никто не знал, что вторая часть автобиографии печаталась уже посмертно...

В книге, которая теперь более известна под названием «Моя жизнь исследователя», рассказывается, как Амундсен твердо определил свой путь лет в четырнадцать-пятнадцать. Он хотел на Север, в Арктику, навстречу страданиям и испытаниям. Первую самопроверку прошел на парусниках. Два года трепки в полярных морях превратили его в знающего штурмана.

В новом звании Амундсен ушел в Антарктику на судне «Бельжика». В критические дни, когда корабль вмерз в лед, среди экипажа началась цинга и двое матросов сошли с ума, штурману пришлось взять на себя руководство экспедицией. Это было началом славы исследователя. Потом плавание на крохотной шхуне «Иоа» вдоль полярного побережья Америки, покорение Южного полюса, дрейф на «Мод» вдоль арктических окраин Сибири.

Одним из первых Амундсен, преодолевавший полярные льды на кораблях и собаках, оценил возможности арктической авиации. Вместе с Элсуортом, давшим деньги на экспедицию, он на двух самолетах «Дорнье-Валь» почти достиг 88-й параллели.

Наконец, триумфальный полет «Норвегии» со Шпицбергена до Аляски через Северный полюс.

Полет, рассоривший его с Нобиле.

Их ссору, как полагают многие, вызвало то, что Нобиле, по мнению Амундсена, пытался представить свою роль в экспедиции более значительной, чем было на самом деле. Обмен колкостями был довольно резким. И, увы, во многом взаимно несправедливым.

Об исчезновении «Италии» Амундсен услышал на банкете в Осло. Его осторожно спросили, как он относится к этому событию. Он ответил, что готов без промедления принять участие в спасательных операциях.

Амундсен надеялся с помощью Элсуорта купить самолет типа «Дорнье-Валь», который был ему знаком по арктическим полетам. Но американец согласился дать лишь четверть нужной суммы.

Тогда Амундсен принял предложение французского военного летчика Рене Гильбо. Тот готов был лететь с норвежцем на самолете «Латам», гораздо менее приспособленном для полярных перелетов, чем «Дорнье-Валь».

18 июня 1928 года «Латам» стартовал из норвежского города Тромсё.

...Памятник великому норвежцу — на зеленой лужайке. Меня привели сюда члены Арктического общества Тромсё, объединившего путешественников, старых полярных капитанов и пилотов, людей молчаливых и неторопливых.

Руал Амундсен смотрит на крутые зеленые склоны за синью пролива. Он видит их последний раз. Он не знает, что прощается с ними, с родной Норвегией, флаг которой подарил обоим полюсам Земли.

В левой руке у него небольшой свиток. Может, карта, может, сводка погоды. Погода в тот день была так себе, но он решил лететь.

Голова его не покрыта, капюшон полярного костюма откинут назад. Сейчас он шагнет к берегу, где его ждут...

Те, кто ждал его на «Латаме», поименованы на плите, вделанной в розовый гранит рядом с памятником. Французы Гильбо, Дитрихсен, Валенте, де Курвиль, Брази...

Обнажив головы, молча стоим у памятника.

Вчера в Арктическом обществе мне показывали снимки «Латама». Это хрупкий биплан, летающая лодка с поплавками на концах крыльев. Там же хранится сделанный уже на борту самолета последний снимок

Амундсена. Поразительно: он в легкой кепке и в плаще. Будто собрался на короткую прогулку по фиорду.

Спрашиваю члена правления общества Коре Педерсена: верно ли, что на «Латаме» не было достаточного запаса продовольствия, что сам Амундсен взял с собой пакет с бутербродами? Ведь это так не похоже на него, умевшего рассчитывать все при снаряжении экспедиций.

Вместо ответа Коре Педерсен пожимает плечами. Потом говорит:

— Этот полет — последняя загадка Амундсена.

Да, этот полет — загадка. Вылетели не утром, а четыре часа спустя после полудня. Запас горючего был ограничен. В случае вынужденных посадок и неблагоприятной погоды его могло хватить лишь на часть обратного пути.

А ведь не кто иной, как Амундсен, настойчиво повторял, что при полете в неизведанные области Арктики воздушные экспедиции должны отправляться не только с достаточным запасом горючего, но и непременно на двух самолетах, чтобы уменьшить риск.

«Он победил меня», — говорят, эти слова произнес потрясенный Нобиле, узнав из сообщений радио, что на помощь вылетает Амундсен.

Никто не знает, как и где погиб великий норвежец. Думают, что «Латам» был в воздухе часа два, может быть, — четыре, когда произошло нечто. Вероятно, над Баренцевым морем.

Под осень рыбаки нашли пробитый поплавок «Латама». Потом бак из-под бензина. На нем была пластинка с названием самолета, оплавленная огнем...

Рассказывают, что от имени норвежского народа Фритьоф Нансен опустил в море венок. В нем не было цветов. Его выковали из железа.

Конец двадцатых годов.

Исковерканные обломки гондол «Италии» носятся где-то на льдинах, гонимых ветрами в океане. Или, быть может, покоятся на его дне. Катастрофа и поиски уцелевших обошлись человечеству в семнадцать жизней, считая экипаж «Латама» и погибших при возвращении па родину трех итальянских летчиков.

Так нужно ли было строить дирижабли и дальше?

Все-таки нужно! У самолетов еще слишком слабы крылья, и никто не скажет достоверно, как скоро они окрепнут. Дирижабли еще не отжили свой век.

Строит их и Советский Союз. У нас огромные пространства и плохие дороги. В тридцатых годах появляется лозунг: «Даешь советский дирижабль!»

Создан Дирижаблестрой. Там крупные специалисты. Во главе технического отдела — человек, которого сослуживцы называют Умберто Викентьевич.

Это Умберто ди Винченцо Нобиле. Товарищ Нобиле. Во всяком случае, он не удивляется, когда слышит непривычное для себя обращение.

Фашистский генерал — и «товарищ»? Как можно?

Жизненный путь Умберто Нобиле вовсе не прост.

Когда «Италия» поднялась в воздух, ему было сорок лет. Как талантливый инженер он был известен еще задолго до прихода фашистов к власти.

Его короткий стремительный взлет начался после рейса «Норвегии». Муссолини было выгодно сделать Нобиле национальным героем: пусть мир видит, на что способна Италия, когда фашизм возрождает славу Древнего Рима! Вчерашний инженер-полковник становится генералом, его награждают орденами, осыпают почестями.

Наверное, у Нобиле закружилась голова. Какое-то время его имя всюду использовалось фашистской пропагандой. Но фашисты не считали его своим до конца. Нобиле отказался вступить в фашистскую партию. Особенно настороженно и даже враждебно

относится к нему маршал авиации Бальбо. Злая воля этого любимца Муссолини чувствуется все заметнее. Подготовка к полету «Италии» идет не так, как задумал Нобиле. Препятствия здесь, отказ там...

А когда связь с дирижаблем прекратилась, Бальбо не удержался от злорадного возгласа:

— Так ему и надо!

Это слышали офицеры, окружавшие маршала. Приговор Нобиле, в сущности, был уже вынесен. Холодная ненависть фашистских главарей к неудачнику особенно усилилась с той минуты, когда итальянцев спасли большевики.

Муссолини послал телеграмму Самойловичу:

«Вы совершили дело, которое останется в истории... От имени всех итальянцев благодарю вас...»

И одновременно — секретную инструкцию командиру «Читта ди Милано», предписывающую взять Нобиле под наблюдение, отстранить его от дальнейших спасательных операций, если нужно — поставить у каюты караул. Всем спасенным запретить при проезде через Европу общаться с кем-либо из внешнего мира. Поиски группы Алессандрини прекратить, никакого содействия «Красину» не оказывать.

Достаточно того, что большевики спасли людей «красной палатки». Если они найдут Алессандрини, их триумф будет полным. Допустить этого нельзя!

Затем был суд чести, объявивший Цаппи и Мариано истинными патриотами, а Нобиле — виновным в упущениях и проступках, несовместимых со званием генерала вооруженных сил фашистской Италии...

Небольшой круг советских людей знал Умберто Нобиле до полетов «Норвегии» и «Италии». В начале 1926 года он выступал с докладами в Москве. Первую его книгу на русском языке издали тогда же. Она называлась «Полет через полярные области» и была написана до того, как стартовала «Норвегия».

Нобиле был в нашей стране и во время полета «Норвегии»: по пути в Арктику дирижабль и его экипаж останавливались в Гатчине под Ленинградом. Академия наук устроила в честь гостей торжественное заседание.

После того как фашистские власти развенчали недавнего национального героя, он снова побывал в Советском Союзе. Профессор Самойлович в 1931 году пригласил его на ледокол «Малыгин», идущий к Земле Франца-Иосифа. Нобиле с радостью согласился. Быть может, в этих водах удастся обнаружить какой-либо след унесенных вместе с оболочкой дирижабля.

Вскоре у него созрело решение покинуть Италию и на некоторое время поселиться в Советском Союзе.

Признанный конструктор легко мог найти пристанище и дело во многих странах. Он выбрал страну, люди которой проявили высокий гуманизм во всей истории с «Италией» и по-человечески отнеслись к нему. Кроме того, он убедился, что большевики — люди с размахом, способные сделать очень многое в Арктике,

В 1933 году Нобиле на несколько лет связывает свою судьбу с Дирижаблестроем. Позднее он вспоминал: «Все было создано на том месте, где прежде поднимался лес и тянулись болота. На построенном нами дирижабле «СССР В-6» — гордости советского воздухоплавания — молодой пилот Паньков установил мировой рекорд длительного полета для дирижаблей всех типов, превысив вдвое и мой собственный рекорд...» Нобиле имел в виду полет «Норвегии».

Пока Нобиле работал в Дирижаблестрое, самолет победил дирижабли в небе над Арктикой.

В 1936 году Молоков совершил сверхдальний перелет из Красноярска вдоль всей трассы Северного морского пути — свыше 26 тысяч километров. Чкалов без посадки пролетел 9374 километра от Москвы до острова Удд.

В 1937 году состоялся рейс тяжелых самолетов на Северный полюс, была создана дрейфующая научная станция «СП-1». Затем Чкалов и Громов перекинули через полюс воздушные мосты в Америку. Самолет уверенно осваивал небо высоких широт.

Вернувшись после окончания войны в Италию, Нобиле оставил конструирование дирижаблей. Он стал профессором авиации.

Дома у него стоял глобус, где на месте Северного полюса был вмонтирован бриллиант. А рядом — макет «Италии». «Италия» и полюс прошли через всю его жизнь. И почти всю жизнь он снова и снова возвращался к тому дню, когда Лундборг посадил самолет возле «красной палатки».

Давно установлено, как все было. Эйнар Лундборг отверг составленный Нобиле список очередности отправки людей на материк, где генерал числился предпоследним. Летчик был тверд: первым должен лететь Нобиле, таков приказ.

На самом деле приказа не существовало. Жизнь Нобиле была застрахована на крупную сумму, и страховые компании не хотели рисковать. Летчик выполнял их поручение. Вероятно, не безвозмездно.

Да, Лундборг обманул генерала, сказав, что существует приказ. Но есть свидетельство Бегоунка: когда Нобиле спросил, должен ли он лететь первым, «некоторое время все смущенно молчали».

— Я мог бы очень просто послать к черту Лундборга и приказ, который он привез, — сказал однажды Нобиле.

Но он не сделал этого, надолго поставит под сомнение свою честь и репутацию исследователя.

Вот что я слышал от Анатолия Дмитриевича Алексеева:

— Люди, казавшиеся сильными и мужественными, способны значительно меняться под влиянием тяжелых

обстоятельств. Одни собирают в кулак волю и силы. Другие теряются. Думаю, что к таким людям можно отнести и Нобиле. После катастрофы он заметно утратил власть над собой и окружающими. Утратил ответственность руководителя экспедиции. Командир, покинувший подчиненных в трудную минуту, уже не командир. Можно искать и находить оправдания своему поступку. Нобиле занимался этим пять десятилетий. Меня он не убедил. Мне было тогда двадцать шесть лет, и урок «Италии» я запомнил на всю жизнь.

После падения в Италии фашизма дело Нобиле пересмотрели. Суд снял с него обвинения в том, что он был чуть ли не главным виновником катастрофы с дирижаблем.

Я начал этот рассказ о далеких днях с заметки из Рима о кончине Нобиле. В ее заключительных строках коротко говорилось об избрании Нобиле в учредительное собрание по списку Коммунистической партии Италии.

Вот некоторые подробности, не упомянутые в заметке.

Генеральный секретарь партии Пальмиро Тольятти написал Нобиле письмо:

«Мы гордимся тем, что в наших списках стоит имя человека, прославившего страну своим талантом, трудом и мужеством, и от которого ожидают многого».

Нобиле сделал заявление для газет. Он говорил о своем «отчетливо социалистическом образе мыслей». О глубокой симпатии к Советскому Союзу.

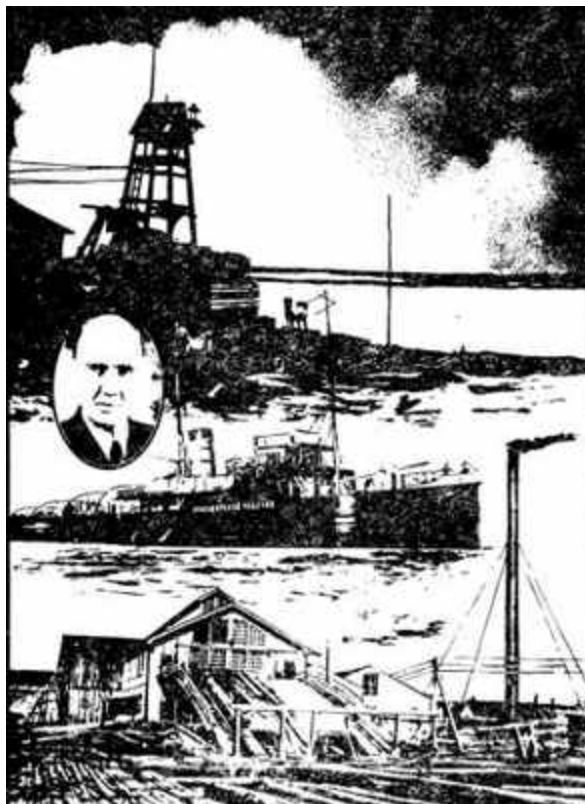
«В этот решающий момент национальной жизни, — писал Нобиле, — я желаю принять участие в борьбе бок о бок с Коммунистической партией, к которой чувствую себя близким по многим мотивам».

Сама жизнь, долгая и трудная, со взлетами и падениями, заставила его сделать этот выбор.

Глава VI

Ходили мы походами

Малый Академический плывет на Север



Норильск был требователен с первых лет своей жизни.

Требовал все, что нужно для возникновения и роста промышленного города. И ему давали, притом щедро.

Дело было за доставкой: до ближайшей железнодорожной станции — полторы тысячи километров, до Енисея — всего сотня, но по непроходимой тундре. И никаких дорог. Кроме одной: от Красноярска вниз по Енисею, потом через Карское море вдоль Таймыра к устью реки Пясины, вверх по ее неисследованному мелководью до озера под Норильском. Счет на тысячи километров, степень риска — как говорится, не для страховых компаний...

После нескольких разведочных рейсов, начатых еще Урванцевым, караван речных судов вышел в Карское море, чтобы проникнуть по Пясине в глубь Таймыра.

Подобный поход был повторен лишь тридцать лет спустя. Специальный корреспондент, сопровождающий на этот раз караван, перед отправлением в путь попросил в библиотеке все книги о Пясине. Ему не смогли предложить решительно ничего. Тогда корреспондент обратился к специалистам.

— Материалы о Пясине? Таковых нет, — сказали специалисты.

Нашлась лишь краткая устаревшая справка, всего четыре странички на пишущей машинке.

Корреспондент писал о том, как удивительно было в наш век «прикоснуться к истории реки, которая еще нигде по-настоящему не описана и о которой узнаешь лишь из скурых устных рассказов».

Караван, повторивший поход на Пясину, состоял из новейших, прекрасно оборудованных судов. На них были эхолоты, радиолокаторы, радиостанции. В каждой спасательной шлюпке находилось около сорока предметов — от спичек в водонепроницаемой упаковке до парусов яркого оранжевого цвета, хорошо заметных с воздуха. Было сделано все, чтобы жизнь людей в этом походе не подвергалась опасности.

И все же на долю его участников выпало немало Испытаний. Караван трепали штормы. Трое суток судам пришлось простоять в укрытии. Они много раз застревали на мелях и перекатах, прежде чем достигли, наконец, достаточно далекой от Норильска пясинской пристани, где сгрузили буровые станки, трубы и прочее оборудование для разведчиков недр Таймыра.

Корреспондент, находившийся на борту флагманского теплохода «Родина», сравнивал новый поход на Пясину с тем, старым, только по коротким радиোগраммам, напечатанным в газете «Красноярский

рабочий» в 1936 году: «Читая сообщения более чем тридцатилетней давности, которые передавал в газету ее корреспондент Георгий Кублицкий, сопровождавший Пясинский караван, видишь, в какую сложную обстановку попали тогда енисейские речники».

Эпизод освоения глухого угла Таймыра, о котором вспоминали участники нового похода на Пясины, по ряду причин нигде и никогда не был рассказан подробно.

Я постараюсь снова увидеть енисейские и пясинские плёсы, жизнь на Таймыре в 1936 году глазами начинающего журналиста.

Все решилось внезапно.

Предполагалось, что корреспондент «Красноярского рабочего» будет одновременно выпускать многотиражку для всего Пясинского каравана.

Я напрашивался в поход с самого начала, однако моя кандидатура вызвала сомнения. Считали, что я еще недостаточно опытен для того, чтобы редактировать газету, пусть маленькую. Но более солидные люди колебались: полгода болтаться на судне, а то еще и зазимуешь на этой самой Пясины.

В редакторский кабинет вызвали меня.

— Ты, конечно, обижен, — сказал редактор. — Давай считать, что я полчаса уговаривал тебя и ломал перед тобой шапку. Теперь решай: будем отдавать приказ? И сразу на склад, получай форму!

Подразумевалась форма полярника: китель, фуражка с «крабом», на золотом шитье которого выделялась голубая эмаль вымпела Главсевморпути.

Дня через три я поднялся по трапу теплохода, тезки нашей газеты: «Красноярский рабочий». Какой красавец! Самое мощное на Енисее судно — тысяча четырехста лошадиных сил. Раньше я бывал на нем только как гость. Теперь на несколько месяцев этот

прекрасный теплоход, лидер пясинских операций, станет моим домом.

Капитан Михаил Елиферьевич Лиханский встретил меня сдержанно. На нем была старая выцветшая фуражка, и золотое шитье на моей как-то сразу потускнело.

— С нами, значит? — сказал капитан. — Газету издавать будете? Что ж, дело хорошее.

Он сказал это не очень искренне. Наверное, прикидывал, где разместить меня и печатника Костю Лаврентьева, который застенчиво покашливал за моей спиной.

Через полчаса места определились. У меня — верхняя койка в каюте помощника капитана по политической части, у Кости — верхняя койка в каюте кочегаров. Для печатной машины — уголок в носовом трюме. Его огородят дощатой переборкой, проведут туда свет.

Пока света не было, мы с Костей переговаривались в полутьме, прислушиваясь к журчанию воды за бортом. Вода журчала выше наших голов. Типография будет в подводной части.

Изрядно продрогнув, выбрались на палубу.

— Ну вот и устроились, — приветливо сказал капитан. — Да, забыл предупредить. Работать вам придется ночами. Вы люди сознательные. Из-за двух человек гонять днем динамо нет расчета.

Конечно, статью о нашем походе для первого номера газеты можно было написать в редакции или дома. Но не лучше ли сразу привыкать к будущей рабочей обстановке? И я притулился в каюте у крохотного столика, с которого свисали локти.

По палубе топали матросы, переносившие какую-то снасть. Вахтенный, повиснув над водой в «люльке», подкрашивал ободранный при неудачной швартовке борт и напевал тенором, подражая Лемешеву:

«Скажите, девушки, подружке вашей. Что я ночей не сплю...»

Писалось легко. «Нашему каравану выпала великая честь... Норильск ждет нас. Наш долг — досрочно и полностью...»

Перечитал. Слово «суровый» — шесть раз. Многовато даже для Таймыра. И вообще все как-то казенно. Не вяжется с живой пароходной переключкой на рейде.

Дома переписал статью. Получилось проще, деловитее. «Суровое» — только для Карского моря, остальные — долой.

Передовая появилась в первом номере нашей газеты, у которой, возможно, было самое длинное в стране название; «Красноярский рабочий» и «Большевик Арктики на Пясине». Выездная редакция».

«Большевик Арктики» издавался в Красноярске специально для работников Севера. Здесь было сосредоточено управление полярным флотом и авиацией. Главсевморпути принадлежали также гидропорт на острове Молокова, разные экспедиционные базы.

Сколько нитей тянулось из Красноярска в арктические широты!

Пясинская операция началась с того, что теплоход взял несколько груженных барж, провел их километров двести и передал маломощным буксировщикам. Потом вернулся за второй партией. Этих рейсов можно было бы не делать, если бы на Енисее хватало флота. Но его было мало, даже очень мало, а сильных теплоходов — три на всю огромную реку.

Итак, мы возвращались в Красноярск, когда на мостике появился судовой радист.

— Михаил Елиферьевич, к нам Малый театр...

Капитан испытующе посмотрел на радиста, как бы собираясь произнести: «А ну, дыхни». Но все знали, что

радист в рот не брал спиртного.

Капитан прочел радиogramму и протянул мне. Управление пароходства предписывало подготовить каюты для артистов Государственного академического Малого театра Союза ССР, выезжающих на гастроль в Арктику и пожелавших непременно дать спектакль для речников Пясинского каравана.

Вот это да! Набирает Арктика силу. Большой театр посылал уже бригаду артистов, теперь Малый!

Сегодня мы скорее всего сказали бы «северное притяжение». Это изрядно затертое от неумеренного, а то и неуместного употребления слово тогда, по-моему, еще не вошло в обиход. Но дело не в слове. Уж если самые прославленные в стране театры «снимаются с якоря», чтобы себя показать северянам и северян посмотреть, своими глазами...

А вот капитан отнесся к радиogramме несколько странно:

— Сколько? — плачущим голосом спросил он. — Запроси тотчас!

— Что — сколько? — оторопел радист.

— Сколько артистов. Малый театр! Да там на сцену выходит до ста человек! Что же, мы их на палубе поместим или где?

Через полчаса радист отрапортовал:

— Двадцать два человека во главе с народной артисткой Пашенной и заслуженным артистом Костромским.

— Народная! — простонал капитан. — Отдельная каюта. И заслуженному — тоже. А где же они играть будут? На капитанском мостике?

Мы с помполитом стали успокаивать Михаила Елиферьевича. Как-нибудь разместимся в салоне, да и вообще можно спать в две смены: пока один на вахте, другой спит на его койке...

20 июля тронулись на Север. Караван растянулся на много километров. Теплоход и колесные пароходы тянули за собой на буксирах вереницы барж. Железных было всего пять или шесть, остальные — деревянные.

Артисты приехали на судно накануне отхода. Мне поручили рассказывать Вере Николаевне Пашенной об Енисее. На реке, как назло, было совсем пустынно. За первый день мы повстречали только один пассажирский пароход.

— Дикая река, — говорила Вера Николаевна, кутаясь на мостике в пуховый платок. — Дикая и прекрасная! Совсем не похожа на Волгу. Там кипение жизни, города, села, церквушки на каждом пригорке. И песни. А что, у вас в Сибири на реках не поют?

Я обижался за сибиряков и за Енисей. Но не спорил: на Волге я тогда еще не бывал, может, там на самом деле пароход идет в кильватер за пароходом и на палубах хоры распевают «Из-за острова на стрежень».

— Вера Николаевна, зато на Волге порогов нет. Завтра будем проходить Казачинский, посмотрите.

И я рассказал, как прежде возле порога особый человек окликал все идущие вниз суденышки: «А кто плыве-ет? А кто по имени плыве-е-т?» Плывающие называли имя лоцмана, и человек записывал. Ведь бывало, что порог разбивал судно, и никому из команды спастись не удавалось, все гибли в стремнине. Тогда и смотрели запись.

— Ой, что-то вы пугаете меня, молодой человек! — смеялась Вера Николаевна. — Страсти-мордасти!

Весь караван остановился на ночь недалеко от порога: в темноте его не проходят. Вера Николаевна просила непременно разбудить ее, «когда начнутся страсти-мордасти».

Ранним утром мы пошли к семафору: через порог одностороннее движение, если там встретятся два

судна, одному неминуемо придется выбрасываться на камни.

Нам дали «добро». Мы помчались с баржей на буксире через сузившееся русло. Вода кипела и клокотала между камней так, будто снизу ее подогревали адским огнем. Судно подбрасывало, брызги летели на палубу. Все это продолжалось несколько минут.

— Я ничего не поняла, — созналась Вера Николаевна. — Пронеслись, как пуля. А что это за странное суденышко стояло у берега? Нелепое такое, с трубой на боку.

— Единственное в стране. На Волге ничего подобного нет. Это туер. Он передвигается по канату, проложенному на дне. Наматывает канат на лебедку, подтягивается против течения и тянет за собой другое судно, которое само не может преодолеть порог. В общем, судно-бурлак.

— Завтра мы должны дать спектакль для речников Енисея, — неожиданно сказала Вера Николаевна. — Обязательно на ходу судна.

Назавтра не вышло — не успели подготовиться, а через день спектакль состоялся. На железной барже наладили помост, повесили вокруг брезенты, которыми закрывают грузовые люки. Свободных от вахты привозили на моторке со всего каравана.

Давали «На бойком месте» Островского. Начало спектакля подгадали к широкому, спокойному плёсу. Енисей разлился здесь на пять километров, и стенами зрительного зала были синие далекие берега. Зрители расселись кто куда: на крыши кают, на рулевую рубку, а какой-то ловкач примостился даже на мачте, оседлав грузовую стрелу.

Речники не избалованы театрами. Летом — в плавании, зимой — в отдаленных затоках. Телевидения тогда не было, затонские кинопередвижки

прокручивали большей частью старые картины. И вот живые сцены народной жизни в исполнении лучших актеров страны. Вера Николаевна играла Евгению, хозяйку постоялого двора.

— Вот змея! Ну змея! — крикнул вдруг во время действия кто-то из зрителей. Крикнул от всего сердца.

«Мы из Игарки»

Малый театр предполагал дать несколько спектаклей в Игарке.

Слава Игарки уже гремела по белу свету. Ей исполнилось тогда всего семь лет от роду. Это был самый северный город на азиатском материке. Мир увидел, что большевики серьезно и по-деловому взялись осваивать далекие окраины Сибири.

В 1929 году пароход «Полярный» привез на берег до той поры никому не известной протоки первых строителей. Их было двести пятьдесят человек. Они высадились прямо в тундре, поросшей мелким леском.

Зимой в пургу, в морозы пустили лесопильный завод. Новый город дал сибирскому лесу выход через Северный морской путь во все порты мира. Лоцманы проводили сюда от устья Енисея большие морские корабли.

Перед Игаркой я не прилег ни на час, боясь, что не увижу, как выглядит город издалека.

Мы вошли в протоку, защищенную от ветров всех румбов высоким берегом. На берегу поднималась деревянная башня, похожая на каланчу. От земли до крыши во все ее четыре этажа была нарисована карта низовьев Енисея. Под крышей голубело Карское море. Вывеска на русском и английском языках как бы предупреждала нас, речников, что мы тут сбоку припека. На вывеске было написано: «Администрация морского порта Игарка». Морского, хоть он и на реке!

Наш приход остался бы незамеченным, если бы не Малый театр. Артистов встречали торжественно, с оркестром.

В Игарке мы должны были принять дополнительные грузы, привезенные на морских кораблях. Кораблей

было еще немного, обычно они приходят за лесом позднее, под осень, когда окончательно освобождается от льдов Карское море.

Возле причалов начиналась лесная биржа. Высокие штабеля желтоватых досок, балок, брусков образовывали правильные квадраты вдоль проездов. На перекрестках девушки с флажками регулировали движение лесовозов. Высокие машины подцепляли доски снизу, приподнимали их металлическими захватами и так, с грузом, прижатым к брюху, уносились к кораблям. Деревянная мостовая, укатанная резиновыми шинами лесовозов, блестела на солнце, как полированная.

В Игарке не было ни одного каменного дома. Самый деревянный город в стране: деревянные дома, деревянные мостовые, деревянные тротуары. Ветер нес не пыль, а опилки. Надписи на русском и английском языках предупреждали: «На мостовой курить воспрещается». Чиркнуть спичкой разрешалось только возле ящиков с песком, поставленных на перекрестках.

Но вон же человек идет навстречу, спокойно попыхивая трубкой! В руке у него зажат огурец, через плечо — фотоаппарат, на ногах — клетчатые чулки и широкие, надувающиеся, как баллоны, брюки гольф чуть ниже колен. Явно иностранец. И с ним девушка. Переводчица?

— Извините, пожалуйста, я журналист, и мне хотелось бы знать... Я хотел бы взять интервью у этого господина, что он думает об Игарке?

— Джэналист? — переспросил иностранец.

— Это господин Гендерсон, сотрудник американского посольства в Москве, — пояснила переводчица. — Перед отъездом на родину захотел побывать в Игарке. Господин Гендерсон спрашивает, почему вы носите морскую форму, если вы журналист.

Я ответил. Американца удивило, что для речников издается печатная газета. Такие газеты, добавил он, выходят на морских лайнерах, совершающих рейсы между Америкой и Европой. Но там — другое дело, там бывает много пассажиров, и их надо развлекать. Кстати, сколько стоит помер вашей газеты?

Услышав, что мы раздаем свою газету бесплатно, американец покачал головой. Я не понял, осуждает он или удивляется.

— Спросите, пожалуйста, господина Гендерсона, что ему понравилось в Игарке?

— Это! — Американец протянул мне огурец.

Переводчица пояснила, что господин Гендерсон получил огурец в совхозе «Полярный». Американец намерен привезти его в Москву, показать в посольстве. Выращивать огурцы за Полярным кругом — это замечательно.

И еще господин Гендерсон говорит: ему понравилось то, что дети Игарки пишут книгу о своем городе. Господин Гендерсон был рад встретиться с советским морским журналистом и пользуется случаем, чтобы пожелать успеха его газете. Гуд бай!

Я пошел искать Тошу Климова. Анатолий Климов был тем человеком, который помогал игарским ребятам писать книгу. Ее план прислал в Игарку Алексей Максимович Горький, а рукопись позднее отредактировал Самуил Яковлевич Маршак. Но несправедливо, рассказывая историю этой книги, забывать о Климове.

Вот кто должен был бы заведовать отделом Севера, а не я! Но Анатолий Климов ничем не хотел заведовать и вообще не сидел на редакционном стуле больше трех дней в месяц. Он был влюблен в Арктику. Долго жил на тюменском Севере, потом появился у нас в редакции — худощавый, стройный, белокурый, в куртке из оленьего меха и расшитых бисером настоящих унтах, обуви

кочевников тундры. У него была легкая, танцующая походка. Он напевал странную песенку:

В морской пучине кто слезы льет,
Тот не мужчина, а кашалот.

Тоша чем-то напоминал героев Джека Лондона. Рассказывали: однажды, заблудившись в тундре, Климов восемь дней брел в снегах, пока не вышел на стойбище ненцев. У него стоило поучиться романтическому, чистому отношению к жизни. В его очерках о следопытах Севера всегда чувствовалась глубокая вера в человека, в его силы.

История книги «Мы из Игарки» подтвердила это. Сочинять ее взялись две тысячи школьников. Кому-то надо было отобрать самое лучшее из гор исписанных листков. Кто-то должен был советовать ребятам, как написать живее, интереснее. Всем этим и занялся Анатолий Климов.

Первая же девчушка вызвалась проводить меня к его дому. Дверь в комнату была открыта. У окна стоял большой стол, у стены — деревянный топчан, прикрытый солдатским одеялом. На окне, на столе, даже на полу были сложены папки.

— Это наша книга, — показала на папки девочка.

Климова дома не было.

— Он вчера в тундру уехал, — сказала соседка.

— В тундру? Но комната ведь не закрыта. Может, уже вернулся, только вышел куда на минутку?

— Точно говорю: в тундре. А дверь у него никогда не запирается.

Книга «Мы из Игарки» вышла в 1938 году. Список авторов занял две страницы. Самым младшим было по одиннадцать лет, самым старшим — по пятнадцать. Двумя строчками был упомянут и Анатолий Климов, потративший два года на то, чтобы книга получилась хорошей, интересной, веселой...

Не так давно газета «Советская Россия» проследила судьбу некоторых авторов книги «Мы из Игарки», к чести красноярцев, переизданной местным книжным издательством. И оказалось, что ребята нашли свое место в жизни, выросли достойными людьми. Должно быть, помогла северная закалка.

Я получил письмо: на родине Климова, в уральском городе Троицке, открыта его квартира-музей. Именем нашего друга названы улица, Дом пионеров, школа, в которой он учился.

Над Игаркой как бы незримо развевался голубой вымпел Главсевморпути. Полярники — моряки, летчики, ученые, хозяйственники — задавали тон в городе. Часы в порту и некоторых учреждениях показывали не местное, а московское время.

Начальник Игарского политотдела Главсевморпути был одновременно и секретарем городского комитета партии. Впрочем, не был, а была: в 1936 году эти посты занимала Валентина Петровна Остроумова.

Я много слышал о ней еще в Красноярске. О том, что, возвращаясь «с магистрали» в Игарку, она иногда сама садится к штурвалу самолета, — правда, под наблюдением летчика. О том, что в дни лесозэкспортной навигации сутками остается на причалах, распоряжаясь погрузкой.

На теплоход она пришла внезапно, уже за полночь. Я ожидал увидеть крупную, грубоватую бабищу в капитанской фуражке. А Остроумова оказалась маленькой, хрупкой, с седеющими, стриженными «под мальчика», волосами. Кожаное пальто свисало с узких плеч. Обошла судно, спустилась к нам в типографию. Попробовала ножной привод печатной машины. Спросила Костю:

— Как работает?

— Хорошо, — ответил Костя. — Новую взяли, прямо в упаковке.

— Оставьте ее на обратном пути в Игарке, — обернулась Остроумова ко мне. — Я договорюсь, увозить с Севера нужную вещь глупо.

Это звучало как приказ. Круто повернувшись, молча вышла. А ведь говорят, будто в ней и добросердечность, и душевная мягкость, и чуткость. Неужели прячет эти человеческие качества как признаки слабости руководителя?

Не знал я тогда, что маленькая женщина в партии с 1920 года, что она стенографировала речи Ленина, ездила в составе первых советских делегаций с Чичериным, Воровским, Красиным в Геную, Берлин, Лондон и буржуазная печать называла ее «исторической девушкой». Что в письмах Калинин у обращалась к нему «милый Калиныч», дружила со многими зарубежными революционерами, и Эндрю Ротштейн, старейший английский коммунист, говорил, что учился у нее верности идеалам партии.

Не знал, что у Валентины Петровны тяжелая форма туберкулеза и климат Игарки губителен для нее, а она не щадила себя, спала три-четыре часа в сутки.

Недавно нашли запись в ее рабочем дневнике как раз за 1936 год. От Игарки до Хатанги, куда обычно добирались за десять, а то и двадцать суток, Остроумова домчалась за трое. «Ехала день и ночь, не отдыхая ни одного часа... Отлежала 7 суток с температурой 39. Точно выяснила: продовольствие можно было забросить морским путем».

Север был ее партийным делом. Она осталась ему верна до последних ударов сердца.

После Игарки ее северная соседка Дудинка показалась мне разросшейся грязноватой деревней. Я долго выбирал место, откуда можно было бы сделать снимок, пригодный для газеты. В объектив упрямо лезли покосившиеся хибарки. Вдоль берега собаки-бураки, запряженные в лямку, с холщовыми

хомутиками на задней половине туловища, тянули лодку.

Я снял собачью упряжку на фоне мачты с авиационной «колбасой», определяющей направление ветра. У буйка стоял на воде гидроплан.

— Чья машина?

— Алексеева, — ответил дежурный.

Анатолия Дмитриевича Алексеева, одного из опытных и образованных полярных летчиков, я знал уже не первый год. По весне его высокая фигура появлялась на улицах Красноярска. Он улетал отсюда в Арктику.

Я несколько раз пытался расспрашивать его о прошлом, о «дороге в воздух». Но он отшучивался. У него были мягкая, чуть насмешливая улыбка и острый язык. Я не мог представить, чтобы он на кого-то закричал, грубо выругался. Но не был Анатолий Дмитриевич человеком уступчивым, снисходительным к чужой небрежности, беспринципности. Это знали все.

На этот раз я застал его в продуваемой всеми ветрами избушке, именуемой дежурной комнатой аэропорта. Он листал пособие по высшей математике. Если бы вместо учебника оказался философский трактат, то и это несколько не удивило бы меня.

Вот, кажется, подходящий момент!

— Анатолий Дмитриевич, мы ведь уже столько знакомы, а я не знаю даже, какого вы роду-племени?

Алексеев со вздохом отложил книгу.

— И что у журналистов за пагубная страсть к заполнению опросных листов? Ладно, извольте. Родина — Подмоскowie, родился в семье железнодорожника, причем заметьте, почти одновременно с двадцатым веком. Обучение начинал еще в гимназии, увлекался латынью. Об авиации не грезил. Был военным связистом. И в авиацию пошел не пилотом, а летнабом, летчиком-наблюдателем.

— С Чухновским познакомились в двадцать восьмом?

— Ну, к этому времени, мы, пожалуй, были уже друзьями. А главное — единомышленниками. Но давайте лучше о деле. Вы ведь здесь с Пясинским караваном?

Анатолий Дмитриевич только что прилетел с пристани Валек. Эта пристань на реке Норилке была как раз тем местом, куда в конце концов мы должны были доставить грузы. От нее до Норильска, готовясь к приходу нашего каравана, проложили через тундру узкоколейку. Анатолий Дмитриевич пролетел над ней.

— Зигзаг за зигзагом. Тут озеро обходит, там холм. Теперь очередь за большой дорогой, от Норильска до Дудинки. Нельзя же без конца возить грузы в обход по морю и Пясине, когда напрямик всего сто километров. Правда, сто километров тундры...

Кочевье с нганасанами

Вернувшись на теплоход, застал гостью — девушку с быстрой речью, с насмешливыми глазами за выпуклыми стеклами роговых очков.

— Амалия Хазанович. Можно просто Маля. Еду в тундру к нганасанам с красным чумом. Хочу разжиться бумагой, у вас вон ее сколько, а у меня в обрез. Агитировать не буду, заранее благодарю.

Мы с Костей жадничать не стали: бумаги у нас действительно было много. Наша гостья оказалась московской комсомолкой. Арктическое поветрие захватило и ее. Во времена Чехова мальчишки бегали в Америку, к индейцам, в тридцать шестом удирали на полярные станции.

Нет, арктического опыта у нашей гостьи никакого. Есть опыт комсомольской работы на хлебозаготовках. Есть и кое-какая квалификация: была слесарем, потом стала шлифовщицей. Работая на заводе, училась в сельскохозяйственном институте. Началась мобилизация комсомольцев в деревню, послали ее заведовать избой-читальней. После эпопеи челюскинцев потянуло в Арктику. Вот и все.

Маля крепко, по-мужски пожалала руки Косте и мне. Я хотел помочь нести бумагу, но она отказалась:

— Привыкаю рассчитывать только на себя.

И ушла не оглянувшись.

Долго о ней ничего не было слышно. Позднее я узнал, что она провела на Севере два года, затем еще восемь лет. Мне удалось прочесть дневник ее первой поездки и кое-что выписать из него.

Московская комсомолка отправилась в Хатангскую тундру, за тысячу километров от Дудинки. Ее красный чум, домик, вернее, ящик на полозьях передвигался за

оленьей упряжкой. Первую свою полярную зиму, первую полярную ночь в тундре она воевала с шаманом, учила ребятишек грамоте, лечила больных.

Весной следующего года красный чум оказался на становище нганасан, собиравшихся кочевать в самые глухие уголки Таймыра.

В конце мая дневник работы красного чума отмечал лютую пургу и мороз, леденящий кровь, а также чтение вслух пушкинской сказки о рыбаке и рыбке. Правда, сказку пришлось несколько «исправить». Например, вместо синего моря говорилось о большой реке, потому что морем нганасаны называют тундру. Вместо корыта, о котором кочевники понятия не имели, пошел в дело «черный котел с дырой». Владычицу морскую за трудностью понятия чтица исключила вовсе.

Женщина считалась у нганасан нечистым, низшим созданием. Шаманы говорили, что ежели «баба» что-либо советует, то слушать ее отнюдь не надо, а если услышать совет все же пришлось, то следует поступить вопреки ему.

Комсомолка из Москвы была «бабой». Чтобы побороть суеверия, ей надо было «превратиться в мужика». Она стала ходить на охоту. Самостоятельно переправляться через реки в лодочке-ветке, чего нганасанские женщины не делали никогда. Во время перекочевок не садилась на санки, а шагала рядом с мужчинами. И пришло время, когда Асянду Васептэ, признанный авторитет среди сородичей, стал говорить:

— Ну, баба, беда как хорошая! Мужик, а не баба!

Асянду Васептэ первым согласился учить азбуку и усвоил буквы, из которых складывалось его имя.

В середине лета москвичка вместе с нганасами оказалась на 74-м градусе северной широты. Здесь обычно пасутся дикие олени. Но на этот раз их не оказалось. Начался голод. Вот записи тех дней:

«От недоедания чувствую страшную слабость и усталость. Ну и места здесь! 20 июля, а озера покрыты льдом.

Дует морозный ветер, такой сильный, что мы буквально вдавливаемся в воздух, чтобы двигаться вперед. Надо пересекать речку, середина которой освободилась ото льда. Вода с ревом несется по ледяному коридору. При переправе промокли до нитки, а на месте стоянки не оказалось топлива. Дрожа от холода, ложимся спать, согреваясь собственным дыханием. Засыпая, думаю о том, как странно мы живем. Если бы изобрели маленький радиоприемник, который работал бы на карманных батарейках! А то ведь я совершенно не знаю, что происходит в мире».

Потом снова были голодные дни, и летние морозы, и августовская пурга, разогнавшая ездовых домашних оленей, без которых в тундре пропадешь, и злая простуда, и еще много всяческих других невзгод.

Когда мы встретились после возвращения Мали с Таймыра, она говорила, что в тундре так: умеешь хорошо стрелять, вынослив в ходьбе, можешь терпеть холод, мокнуть под дождем, — значит, добудешь себе мясо дикого оленя, подстрелишь утку, наловишь рыбы. Умеешь хорошо выделывать шкуры, шить, когда мороз щиплет пальцы, а в горле першит от едкого дыма, — значит, обеспечишь себя и семью теплой одеждой и постелью. Умеешь, в случае нужды, когда поблизости нет факторий, обходиться без соли, муки, сахара, умеешь сушить впрок мясо, умеешь согнуться вдвое, собирая мелкий тальник, и тащить его огромной охапкой к чуму, — значит, будешь сыт, в котле будет кипеть чай и будет в твоём чуме изредка тепло. Умеешь использовать сырые и вареные объеденные кости, разбивая их обухом топора на мелкие крошки, а потом по два часа стоять над дымным костром, собирая в котле пену, — значит, будет у тебя вкусный олений

жир. В общем, многое так, как было и полвека и три века назад.

...Передо мной книга «Друзья мои нганасаны». Автор — Амалия Хазанович. Книга была отмечена премией ЦК ВЛКСМ. Это дневник давнего путешествия с красным чумом по тундре Таймыра. Он дополнен впечатлениями более поздних встреч Амалии Хазанович с ее друзьями-нганасанами.

Тут уже рассказ о том, как при жизни одного поколения целый народ шагнул через несколько столетий. О том, как дети неграмотных, суеверных кочевников теперь не представляют себе жизнь без радиоприемников, вертолетов, и с недоверием слушают рассказы о быте своих дедов и отцов, с которыми когда-то встречалась приехавшая к ним в гости немолодая москвичка...

В Дудинке наш караван еще увеличился. Казалось, будто в плавание собрался весь Енисейский флот.

На «Красноярском рабочем» в кают-компани начальник пясинских операций Василий Александрович Добровольский собирал штаб похода. Появлялись капитаны, шкиперы, снабженцы.

Главным советчиком штаба был известный всему Енисею капитан Константин Александрович Мецайк, которому уже доводилось ходить в Карское море и разведывать плёсы Пясины.

Константин Александрович занимал в своей жизни много важных постов, был заместителем начальника пароходства, начальником эксплуатации флота, но всегда и везде оставался прежде всего капитаном.

Я был мальчишкой, когда он поразил мое воображение густейшими косматыми бровями и редкой в первые послереволюционные годы фуражкой с золотым шитьем. Да и не только мое. Многие красноярские ребята играли в капитанов: город жил Енисеем.

Тех, кто трудился на реке, знали и ценили. Лишь когда начались первые арктические перелеты, капитанскую фуражку в мальчишеских мечтах вытеснил кожаный шлем летчика.

Видя на «Красноярском рабочем» Константина Александровича, я первое время чувствовал некоторую робость. Не сразу рискнул попросить его написать статью для нашей газеты. Капитан нахмурил брови:

— Боюсь обещать. Писать пока не о чем.

Тираж нашей газеты между тем возрос чрезвычайно, мы с Костей ночи напролет проводили в трюме. Теперь ниже заголовка появилась строка: «Выездная редакция за Полярным кругом».

Развозили газету на ходу. Заранее связывали плотные трубочки и бросали с катера на палубу. Комплект номеров нашей газеты у меня сохранился. В одном написано: «Предыдущий номер по не зависящим от редакции причинам доставлен только на пароход «Лесник», бот «Вьюга» и на 19 барж».

Мы напечатали это сообщение потому, что газету развозили в шторм. Капитан не хотел спускать моторку, по помполит поддержал меня. Мы обошли уже около половины судов, когда волна плеснула через борт, мотор заглох и нас понесло прочь от каравана.

Объявили тревогу. Теплоход просигналил своим баржам приказ встать на якоря и помчался на выручку. Мы изнемогали, стараясь с помощью весел держать моторку так, чтобы она не оказалась бортом к волне. Вскарabкаться по веревочной лестнице уже не могли: не было сил в руках. Против правил нас подняли на борт в моторке.

Я ждал, что Михаил Елиферьевич отругает меня. Но он сказал:

— Вымокли? Советую сразу под горячий душ. Болеть на Севере не полагается.

Развозя свежий номер, мы одновременно собирали заметки для газеты. Новости по стране и международную информацию «вылавливали» в эфире. Сидя с наушниками, я слушал сообщения об «АНТ-25», который Чкалов вел в беспосадочный перелет Москва — мыс Челюскин — Петропавловск-на-Камчатке — остров Удд.

Торопливо записывал известия о фашистском мятеже в Испании, о провокации японских властей на станции Пограничная, о понижении у нас в стране призывного возраста в армию с 21 года до 19 лет, о подготовке немецких фашистов к своему съезду в Нюрнберге.

Да, в мире начиналась предгрозовая пора.

ДИКСОН

Нашей последней большой стоянкой перед Диксоном был Усть-Порт. Неожиданно встретили здесь нефтепоисковую экспедицию. Нефть на сибирском Севере! Это что-то новое. Но геологи говорили, будто им удалось пробурить скважины с признаками газоносности. Работать трудно. Бурят с соляным раствором, дробью и даже победитом: мерзлота. Есть у геологов буер, лодки, несколько собачьих упряжек, олени. Думают бурить и зимой.

Хотел было отправить об этом радиogramму в редакцию, да раздумал: засмеют, попался, мол, на удочку чудаков или авантюристов. Сибирская нефть? Сюжет для научно-фантастического романа, а не для газетной корреспонденции.

Недалеко от впадения Енисея в залив — селение Голь-чиха. Так, ничего особенного, несколько домиков. Незадолго до революции именно здесь собаки нашли в береговом обрыве тушу мамонта и целую зиму обжирались мясом чудовища, умершего десятки тысяч лет назад. Они-то и лишили Фритъофа Нансена возможности угоститься необычным бифштексом.

И кита, живого кита, доводилось видеть жителям Гольчихи. Кит на реке?! Да ведь река-то эта особенная, одна из пятнадцати великих рек мира!

Что погнало кита в пресные воды — сказать трудно. Последний раз его видели далеко от устья, возле Дудинки. Над мертвой громадиной вились тучи чаек. Кит распорол туловище о подводные камни, проплыв четыреста километров вверх по реке...

У Енисея немало особенностей. По сравнению с Волгой — холодная река. Но в самое жаркое время; в июле-августе, температура воды на большей части реки

почти одинакова. Ольху на островах в низовьях Енисея согревает тепло, излучаемое водой. На коренных берегах в этих местах кустик — редкость.

Запасы тепла в енисейской воде колоссальны. Она медленно нагревается, зато медленно и остывает. Как бы вобрав в себя горячие лучи солнца на юге, вода уносит их с собой в те места, где лето так коротко.

Раньше находились люди, утверждавшие, что несчастье Сибири — неудачное направление ее рек, текущих в недоступный Ледовитый океан.

Но именно сибирские реки помогли освоить этот океан! Они были готовыми водными дорогами, связавшими Северный морской путь и Транссибирскую железнодорожную магистраль. На их берегах построили заполярные города.

Мы не выращивали бы овощей в открытом грунте Игарки, если бы воды Енисея не смягчили климата этих мест. Запасы тепла, которые забирают с юга Обь и Енисей, согревают не только их берега, но даже океанское побережье. Сибирские реки, эти могучие теплопроводы, несут на своих волнах жизнь далеким полярным окраинам.

Думаю, что и это учитывалось полвека спустя, когда было решено прекратить проектные проработки, связанные с переброской стока сибирских рек в Среднюю Азию и Казахстан.

А разве обычна сама история освоения енисейских низовьев жизнестойкими, энергичными поселенцами?

На мысе Крестовском еще в тридцатые годы можно было побродить по грудам полуистлевших рыбьих костей, среди развалин старинного дома и надворных построек. В стороне чернели покосившиеся кресты старого кладбища. Кто лежал под ними? Может, мангазейцы? Или поморы архангельского Севера? Или, наконец, беглецы, скрывавшиеся здесь от помещичьих притеснений?

И сколько таких заброшенных поселений было разбросано в низовьях Енисея! На карте устья, составленной в 1745 году, на правом берегу в районе дельты я насчитал больше двадцати селений. Ныне забыты даже их названия.

Русский человек знал самую северную часть Енисея, возможно, еще до того, как Ермак с дружиной перевалил через Урал. Документы времен Ивана Грозного говорят о торговле в устье реки. История не сохранила, однако, имен первых русских людей, плававших далеко на восток.

Потом — многие десятилетия дерзких вылазок одиночек, правительственные строгие запреты и ограничения, обширный дальновидный план, созревший у Петра Первого, героические тридцатые годы XVII века, когда моряки петровской школы двинули суденышки Великой Северной экспедиции во льды полярных морей...

От Усть-Порта до Диксона ходил я после Пясинского похода и на пассажирском лайнере, и на моторном боте. Плёсы все суровее, краски бледнее.

Острова Бреховского архипелага — плоские, с хилой ольхой, с белыми чайками на песчаных отмелях. Потом Бода и тундра, словно выцветшее небо с быстро бегущими тучами. Но вот и тундра растворилась в мареве, остались вода и небо.

Это Большая Переправа. Куда уж больше, от берега до берега чуть не полсотни километров.

А под конец Енисей все же захотел остаться рекой и снова сблизил берега, образуя «горло» у выхода в залив.

Отсюда до Диксона около двухсот пятидесяти километров.

...Я видел Диксон несколько лет назад. Смотреть бы да радоваться! Самый северный районный центр страны, рабочий поселок, где велика прослойка

научных работников. Пятиэтажки, только не блеклых унылых тонов, а окрашенные броско, в спор с хмурым небом, или поблескивающие алюминиевыми панелями. Тогда еще не было «летающей тарелки», — так прозвали за необычную форму новый торговый центр, отделанный мрамором, деревом и металлом, — но два Дома культуры уже действовали, и, конечно, школы, даже школа искусств.

А среди основных примет — сооружения непривычных конструкций. Здесь находится Диксонское территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды. Подведомственная ему территория размахнулась по Арктике вширь и вглубь, на ней три обсерватории, десятки полярных метеостанций, иные на дальних островах. И все действуют круглосуточно. Диксон впитывает от них, да еще и со спутников, из космоса, поток информации. О погоде, льдах, влиянии северных сияний на связь и о множестве других явлений, без знания которых сегодняшняя Арктика была бы вчерашней.

На Диксоне штаб морских операций западного района Арктики, распоряжающейся атомными ледоколами и кораблями ледового плавания. Здесь морской порт и аэропорт.

Ну и, разумеется, кое-что из обычного набора: дизельная электростанция, овощехранилище, кажется, еще и банно-прачечный комбинат. Поселок как поселок, ничего особенного.

Да, если забыть, что в поселке Диксон вообще не бывает такого лета, каким его представляет житель средней полосы. Зимой двадцать градусов мороза — теплынь. Если забыть, что среди телефонных номеров, которые полезно знать каждому диксонцу, есть и такой, по которому можно вызвать милицейский вездеход, чтобы тот своим шумом отогнал шляющегося под окнами белого медведя.

В военное лихолетье знал Диксон разрывы снарядов, и в память о погибших героях воздвигнутobelisk.

На Диксоне надгробье Тессему — гранит в окружении свисающих с опор тяжелых якорных цепей и памятник Бегичеву. Улахан Анцифер шагает навстречу ветрам с полюса. Мне говорили, что второй памятник следопыту сооружают на мысе Входном.

Отчего же при встрече с сегодняшним Диксоном почувствовал я, казалось бы, вполне естественной радости от перемен — ведь все они на пользу северянам, на пользу Арктике?

Потому, наверное, что знал я другой Диксон, где потемневшие деревянные дома стояли вразброс, нравы были проще, и сама жизнь сохраняла кое-какие приметы уже навсегда, безвозвратно уходящих времен эпохи землепроходцев.

Так вот о том Диксоне, о Диксоне 1936 года.

Пясинский караван как раз приближался к нему.

До сих пор мы были в преддверии Арктики. На Диксоне для нас начнется настоящая Арктика. Пересечь Полярный круг — это еще полдела. Побывать на Диксоне — значит приобщиться, хотя бы ненадолго, к семье настоящих полярников.

А в сущности, что такое Диксон? Небольшой островок, только и всего. Островок, каких в полярных морях тысячи. Но его название пишут на картах крупными буквами: здесь сердце Арктики, перекресток енисейской речной дороги и Северного морского пути.

Диксон не сразу принял нас. Возле острова — льды. На помощь пришел небольшой ледокол № 8. Мы медленно потянулись за «восьмеркой» туда, где над горизонтом тоненько очерчивались радиомачты. Ближе, ближе...

Втянулись в гавань. Ого, тут целый флот! Сосчитал: двадцать два вымпела. И все морские корабли. Даже

для них пока нет пути на восток, а каково будет нам с нашими деревьяшками?

На скалистом пологом берегу стоял очень длинный деревянный дом. Это Старый Диксон. Поодаль ухали взрывы: там строился первый портовый причал. Я знал, что есть еще Новый Диксон — три или четыре дома на севере острова, но из гавани их не было видно.

Выскочив из шлюпки на прибрежные камни, поспешил по настилу из толстых досок к длинному деревянному дому. Так вот она, настоящая полярная станция!

В нерешительности остановился у дверей: удобно ли постороннему входить без приглашения? Появился бородатый парень в потрепанном кителе и с трубкой в зубах.

— Вы что, товарищ? Кого-нибудь ждете?.. Нет? Так пойдемте обедать, как раз время.

В большой комнате, которую по-корабельному называли кают-компанией, никто не спросил меня, кто я и откуда. Просто посадили за стол. Закон полярного гостеприимства: сначала накорми гостя, набей его трубку, если у него кончился табак, дай ему свою одежду, если его промокла, а потом уж расспрашивай.

Начались дни, полные встреч и впечатлений.

Нет, Диксон не разочаровал меня! Здесь все было необычным. Пошел в теплицу, там зеленые огурчики на плетях; а землю для них, шестнадцать тонн, привезли морем из Архангельска. Агроном рассказал, что зимой к нему навещают полярники: «Нет ли какого сорняка, очень зелени пожевать хочется». Ну, ясно, сорняк не дашь, приходится жертвовать перышком лука.

Заглянул в типографию диксонской газеты. Газета у них не больше нашей. Хмурый немолодой человек с усиками молча положил перед печатником оттиск и вышел. «Знаете, кто это? Парфенов. Песню «По долинам и по взгорьям» слышали? Так это он написал».

Я вдогонку. «Правда, что вы автор?» — «Совершенно верно». — «А почему говорят, будто песня народная?» — «Пусть говорят, мне все равно. Понадобится — докажу». — «А здесь какими судьбами?» — «Всякое бывает».

Он сказал лишь, что песню сочинил давно, в годы гражданской войны. Был Парфенов угрюм, неразговорчив, и беседа наша увяла.

Сколько раз возвращались с тех пор к истории знаменитой песни! И пришли к выводу: да, ее автор — Петр Семенович Парфенов, бывший батрак, большевистский агитатор в частях Краснова и Керенского, комиссар, участник гражданской войны на Дальнем Востоке, позднее — литератор.

Диксон был необыкновенно щедр на интересных людей. Зашел на радиостанцию. Ее начальник довольно молодой человек, но все уважительно обращались к нему: Василий Васильевич. А как фамилия начальника? Ходов. Не тот ли радист Ходов, который вместе с Урванцевым и Ушаковым исследовал Северную Землю? Да, он самый. Кстати, и этот радиоцентр на Диксоне строил он же.

От интервью Ходов отказался: некогда. Ну, хотя бы несколько слов! Да зачем? Вот-вот должна выйти книга Николая Николаевича Урванцева, в ней, наверное, есть все.

— Но вы же подолгу оставались один в домике! Целыми месяцами!

— Такая служба, — ответил Ходов, давая понять, что беседа окончена.

И лишь в начале восьмидесятых годов он выпустил и свою книгу о Северной Земле. Но и там почти ничего не писал о себе. В книге приведено письмо-инструкция, оставленное ему Ушаковым перед тем, как трое надолго оставили в одиночестве четвертого.

Ходову предписывалось «беречь себя, помня, что Вы делаете отнюдь не менее важную работу, чем другие члены экспедиции... Какой бы то ни было риск своим здоровьем, и тем более жизнью, должен быть совершенно исключен из Ваших поступков. В период вскрытия льдов я, зная по личному опыту все опасности этого периода, категорически запрещаю Вам морскую охоту или прогулки в плавающих льдах».

Инструкция заканчивалась словами: «В надежде на счастливую встречу искренне уважающий и любящий Вас Г. Ушаков».

Прилетел самолет с мыса Стерлигова, привез здоровяка-крепыша. Все к нему:

— Здорово, Костя! Что это ты так «исхудал», Костя?

Это начальник знаменитой комсомольской зимовки Костя Званцев. Прилетел по делам, улетит обратно с первым попутным.

Костя в общежитие не пошел, поставил себе палатку на камнях.

— Как зимовали? Прекрасно. Умалять не собираюсь, кое-что сделали. Топчем первую тропинку.

— Охотились?

— Было дело. Шесть медведей, сорок два песца.

А диксоновская бухта Летчиков! Вот садится «Н-10» Матвея Ильича Козлова. С берега кричат:

— Ну что?

— Идите играть в преферанс. Сплошной лед* кромки не видно. Завтра пощупаем вглубь.

Летающая лодка была в воздухе восемь часов. Козлов устало стягивает желтый замшевый шлем.

Журналисты к нему. Нас скопилась уже целая колония. Впору открывать филиал Дома печати. И все стонут: скорей бы в путь.

Матвей Ильич устал, но где ему отбиться в одиночку от нашей оравы?

Пилот он заслуженный. Обучали его Молоков и Алексеев в Севастополе, где готовят морских летчиков. На Севере, кажется, с конца двадцатых.

— Где начинали, Матвей Ильич?

— Где? Да в этом вот небе.

— На Диксоне?

— И на Диксоне. Тогда это была крайняя точка. Вообще на Енисее. Приходилось летать над Белым морем тоже, в общем, в разных местах. Теперь вот ледовые разведки. Ладно, ребята, имейте совесть, пойду отдыхать.

Новости с воздуха еще несколько дней одни и те же: всюду тяжелые льды. Иногда слышишь:

— Вилькицкий вскрылся.

Это о проливе Вилькицкого. Или:

— Видел Колымскую у «Известий».

Речь идет о судах Колымско-Ленской группы, застрявшей у островов «Известий».

А чего стоит знаменитая диксонская летопись, озаглавленная: «Историческая тетрадь отзывов и пожеланий острову Диксон, начатая в августе 1912 года»!

Ее открывает запись: «Пароход «Лена» прибыл с Енисея 23 августа в 7 часов вечера. При осмотре амбара оказалось, что в нем находятся уголь, тачки, лопаты, ящики, порванные сакуи».

На следующих страницах — автографы спутников Нансена в путешествии через Карское море на Енисей. Автографы Бориса Вилькицкого, Евгенова, доктора Старокадомского, участников экспедиции Северного Ледовитого океана. И тут же весьма крупная роспись туруханского отдельного пристава, видимо пожелавшего самолично убедиться, что вверенный его попечению остров не стал гнездом ссыльных крамольников.

«К. Мецайк». Наш Константин Александрович? Слишком редкая фамилия, чтобы это мог быть кто-либо другой.

Запись на норвежском языке, тут же сделан перевод: «Хеймен» вышел в экспедицию из Тромсё на мыс Вильда в Сибири узнать положение Кнутсена и Тессема. Ледовый мичман Оле Гансен из Хаммерфеста».

А вот странный рисунок: нечто вроде выпученного, вылезавшего из орбиты глаза. Пояснение: «Дифракционная корона вокруг луны, наблюдаемая 1 октября 1920 года. Сопровождалась идиотско-глупым, безнадежно-унылым вытьем собак, часть коих упряталась в конуры. Я же вынужден был сменить белье, т. к. явление это было весьма страшно».

Полная подпись: Н. Тимофеевский. Я видел это имя на лоции Енисейского залива. Вероятно, гидрограф сделал запись в приступе злой тоски. На острове тогда зимовало несколько человек.

И рядом — дата первой смерти на Диксоне: декабрь 1920 года, умер плотник Лемберов, проживший здесь свыше четырех лет.

1922 года. Росписи членов экспедиции Урванцева, прошедшей Пясину от мыса Введенского до устья.

Бегут года, мелькают даты, имена. Промышленники, гидрографы, капитаны. «Отсюда пойдет продвижение на Север. Председатель Комитета Севморпути Борис Лавров». «Верим, что в ближайшие годы Диксон станет не только морским, но и воздушным портом. Чухновский, Алексеев», 1929 год. Совсем коротко: «Сибиряков». Шмидт, Визе, Воронин», 1932 год.

Последняя запись — за два дня до нашего прихода: гастрольная бригада Большого театра.

Я возвращался на теплоход к полуночи и спускался к Косте в трюм. Теперь наша газета доставлялась не только на все суда Пясинского каравана, но и на морские корабли. А они все подходили с запада и

оставались в гавани: дальше на восток не пускали льды.

Пришел «Садко» — ледокольный пароход, прославившийся походами в неизведанные высокие широты. Годом ранее он побил рекорд проникновения на Север свободно плавающего, то есть не дрейфующего вместе со льдами, судна, который держался с 1908 года и принадлежал кораблю Роберта Пири. Теперь «Садко» снова направлялся в область «белых пятен».

На «Садко» познакомился с Арефом Ивановичем Минеевым. После Ушакова он пять лет был начальником острова Врангеля. Из пяти лет два года — сверхсрочные: к острову не могли пробиться корабли со сменой зимовщиков. А значит, и с продуктами с запасом топлива. Два сверхсрочных оказались для островитян тяжелейшими. Минеев зимовал вместе с женой, и по возвращении на Большую землю их наградили орденами.

Тут бы и отдохнуть хорошенько, обосноваться на дачке. Так нет! Ареф Иванович вез на корабле разборный дом, чтобы поставить его на Земле Санникова, если экспедиции «Садко» посчастливится открыть ее. Если нет — высадится на необитаемых островах Де-Лонга.

С Минеевым, невысоким, слегка прихрамывающим, усталым человеком в потертом кожаном пальто и видавшей виды кепке, мы вместе тащились через тундру от Старого Диксона к Новому, где построен радицентр и первый в Арктике радиомаяк. Это всего шесть километров. Но обитатели Нового Диксона встречают первый солнечный луч после полярной ночи на сутки позднее и провожают последний перед ее наступлением на сутки раньше.

Ареф Иванович рассказывал об эскимосах острова Врангеля, об их поразительном умении

приспосабливаться к жизни в самых суровых арктических условиях.

— Фритъоф Нансен учился у эскимосов, Ушаков учился у эскимосов, — говорил Ареф Иванович. — И Нансен совершил знаменитый поход к полюсу вдвоем с Иогансеном, Ушаков вдоль и поперек исходил Северную Землю вместе с Урванцевым.

Следом за «Садко» на рейд Диксона пришел знаменитый «Сибиряков».

Появился старый ледокольный корабль «Малыгин». Он отличался от других судов сильным наклоном трубы, будто отогнутой назад.

Затем пожаловал ледорез «Федор Литке». С корабля спустили шлюпку, и я увидел знакомую седую бороду Отто Юльевича Шмидта.

Светлой ночью он собрал полярников в кают-компании и предупредил, что нынешний год не обещает им легкой жизни. Воздушные разведчики сообщают о многолетних льдах, забивших проливы на Северном морском пути. К Диксону срочно стягиваются ледоколы.

А под конец Отто Юльевич сказал о жизни на Севере:

— Старое представление о зимовщике как о человеке, обросшем бородой и по возвращении из Арктики на Большую землю ошалело глядящем на непривычные улицы оживленных городов, должно уйти в прошлое. Я думаю, что уже недалеко время, когда полярники будут брать отпуск в любой месяц. Вы недоверчиво улыбаетесь? Да, сейчас вы попадаете на Большую землю лишь после трех-четырёх зимовок. Но я уверен, что вскоре любой житель Таймыра сможет во время отпуска слетать в Крым, пожариться там на пляже и воздушным путем вернуться обратно. И не надо уговаривать людей оставаться на зимовке лишний год: не всякий человек может быть полярником, надо же кому-нибудь и на юге жить.

Ледовая блокада

Дни летели, а бухта Диксон не выпускала нас. Константин Александрович Мецайк ходил мрачный, раздраженный. С каждым часом на Пясине падала вода, обнажались мели. А путь к устью реки был по-прежнему закрыт.

— Льду хоть на двадцать корреспондентов, — обычно отвечал он на мой вопрос о ледовой обстановке.

Константин Александрович показал мне, как попасть к могиле Тессема. Над грудой камней поднимался высокий крест из серого плавника. Вокруг цвели желтые полярные маки. К кресту была прибита деревянная дощечка с вырезанной ножом надписью по-норвежски: «Тессем, 1920, «Мод», Норвегия».

Моряки с кораблей, далеко разбросанных по рейду, Диксон навещали редко. Наш же караван держался возле берега. При каждом удобном случае я выбирался к зимовщикам, присматривался к здешнему быту.

Утром сирена созывала всех в кают-компанию главного общежития на завтрак. Никто не раскрывал бумажник, чтобы расплатиться. На Диксоне я не видел ни одного ларька. Правильнее сказать, что здесь вообще не было в обороте денег. Полярники жили на всем готовом, и личные деньги, в сущности, нужны были им лишь при выезде «на материк». Охотники получали все необходимое под пушнину: нечто вроде товарообмена или безналичного расчета. Так издавна было принято на факториях.

В карты если и играли, то тайком. А вот стук костяшек домино по вечерам слышался тут и там. Уверяли, будто сам Отто Юльевич был иногда не прочь забить «козла».

Большинство зимовщиков опередили грядущую моду: длинные волосы, бородки, бороды, даже бородачи. И уже висел при входе в кают-компанию дальновидный приказ Шмидта, запрещающий возле острова охоту на белых медведей. А под окнами общежития вдели заботливо высаженные первые аютины глазки...

Настала уже середина августа. В море восточнее Диксона по-прежнему плотно теснились льды. Выделенный нам для морской проводки ледокол № 8 ушел на разведку, но не мог форсировать преграду, лег в дрейф и вернулся на остров лишь на третьи сутки. Караван морских судов, которому предстояло пробиться к устьям Лены и Колымы, был затерт льдами вместе со своим лидером, ледоколом «Ермак».

На Диксон прибывали подкрепления. Пришел двухтрубный ледокол «Ленин». Но мы, понятно, не могли рассчитывать на его помощь: он должен был вести за собой морские корабли.

Конечно, задержка караванов — дело серьезное. Но было еще что-то, тревожившее начальство, занятое морской проводкой. Знаете, когда вдруг умолкают на полуслове, многозначительно переглядываются? А ты чувствуешь себя посторонним, которому нечего совать нос в дела, тебя не касающиеся.

Признанным старейшиной скопившейся на Диксоне пишущей братии был Макс Зингер. Писатель, автор нескольких книг, корреспондент «Правды». А полярный стаж? Свыше четверти века!

С уже изрядно поседевшей головой, в ладно сидящем кителе, он напоминал профессионального бывалого моряка. Знал все корабли и поименно — всех известных судоводителей, их привычки, причуды, суеверия.

Как-то рассказал о капитане не просто известном, но знаменитом. Того спросили: правда, мол, что моряки

— народ суеверный? Что в понедельник не начинают ответственный рейс? Капитан возмутился: «Какая чушь! Понедельник! Бабы сплетни! Кто это вам наговорил?» Потом помолчал и добавил: «Вот в среду начинать серьезное дело действительно не стоит...»

Я рассказал Максиму Эммануиловичу о странной привычке одного енисейского капитана, который любил класть за щеку противную никотиновую горечь, извлеченную из мундштука трубки.

— А-а! Альфред Каулин! — оживился Зингер. — Он что же, по-прежнему в гидрографии?

Однажды мы вместе шагали по каменистой тундре, срезая путь к бухте Летчиков, и я спросил Зингера, в каких экспедициях и походах он побывал. И вот какая хроника получилась.

В 1929-м на «Красине» с караваном из Ленинграда вокруг Норвегии к устью Енисея. Оттуда в Игарку, видел, как там ставили первые дома. Годом позже ходил на «Малыгине», который вел полсотни судов к устьям Оби и Енисея. Экспедиции назывались Первая Большая Карская и Вторая Большая Карская. Обеими командовал гидрограф Николай Иванович Евгенов.

— Крупная личность, — заметил Зингер. — Всю жизнь — в Арктике. Очень знающий гидрограф. Его роль в экспедиции Северного Ледовитого океана едва ли намного меньше, чем Бориса Вилькицкого. Вы все здесь, конечно, патриоты Енисея. А кто уже в начале двадцатых годов обследовал дельту Лены, вход в эту великую реку? Кто, так сказать, приоткрыл морские ворота Якутии? Евгенов.

Почти все лето 1931 года Зингер сопровождал в полетах по Северу начальника Комсеверопути Бориса Васильевича Лаврова. На следующий год ходил из Владивостока к устью Колымы на ледорезе «Литке». Экспедиция зимовала в Певеке. А Зингер 112 дней добирался оттуда па собаках до Якутска.

Затем караван Первой Ленской, которую «Красин» вел из Архангельска в бухту Тикси. Оттуда Зингер вылетел с Леваневским вдоль Лены. В 1934 году провел сезон на рыболовном траулере в Баренцевом море, в 1935-м на речном пароходе спустился по Лене в море, добрался до устья Колымы.

Обо всех этих операциях я прочитал потом и в книге избранных очерков Зингера.

...Стефану Цвейгу принадлежит фраза: «Какое значение имеет подвиг, если он не запечатлен словом!» Иначе говоря, если подвиг останется не известным тысячам, сотням тысяч, миллионам людей, он не станет достоянием истории, не побудит к действию других.

Цвейг написал «Подвиг Магеллана».

Это гимн неистовой отваге, стойкости, веры в свои силы великого мореплавателя. Историки подтверждают точность и достоверность событий, описываемых в книге. Другое дело — их романтическая трактовка. Здесь оценки историков и автора далеко не всегда совпадают. Но Цвейг не писал научный трактат...

Быть может, читателю покажется странным и неуместным это отступление. У нашей Арктики не было своего Цвейга, хотя ей посвящено немало значительных романов и повестей.

Да, Цвейга не было, но были многие десятки летописцев, участвовавших в событиях, своими глазами видевших то, о чем они писали. Их очерки рассеяны, разбросаны по газетным и журнальным страницам. Изредка собраны в книги, которые прочитывались и забывались.

Но они, эти летописцы, в меру своих сил и способностей запечатлели словом подвиги тех, кто осваивал Арктику. Запечатлели для истории. Считаю долгом при случае упомянуть хотя бы о некоторых из них, причем не о самых известных.

...Итак, в 1935-м Макс Зингер был на Лене. А теперь, в 1936-м? На каком он судне?

Тут мой коллега замялся.

— Вы думаете, ваш караван — свет в окошке? Есть проводки и поважнее.

Я не пытался уточнять. Наверное, это та проводка, о которой все помалкивают.

Так оно и было.

Макс Зингер появился на Диксоне с каравана, который не просматривался с острова в самый сильный бинокль. Он состоял из эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков», сопровождаемых ледорезом «Литке», транспортом «Анадырь», а также танкерами. Руководил экспедицией Отто Юльевич Шмидт.

Каравану, как и всем остальным судам, путь на восток преградили торосы. Дорогу ему разведывал с воздуха Козлов, искали во льдах «Сибиряков» и «Ленин».

Обо всем этом Зингер подробно рассказал в книге, вышедшей после войны.

В 1978 году опубликовал воспоминания о проводке эсминцев также известный полярник Василий Федорович Бурханов. Вот отрывок из них, относящийся к 1936 году, к тем дням, когда Диксон оказался в ледовой блокаде.

«...Ветер изменил направление. Дрейфующие льды отбросили караван кораблей назад, к островам Скотт-Гансена. Началось сжатие льдов. Острые углы огромных льдин напирали на борта кораблей. Назревала угроза быть раздавленными. Чтобы не допустить повреждений бортов, углы льды взрывали мелкими зарядами аммонала...

Одиннадцать суток шла борьба со льдами. Наконец, 2 сентября 1936 года ветер переменялся, и сжатие ослабло. К вечеру, преодолев льды пролива Вилькицкого, отряд устремился на восток. А 24

сентября, выдержав множество других испытаний, наши корабли «Сталин» и «Войков» прибыли в бухту Провидения».

По воспоминаниям, на кораблях распевали популярную песню с несколько измененным текстом:

Мы мирные люди, но наш миноносец пройдет сквозь полярные льды...

До нападения гитлеровской Германии, до Великой Отечественной войны оставалось меньше пяти лет...

Но когда же покинет Диксон наш караван? Неужели вместо похода к Пясине придется возвращаться на Енисей?

И тут хорошую мысль нашему штабу подал Анатолий Дмитриевич Алексеев. Он вернулся с ледовой разведки, где, по его словам, «чуть не впал в состояние анабиоза» от сильной стужи. Отогревшись в нашей судовой бане и попив чайку, летчик вынул из планшетки карту.

— Льды? Чепуха! Зачем было забираться к острову Расторгуева? Берегом, берегом, вот где ищите проход! Тоже мне моряки!

Обидное ударение относилось к тем, кто завел в ледяной тупик корабли, ушедшие было с Диксона на восток.

А в самом деле, почему бы нам не попытаться пройти возле берега? Конечно, фарватер там по-настоящему не обследован, можно напороться на камни. Однако для наших деревяшек, как сострил кто-то, «каждая льдина все равно что мина». И капитан Мецайк подробно расспросил летчика, потом съездил на берег к синоптикам, после чего долго говорил с капитаном Лиханским.

Как раз к нам на теплоход заглянул Боровиков, начальник острова.

— Скоро вы вытряхнетесь? Вон англичане меня пытаются: что, мол, за странная мелководная флотилия?

Боровиков кивнул туда, где остановились на перепутье в Игарку только что подошедшие английские лесовозы «Гудлейч» и «Хартсайт».

— И что же вы?

— Сказал, что пойдете отсюда дальше в море. Не верят. Разве, говорят, им надоела жизнь? Так когда же все-таки освободите гавань?

— Дайте «Сибирякова» — выйдем хоть завтра, — сказал Мецайк.

— Вот как! Это твердо? Сейчас же свяжусь со штабом морской проводки.

Через два часа голубой катер начальника острова снова был у нас под бортом.

— Берите «Сибирякова»! Выклянчил для вас. Только чтоб живо! Завтра снимайтесь с якоря. Ледовый прогноз не ахти какой, но пока хорошего будете дожидаться, зима придет.

Тотчас собрался наш штаб. Развернули карты, запросили прогноз поточнее, снеслись по радио с Красноярском. Надо идти!

К полуночи на теплоход собрались все капитаны, лоцманы, шкиперы. В сизом дыму лампочки кают-компания казались матовыми. Намечали, кто за кем пойдет, кто кого поведет.

Колесный пароход «Пясинец» было решено вести на буксире, зашив досками кожухи его колес. Проверяли, на всех ли баржах есть брезентовые пластыри для заделки пробоин. Спорили, пререкались и разошлись только в восемь часов утра.

После полудня 17 августа — прощальные гудки. Следом за «Сибиряковым» наша разношерстная флотилия потянулась на выход из бухты. «Гудлейч» еще не покинул гавань, и англичане, толпившиеся у борта, могли убедиться, что начальник острова не шутил.

Было сравнительно тихо, море уже успокаивалось после недавнего шторма. Льдины, медленно переваливаясь, как быплы навстречу. Волны бились о них, и пена летела на подтаявшую, чуть буроватую поверхность. Внизу же, на зеленом фоне подводной части, бегали рыбки. Временами появлялись и тут же исчезали тюленьи головы.

«Сибиряков» шел головным, за ним ледокол № 8, потом наш теплоход. На мачте «Сибирякова» в «вороньем гнезде» виднелась фигура дозорного: он высматривал, где лучше пройти. Время от времени свисток лидера предупреждал о перемене курса.

С Диксона передали данные воздушной разведки: на траверзе мыса Голомо кромка сплошного льда, возле мыса Двух Медведей битый лед.

Было 16 часов 50 минут, когда на барже № 201 подняли сигнал бедствия. Радио на деревяшке, конечно, не было. Началась переключка в рупоры:

— Двести первая! В чем дело?

— Борт проломило! Вода хлещет!

Забегали у пас на мостике, запищали морзянки, запрашивая «Сибирякова».

А сигнал бедствия уже и на мачте «Пясинца»: стиснуло льдами, открылась течь.

Последовал приказ «Сибирякова»: пароходу «Эвенки» забуксировать аварийные суда, возвращаться на Диксон.

Я поднялся на мостик. Мецайк мрачнее обычного, брови сведены к переносице.

— Константин Александрович, как думаете, доведут их?

— А вы знаете, что на двести первой? — Мецайк никогда не обращался ко мне по имени-отчеству. Для него я еще оставался, видимо, вчерашним мальчишкой-шалопаем, почтительно разглядывавшим его капитанскую фуражку.

Нет, я не знал, что везет двести первая. Может, цемент?

— Обстановку для фарватера Пясины. Бакены, вехи, словом, путевые знаки. Фонари Далена.

Дальнейших объяснений не требовалось. Как же идти без обставленного фарватера по незнакомой реке? Не светят фонари Далена — в ночную темень река мертва. Судно — как слепой без поводыря. Становись на якорь до рассвета.

Вообще же чего только не было среди грузов каравана! На палубе морского лихтера № 3 стояли паровозы. Самые настоящие. Новехонькие. Плавающее депо для узкоколейки, по которой повезут наши грузы в Норильск от пристани Валёк. До Норильска оттуда — всего двенадцать километров.

Но когда-то еще доберемся до Валька?

Ночью шли морем в довольно густых льдах. К утру они поредели. Низко над караваном пролетела летающая лодка Алексеева. Анатолий Дмитриевич обрадовал нас: впереди чистая вода. «Сибиряков» мог повернуть обратно. Теперь нас доведет «восьмерка».

«Сибиряков» медленно прошел мимо каравана, и наши суда приветствовали его на прощание. Мне и в голову не могло прийти, что этот корабль я вижу последний раз.

Пясинский осенний марафон

Торговый человек Кондрашко Курочкин, появившийся на Енисее откуда-то с Северной Двины, обосновался в Туруханском зимовье.

Летом 1610 года, подобрав себе напарников, отправился Курочкин на легких кочах вниз по Енисею. В заливе еще толклись подтаявшие льдины. С недельку кочи ждали, пока ветер и солнце сделают свое дело.

Выйдя из залива в Карское море, кочи «поворотили вправо и шли подле берег губою два дня, да въехали в реку Пясину».

Когда состоялась эта первая разведка пясинского устья, Минин и Пожарский еще не начинали поход за освобождение Москвы, к совершенно пустынным берегам Миссисипи успел проникнуть лишь один европеец, Нью-Йорка не существовало еще и в помине — вот когда это было!

От того же Курочкина в 1616 году пришло в Тобольск, стольный град Сибири, донесение о том, что «проезд с моря к енисейскому устью есть... и что большим кораблям из моря в Енисей пройти мочно».

Тобольск переслал известие в Москву, где дела решали не навигаторы, а политики. Там прикинули: морским ходом могут воспользоваться чужеземцы. Для плавания же в Мангазею есть внутренние водные пути. И последовал указ: запретить морской ход из Архангельска в Мангазею. Ослушникам грозили «быть казненными злыми смертью и дома разорити до основания».

Позднее путь на Енисей постепенно «распечатали».

А вход в Пясину разведали вторично лишь 312 лет спустя после Курочкина Урванцев и его спутники. Затем

здесь провел небольшое судно капитан Мецайк. В общем, до нашего похода — лишь одиночные плавания.

Виден деревянный столб, заменяющий маяк на мысе Входном.

Теплоход долгим гудком прощается с Карским морем.

В устье Пясины — мелководный бар. Узкий проход между его рифов и отмелей заранее обозначил буйками пробравшийся сюда с Диксона гидрографический бот «Циркуль».

Но что делать дальше, если все нужное для обстановки речного фарватера осталось на злополучной барже, проломленной льдиной? Пойдем ощупью...

Караван медленно втягивается в Пясины. Начинается самый трудный отрезок нашего таймырского маршрута.

Вот где не на чем зацепиться глазу! Берега плоские и серые, как сырые блины. Подальше от воды блеклые желто-бурые краски осенней тундры. А вода зеленая, с голубизной, прозрачная, ледяная.

От становища на Самоедском мысу к нам наперерез несутся легкие челноки-ветки: нганасаны! Они никогда не видели и не могли видеть таких громадин, как наш теплоход. Снуют вокруг на своих вертких скорлупках. Приглашают:

— Оставайтесь гостевать! Олешки, однако, есть, рыба есть, икра есть.

Икра — в больших мешках. В обыкновенных заскорюзлых мешках. Шесть рублей мешок.

Остановиться нам нельзя. Замедляем ход, спускаем шторм-трап. Гости получают муку, сушки, сахар. Просят водки, но на караване спирт есть только у судового врача. Старый рыбак идет на мостик и напрямик к Мецайку:

— Ты главный начальник? Продай шайтан-ветку. Чего он хочет? Но Мецайк понимает сразу.

— Не могу. А вдруг в море тонуть будем? Без нее пропадем. Не дело говоришь.

— Продай! — твердит старик. — Деньги дадим, песцовые шкуры дадим. Много. Продай!

Мецайк не особенно убедительно говорит, что скоро на Пясину, возможно, привезут для рыбаков моторные лодки. Он не хочет обидеть старика, не хочет и обмануть его: ведь для «шайтан-ветки» нужно горючее, нужен опытный моторист. Да и как нганасаны будут кочевать с ней по тундре?

Среди малых народов Севера нганасаны один из самых малых. Их на земном, шаре около тысячи человек. Это древнейшие обитатели Таймыра. У них свой язык, свои обычаи.

Нганасаны сохранили верования, свойственные первобытным религиям. По их представлениям все растения, животные, даже камни имеют душу.

Кочевники летом уходят поближе к океану, где меньше гнуса, донимающего северных оленей. Мы встретили нганасан только в самых низовьях Пясины.

На закате — еще одно становище. Шесть чумов, над ними вьется дымок. Мужчин не видно: должно быть, на охоте. Вон шкуры диких оленей и багровые в закатных лучах освежеванные туши. Чайки рвут выброшенные тут же внутренности. Так было и век, и два века назад.

Появление каравана вызывает переполох, женщины и ребята мечутся по берегу. Но в лодчонки никто не садится: не бабье это дело, бабе брать весло — грех.

Весь следующий день мы идем по широкой и совершенно пустынной реке. Никаких следов человека. Ни одного дымка на горизонте. А ведь Пясина не шальная малая речонка, длина ее — около тысячи километров, шириной поспорит с Окой.

По берегам стада диких оленей. И какие! Я поднимался с биноклем на мачту, откуда плоская

тундра видна чуть не до горизонта. Тысячи, как не десятки тысяч животных!

Одно стадо подходит к берегу и начинает переправу. Почему именно здесь, сейчас, когда по реке движется никогда не виданная животными громадина теплохода?

Оказывается, пути переправ оленьих стад неизменны с древних времен.

Лес рогов колыхается над водой. Часть стада, поборов инстинкт, поворачивает назад, к берегу. Но крупный самец упрямо плывет наперерез.

— Глядите, глядите!

Стайка удивительных птиц. С чем их сравнить? Похожи, пожалуй, на гусей, только броско, ярко окрашенных. Оранжевая грудка, а на темном оперении снежно-белые полосы.

Никто на теплоходе не мог сказать, что это за порода.

Лишь чуть не полвека спустя, перелистывая Красную книгу Российской Федерации, я узнал пясинских диковинных птиц. Краснозобые казарки! Именно Пясины названа в числе мест их размножения и линьки. На зимовку птицы улетают отсюда в Южный Прикаспий и жаркий Ирак.

Красная книга обнадеживала: некоторые излюбленные места казарок объявлены заповедными, на путях их перелетов созданы заказники.

А гуси, обыкновенные гуси! Сколько же их у пясинских берегов. Молодняк еще не летает. Вспугнутые теплоходом, птицы бегут по отмелому берегу до ближайшего овражка, прямой дороги в тундру.

Нам не до охоты. С тревожащей быстротой падает уровень воды. Вынужденная задержка на Диксоне может оказаться для нас поистине роковой. Матросы-наметчики длинными шестами непрерывно измеряют

глубину. Пришлось сократить часы их вахты: отказываются служить руки, один матрос в изнеможении рухнул на палубу, сильно разбив плечо.

Мелко, мелко... Разведочный катер мотается из стороны в сторону, нащупывая подходящий фарватер. И все же попадаем в ловушку, забиваемся в протоку, выход из которой преграждает подводная коса.

Пятимся назад, баржа садится на мель, пароход «Лесник» застревает поперек протоки. Красный глаз его бортового огня кажется сигналом беды. Всю ночь слышатся слова команды, бурлит вода под винтами, скрипят тросы.

Это только начало. Наше дальнейшее продвижение становится мучительно медленным и изнуряюще трудным. То одно, то другое судно садится на мель. Теплоход, главный силач, мечется, вызволяя из беды других. Через особенно мелководные перекаты он по очереди перетаскивает едва не по дну баржу за баржей. За день удаётся пройти несколько километров.

У зимовки Кресты — первая выгрузка для местных факторий. Вокруг строений валяются в тундре бивни мамонтов. Никому они здесь не нужны, никого не интересуют.

Пока шла выгрузка, разведочный катер послали вперед. Он высадил меня и геолога таймырской поисковой партии у становища кочевников долган. Нганасаны на Самоедском мысу жили в чумах, а у долган, кроме чумов, три балка с застекленными окнами и печными трубами.

Почти все обитатели селения, кроме древних старух, понимали русскую речь. В одном из балков меня удивила икона. Медные ризы были начищены до блеска.

— Что это? — спросил я.

— Бог, — равнодушно ответил хозяин.

— Какой бог?

— А кто его знает. Бог и бог. Жена, какой это бог?

— Однако, Миколка-бог, — отозвалась жена.

На иконе был изображен святой Николай. Отцу нынешнего владельца продал ее заезжий поп, велел креститься. Креститься долгане не стали, а икону оставили: красивая, блестит, как самовар.

Хозяина заинтересовал мой фотоаппарат. Я рассказал, как и что. Он долго охал:

— Какой хитрый люди делал! Ну, беда хитрый люди! Не сразу, но все же разговорились о делах тундры.

Главные здесь — «оленные люди», у которых полтора ста, триста и больше домашних оленей. Беднякам они дают «пособку». Обрато долг не требуют, просто бедняк весь год пасет стадо «оленных людей». Живучи старые порядки!

К нам подошла старуха, постояла, посмотрела, обратилась к моему спутнику как к старшему — у него борода.

— Ты почто да плохой начальник? Ездишь туды-сюды, подарков не везешь! Плохой начальник!

Какие подарки? А вот какие. Прежде, оказывается, пристав или урядник, отправляясь в тундру, набирал с собой бус, медных тазиков, табака. Раздавал все это, зная, что за кочевниками не пропадет, что отдарят песцовыми шкурами. Теперь начальники ездят без подарков. Что за начальники, беда плохие начальники!

Нас звали ночевать в чум, но мы устроились у костра на приметном мысу, чтобы привал издали заметили с теплохода и выслали катер.

Разбудил меня шорох. Небольшой зверек, покрытый свалывшейся серовато-бурой шерстью, принюхивался к мешку с провиантом. Я привстал, зверек нехотя, лениво отбежал в сторону.

— Песец, — сказал, позевывая, проснувшийся геолог.

Хорош заведующий отделом Севера: не опознал своего подопечного.

— Удивительно наглая тварь, — продолжал мой спутник. — Сейчас, когда его шкура ломаного гроша не стоит, он шныряет возле вас в надежде стянуть, что плохо лежит. Но попробуйте увидеть его зимой. Ого! Я пять лет брожу по тундре и не могу похвалиться, что хотя бы раз встречал этого джентльмена вот так запросто у лагеря в зимней шубе. Не беспокойтесь, песец знает ей цену! Если бы за его шкурой не охотились, он шнырял бы возле жилья и зимой. У-у, ворюга!

Геолог бросил в песца головешку. Зверек, отбежав подальше, отрывисто твякнул и не спеша отправился восвояси.

Утром на бугре я внимательно осмотрел «пасть» — ловушку для песцов. Плотно забитый невысокий, немного выше колена, двойной частокот из деревянных кольев. Над ним, на легких подпорках, к которым привязывается приманка, укреплено бревно. Дернешь за приманку — бревно падает.

— Эта штука не так плоха, как кажется, — заметил геолог. — Капкан заносит снегом. Да и сожрать могут вашего песца, когда он околеет в капкане. Бревно же, выдолбленное корытом, накрывает зверька целиком. Тут вековой опыт, давняя привычка, нельзя это все не учитывать.

Может, «пасть» оставить, а внутрь для надежности капкан?

Теплоход забрал нас с мыса. Все на судне злые, издерганные. Только что получена радиограмма: вторая колонна нашего каравана, получив груз с морских судов, идет ко входу в Пясину. Наш теплоход должен поспешить ей навстречу и повторить все сначала. А ведь уже сентябрь, в лужах замерзает вода, иней серебрит тундру, птицы тянутся к югу.

Вот записи в моем дневнике.

7 сентября. Идем навстречу второму каравану. Пяси́на обмелела невероятно. Скребем по дну. Сейчас одиннадцать часов вечера. Начинается третий за сутки аврал. Пытаемся сняться с мели. При свете прожекторов на берег завезен «мертвяк» — толстое бревно. Его плашмя вкапывают в землю, долбя мерзлоту. Затем закрепим на «мертвяке» трос и лебедкой подтянемся к нему, чтобы сползти с мели. Получили радио: наш «Лесник» привел первые пять судов с грузами Норильска на пристань Валёк. Была торжественная встреча. А мы все еще на мели...

10 сентября. На всю Пяси́ну, на всю тундру гудит пароход «Кооператор», ведущий второй караван. С него первыми заметили наши мачты. Капитан Пономарев не жалеет пара. Знаменитый, единственный в Сибири свисток-бас, поразительно густой и сильный, поет и поет, радуясь встрече.

Сошлись возле устья Агапы, притока Пяси́ны. Лиханский в рупор вместо приветствия спрашивает Пономарева:

— Терентий Степанович, сколько раз на мели сидел?

— Одиннадцать, — отвечает тот, добавляя для характеристики Пяси́ны несколько заковыристых, непечатных словечек.

Забрали у «Кооператора» три баржи, две оставили ему. Вдвоем тянуть веселее.

12 сентября. Впервые серьезно говорили о зимовке на Пяси́не. Часть людей будут вывозить самолеты. По воздуху же придется доставлять остающимся теплую одежду и запасные части для ремонта судовых двигателей. Срочно выпускаем номер газеты с передовой статьей: «Если придется зимовать, встретим зимовку в полной готовности!»

13 сентября. Вторые сутки штурмуем Глуховский перека́т. Теплоход перетаскивает баржи чуть не посуху. У них пробоины, поломаны рули. Железные,

тяжелогруженные баржи пройти пережат не могут. Если оставить их здесь, погибнут при весеннем ледоходе. Мецайк предлагает единственный выход: передать часть груза на освободившийся от угля небольшой железный лихтер, уменьшить их осадку. Всей командой уходим на авральную погрузку.

17 сентября. Неожиданно возле теплохода сел гидросамолет. На нем — начальник полярной авиации Главсевморпути Марк Иванович Шевелев и начальник Норильск-строля Владимир Зосимович Матвеев. Оба встревожены. Собрали комсостав. Без машин и оборудования, которые мы везем, Норильск в строй войти не может. Для страны выгоднее пожертвовать частью флота, чем задержать пуск норильских заводов. Фашистские мятежники генерала Франко штурмуют позиции испанских республиканцев на подступах к Мадриду. В Нюрнберге только что состоялся съезд фашистской партии: Гитлер грозит нам войной. А Норильск — это никель.

Если теплоход сольет часть горючего, он сможет пройти до Пясинского озера. Так и сделаем.

21 сентября. Три дня не записывал. Непрерывные авралы. Газету выпускаем то ежедневно, то через день. Под названием по-прежнему обозначаем место, где она отпечатана: устье Тареи, устье Агапы, база Кресты, зимовка Черная, Пясинское озеро, Агапа, Машкин Яр, опять Агапа, Островский пережат, Верхнеагаповский пережат, снова Кресты... Мечемся, как в мышеловке... Стягиваем флот ближе к Пясинскому озеру, к Вальку.

Завтра поднимаем железные баржи через порог у входа в озеро. Облегчили теплоход, как могли. Выкачали почти всю нефть, сгрузили запасные якоря. На берегах — множество белых полярных зайцев.

23 сентября. Пробились в озеро. Валит снег. Один за другим на воду садятся гидросамолеты. Полярные летчики Козлов, Задков, Еременко забирают людей,

ложатся курсом на Дудинку. На караване у нас было четыреста шестьдесят человек. Зимовать остаются сто двадцать.

Норильск никакой не город, а просто барачный поселок. Есть, правда, два приличных коттеджа. Грязь, хмурое небо, мрачные горы.

24 сентября. У нас с теплохода улетели двадцать человек — больше половины команды. Садись на самолеты в Пясинском озере. Снег, изрядная волна. Не стали дожидаться, пока самолеты взлетят, повернули, полным ходом пошли к Черной за последними баржами.

30 сентября. Сорок судов остаются зимовать на Пясины. Теплоход неожиданно получил приказ любой ценой выйти на Енисей; в заливе и низовьях бедствуют рыбаки, несколько барж стоят в опасных местах, и «Красноярский рабочий» — единственное на реке мощное судно, которое может спасти положение.

Мы должны успеть проскочить Пясины до ледостава. Не успеем — зазимует там, где застрянем во льду. У выхода из Пясины нас будут ждать ледоколы «Ленин» и «Седов», чтобы провести Карским морем до Диксона. А дальше — дорога знакомая.

Полугодовой запас продовольствия, срочно погруженный в трюмы, не понадобился, хотя мы были на волосок от вынужденной зимовки в пустынном плёсе Пясины: подводный камень пробил днище, и вода проникла в танк с горючим. Всю ночь никто не сомкнул глаз: заделывали пробоину, откачивали воду.

А на следующие сутки установили рекорд, пройдя с обломанными лопастями винта триста пять километров. Ни капитан, ни штурман не спали сорок часов подряд. Последние перекаты проскочили в густой шуге.

Карское море на этот раз оказалось спокойным, чистым ото льдов. Капитан радировал на ледокол «Ленин», что мы пройдем к Диксону самостоятельно.

Был полдень 6 октября, когда мы появились на опустевшем диксонском рейде. Никогда еще за всю историю Арктики речное судно не появлялось здесь так поздно.

Когда 17 октября мы привели в Игарку баржи, взятые на буксир по дороге, было 12 градусов мороза, и люди ходили в шубах. Бросили якорь в протоке, нефти оставалось всего на четверть часа хода.

Незадолго до годовщины Октября нас торжественно встречали в Красноярске. На улицах уже лежал снег.

На стенах Дома техники в Норильске памятные надписи перечисляли важнейшие события, связанные с историей города. Пясина там названа дважды.

Приведена выдержка из дневника Харитона Лаптева. Весной 1740 года он прошел через Пясинское озеро и записал, что из него выходит река Пясина.

Вторая надпись:

«1922 год. Исследователи Бегичев, Урванцев, Пушкарев, Базанов провели замеры Пясинской водной системы. Путь от Ледовитого океана до реки Норилки был открыт». И все.

Глава VII

Путешествие с тремя боковыми маршрутами

Таймыр неведомый



Перед началом Пясинских операций 1936 года, я, разумеется, искал книги, относящиеся к Пясине и той части Таймыра, которую она пересекает. Знал, что новых изданий нет. Но, может, найдутся интересные исторические материалы о тех, кто побывал там гораздо раньше нас? Очень онигодились бы для сопоставлений, для колорита.

Конечно, всюду упоминалась Великая Северная экспедиция. Ну, а кроме нее?

Одно имя мелькало едва не во всех книгах о Таймыре: Александр Федорович Миддендорф. На его труды ссылались ученые, путешественники, знатоки Севера. Именно он, прочел я, в числе прочего выполнил труднейшее задание Академии наук по изучению

пространства между Пя-синой и Хатангой, «широкой полосы Земли, наиболее выдвинутой к северу».

В библиотеке заказал книги ученого. Мне предложили четыре тома. Я вернулся с блокнотом, где выписки занимали не больше трех страничек.

«Путешествие на Север и Восток Сибири», части I и II, Санкт-Петербург, 1860–1878 гг.» — так называлось все издание.

Части подразделялись на выпуски, посвященные географии и гидрографии, орографии и геологии, климату, растительности, фауне, коренным жителям Сибири.

Примерно тысяча шестьсот страниц! Кажется, они вместили все, что можно было тогда сказать о северной полосе Сибири.

Все, кроме подробного описания самого путешествия!

Причина? Вот объяснение Миддендорфа.

Проще и быстрее всего, говорил он, было бы переработать слог своих дневников и выпустить их в свет, пока события еще имеют прелесть новизны. Но от путешественника, проникавшего в глушь малоизвестных дальних стран, прежде всего нужно требовать «самой строгой правдивости, так сказать, нагой истины». Блеском изложения он добровольно должен пожертвовать ради приумножения полезных сведений. «Все для самого дела и ничего для славы — вот условия истинно правдивого рассказа».

И еще:

«Я желал бы наистрожайшим образом отделить настоящую литературу путешествий от беллетристики туристов... Сочинение туриста ставит себе целью — научить, забавляя, а для этого оно незаметно переходит в географический роман».

Тогда на первом месте вольно или невольно оказывается забота автора об изображении

испытанного, о его страданиях и опасностях.

И Миддендорф предпочел вместо обыкновенных путевых записок или обработанных дневников «составить систематический свод того, что мы знаем в настоящее время о природе и людях Сибирского края в разных отношениях».

Вот почему торопившийся в экспедицию на Таймыр молодой журналист едва сумел выписать жалкие три странички из тома форматом, примерно журнала «Огонек» и объемом в его полугодовой комплект.

После войны я купил у букинистов тот самый том и еще два отдельных выпуска. Это очень редкие книги. Стал читать без спешки, заносая в картотеку мелкие детали — все, что помогало представить общий ход путешествия и картину Таймыра середины прошлого века. В 1949 году опубликовал первый очерк о подвиге ученого, говорившего, что у него две специальности: зоология и Сибирь.

Огромный научный труд Миддендорфа — опора исследователей от его современников до наших. Некоторые представления и выводы ученого устарели. Однако колоссальный фактический материал и сегодня дает повод для размышлений. Он позволяет шаг за шагом проследить изменение представлений о Севере Сибири.

Обстоятельства же самого путешествия побуждают к попытке воссоздания некоторых событий, оставшихся за пределами строгого научного отчета.

Будущий путешественник по Таймыру родился в Петербурге вскоре после изгнания Наполеона из России. Его отец, Федор Иванович, был профессором, а позднее директором педагогического института.

Летом семья отправлялась в родную Эстонию, в край лесов и озер. Повозка въезжала в ворота небольшой усадьбы. Начинались радости деревенской жизни.

Мать Саши до замужества была простой эстонской крестьянкой. Жена профессора как рассвете шла доить коров. С мальчиком не нянчились. Он, как и деревенские ребята, бегал босиком до первых заморозков.

Когда Саше исполнилось десять лет, отец подарил ему ружье — не игрушечное, а охотничий дробовик хорошего боя. Мальчик пропадал с ним в лесах и болотных топях, испытывал, проверял себя. Пробовал переплывать реку в одежде, с ружьем, не сняв тяжелых охотничьих башмаков. Бродил без дорог, по компасу и карте до тех пор, пока не подкашивались ноги.

После гимназии Александр, окончив педагогический институт, поступил на медицинский факультет знаменитого университета в Дерпте, нынешнем городе Тарту. Однако в библиотеке, где хранились первопечатные книги XV века, часто просиживал не над медицинскими трактатами, а над сочинениями географов.

На заглавном листе чисто медицинской диссертации будущий врач, к удивлению профессоров, выписал строки поэта и натуралиста Адельберта Шамиссо: «Хотелось бы лишь посоветовать тем, кто стремится увидеть мир, запастись вместо удобной туристической шапочки докторским колпаком... и все будет как нельзя лучше» (В работах о Миддендорфе цитата обычно приводится в переводе, искажающем смысл; сам Шамиссо учился на медицинском факультете, а своим советом поделился после кругосветного плавания на русском бриге «Рюрик»).

Строки с заглавного листа диссертации намекали на то, что для ее автора медицина станет лишь помощницей в будущих странствиях.

— Я охотно отправлюсь в центр Африки и к Ледовитому океану, в Пекин и к подножию Арарата, — говорил он друзьям.

Русский академик Карл Максимович Бэр взял его в северную экспедицию. Александр за 22 дня в одиночку пересек Кольский полуостров так легко, будто это были привычные холмы Эстонии. При этом он проявил незаурядные способности к научной работе.

План труднейшей экспедиции в Сибирь Академия наук разрабатывала не один год. Но для его выполнения не могла найти подходящего человека. После похода по Кольскому полуострову Бэр без колебаний рекомендовал Миддендорфа, так обосновав свой выбор: «Он и по своим познаниям и по навыку к телесным напряжениям и решительности характера не оставляет ничего больше желать».

Академия утвердила кандидатуру. Сам кандидат, занимавший к этому времени кафедру профессора зоологии в Киеве, не колебался ни минуты.

Ему предстояло проникнуть в самую глубь неведомой Таймырской земли и в числе прочего помочь решить затянувшиеся споры о вечной мерзлоте. Напутствуя его, академик Бэр сказал:

— До вас, любезный Александр Федорович, в тех местах, куда вы направляетесь, побывали лишь Лаптев и Челюскин. Внимательно изучите путевые журналы героев Великой Северной экспедиции. Они не столь подробны, но ничего другого у нас нет. Таймыр пока едва ли не единственное большое пространство Российской империи, о котором мы знаем меньше, чем о берегах Амазонки. Вам двадцать семь, вы полны жажды деятельности при свежести сил, вас влечет даль — кому, как не вам, добиться успеха на ледяном Севере?

Таймырская экспедиция состояла из самого Миддендорфа, обрусевшего датчанина, лесничего Тора Бандта и эстонца Михаэля Фурмана, умевшего вести метеорологические наблюдения, а также весьма искусно изготовлять чучела птиц и зверей. Уже в Сибири присоединился к ней молодой топограф

Ваганов, ставший товарищем и ближайшим помощником Миддендорфа.

На Таймыре не оказались лишними местные казаки, взявшиеся сопровождать новичков.

Экспедиция покинула Петербург осенью 1842 года. От Москвы начался Московско-Сибирский тракт. Замелькали полосатые верстовые столбы. Первая сотня верст, вторая, тысячная. Неторопливые обозы, бешеные тройки фельдъегерей, заезжие дворы. Владимир, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Омск, Тюмень, Красноярск. Полстраны в кибитках под звон дорожных колокольцев.

От Красноярска дорога повернула на север. До Енисейска продолжался вполне сносный торный путь, связывающий два города.

Дальше дорогу в обычном понимании этого слова заменил Енисей. В ледостав бурное течение реки ворочало льдины так и этак, образуя труднопроходимые бугры и торосы.

Села встречались редко. Обычно среди снежного простора поднимались дымки одиноких избушек.

В приречной деревне Назимово ученый разыскал ссыльного декабриста Александра Якубовича.

Дело в том, что еще задолго до отправления экспедиции академик Бэр направил в Енисейское губернское управление просьбу ответить на ряд вопросов, относящихся к северной части губернии. Он упомянул, что хорошо бы получить нужные сведения от людей, живущих непосредственно на Севере, например, в Туруханске.

Да, в Туруханске были такие люди — ссыльные декабристы Николай Лисовский и Иван Аврамов. Оба с дозволения начальства занимались торговлей, что позволяло им ездить по окрестностям. Аврамов плавал по Нижней Тунгуске, знакомился с бытом тунгусов. Лисовский интересовался племенем долган. Попутно

оба делали заметки о климате, животных, растениях, о вскрытии рек, о первых заморозках.

К ним-то в 1839 году и обратились губернские власти за ответом на вопросы Академии наук, предупредив, что в интересах самих же ссыльных сохранить это дело в тайне.

В 1841 году Бэр опубликовал статью «Новейшие сведения о самой северной части Сибири, между реками Хатангой и Пясиной». Он ссылался на материалы, полученные по его просьбе от Енисейского губернского управления...

Знал ли академик, что управлению помогли сосланные декабристы? Судя по его письму, возможно, знал. И вряд ли обращение Миддендорфа к Якубовичу было случайным.

Гость интересовался: правда ли, что господин Якубович по собственному почину изучает местный климат? Ссыльный подтвердил и показал тетрадь с записями.

Тогда Миддендорф попросил декабриста помочь русской науке. Этот край еще ждет исследователей. Не согласится ли уважаемый Александр Иванович вести метеорологические наблюдения, собирать сведения о растениях, минералах?

Якубович ответил, что охотно выполнил бы просьбу. Но даст ли на это разрешение господин генерал-губернатор?

Приезжий обещал все уладить.

Это удалось ему лишь отчасти.

Губернатор разрешение дал, но при условии, что собранные декабристом данные «будут сообщены г-ну Миддендорфу только как материал для собственного его употребления или для собственных его сочинений». Ученому предлагалось «ни в коем случае не объявлять пред публикой, от кого он получил их», и вовсе не упоминать имени Якубовича.

И все же ученый позднее нарушил запрет. В его книге есть «Прибавление 1-е» о метеорологических наблюдениях, произведенных в 1843 году на Енисее в деревне Назимово, почти под 60 градусом северной широты. Далее идут тринадцать страниц с записями о температуре, ветрах, облачности. А в самом конце — мельчайшим шрифтом:

«Наблюдатель Якубович, из числа ссыльных, уже полтора месяца страдает водяной болезнью, усилившейся до того, что наблюдать более не может».

По донесениям губернатору, ссыльный декабрист передал Миддендорфу «сборник тамошней флоры», также использованный в труде ученого.

Призваны словом и примером...

И вот наш первый условный боковой маршрут от главного, от описания хода экспедиции. Пока ученый, распрощавшись с Якубовичем, продолжает путь по Енисею, напомним, как много сделали декабристы для познания Сибири, ее северных окраин.

Разве один Якубович вел метеорологические наблюдения? Александр Бестужев стал добровольным метеорологом в холодном Якутске, братья Беляевы — в Минусинске, братья Борисовы — в Чите, Митьков — в Красноярске; совсем недавно, в 1986 году, нашли подлинные тетради его наблюдений, часть которых была в свое время уже использована учеными.

Сколько участников восстания 14 декабря 1825 года было сослано в Сибирь? Известно точно: 121 декабрист. Ничтожная горстка, которая, казалось бы, должна затеряться, пропасть в необозримых сибирских пространствах.

Не затерялась, не пропала! Прав был Михаил Лунин, человек редкого мужества, сказавший как бы от лица всех своих товарищей по каторге и ссылке: «Настоящее житейское поприще наше началось со вступлением нашим в Сибирь, где мы призваны словом и примером служить делу, которому себя посвятили».

В широком смысле делом русских революционеров было служение родине, народу.

Сто двадцать один человек, горстка, сначала упрятанная за железные решетки, потом расселенная так, чтобы меньше выделялись, меньше общались, опутанная по рукам и ногам всяческими запретами, ограничениями, неусыпной слежкой, сделала для Сибири больше, чем громоздкий штат казенных управителей и их чиновников.

Декабристы строили мосты, искали руды, разводили невиданные сибиряками овощи, учили детей, собирали гербарии, врачевали больных — да кто возьмется перечислить все их добрые дела?

Просвещеннейшие люди своего времени, они способствовали также духовному развитию местного общества. Их след был глубоким, время не могло стереть его. Это признавали даже люди, враждебно настроенные к идеям декабристов, лица, близкие к императорскому двору.

Известный историк полярных исследований Михаил Иванович Белов доказывает, что декабристы первыми из русских людей XIX столетия выдвинули как практически неотложную задачу разностороннее изучение Севера и Сибири.

Среди них выделялся сибирский уроженец Гавриил Батеньков, хорошо знавший родной край. На него обратил внимание Сперанский, поручавший Батенькову составление проектов путей сообщения в Сибири. Будущий декабрист разрабатывал план морского пути, который сделал бы Камчатку ближе к Петербургу, чем к Иркутску.

Несколько декабристов были морскими офицерами. Мичман Чижов дважды ходил под командованием Литке к Новой Земле. Константин Торсон участвовал в экспедиции на кораблях «Восток» и «Мирный», открывшей Антарктиду. Товарищи говорили о нем как о человеке идеальной честности, как о рыцаре без страха и упрека. Им владели мысли о совершенствовании русского флота. Ценность его предложений признавали даже косные чиновники морского министерства.

Его друг, декабрист Михаил Бестужев, рассказал впоследствии, как Торсон составлял план научной экспедиции к Северному полюсу: «Помню я эти блаженные минуты, когда при тусклом свете свечи мы проводили с Торсоном пути по земному шару и

открывали с ним неведомые страны и острова и крестили их русскими именами».

Были ли друзья лишь прекраснодушными мечтателями? Нет, для экспедиции к полюсу в Петербурге уже строились два судна.

Но вместо корабельной палубы Торсон, а также братья Николай и Михаил Бестужевы оказались в каземате. После каторги их отправили на поселение в Селенгинск.

...Я бывал на могилах многих декабристов, но особую, какую-то щемящую грусть ощутил на совершенно пустынном берегу Селенги возле черных надгробий, где похоронены Николай Бестужев и Константин Торсон. Может, причиной тому были едва заметные развалины, битый кирпич печей на том месте, где жили декабристы, посвист ветра да стрекотание кузнечиков, нарушавших тишину этого безлюдного печального места.

Поблизости была когда-то бурятская деревня, давно покинутая жителями. Они переселились в соседний Новоселенгинск. Там теперь музей декабристов.

Торсон, уже на каторге, таясь от надзирателей, набрасывал записки о флоте. Здесь, в бурятской деревушке, соорудил молотильную машину особого устройства, предвосхитив идею комбайна.

Николай Бестужев, талантливый художник, оставил потомству галерею портретов декабристов и их жен, зарисовки сибиряков, наброски городов, бурятских деревень. Он же изготовил простейший прибор для измерения землетрясений, столь частых в Забайкалье, изобрел простые в обращении, надежные морские хронометры.

Сколько бы пользы принесли братья Бестужевы и Константин Торсон флоту, если бы злая царская воля не сломала их судьбы! Но они и их товарищи по ссылке

сделали не меньше, а больше: всколыхнули Сибирь,
служа ей словом и примером.

Забытыми тропами

Экспедиция Миддендорфа продолжала с возможной поспешностью продвигаться дальше по Енисею.

В феврале 1843 года путники увидели на высоком обрыве деревянную колоколенку. То был утонувший в снегах заштатный городок Туруханск, откуда еще землепроходцы топтали тропы в «землицы неизвестные».

Миддендорф уже не застал в живых Аврамова: тот трагически погиб при загадочных обстоятельствах. Но с Лисовским он встретился. Появилась запись: «У местного высокообразованного купца Лисовского в Туруханске есть прекрасно оборудованная метеорологическая лаборатория». Надо полагать, что встреча с «купцом» была для Миддендорфа полезной во всех отношениях.

Два года спустя Лисовский разделил участь Аврамова: при поездке к устью Енисея он якобы внезапно «скончался от горячки»...

По следам землепроходцев, где на собаках, где на оленьих упряжках, добралась, наконец, экспедиция до Дудинки, последнего селения на Енисее. И тут слег Фурман: корь! Болезнь непрошеной гостьей явилась на Таймыр в становища кочевников.

Корь прилипчива, заболел один, переболеют все. А задерживаться в Дудинке нельзя ни дня: весна торопит. Выручай, докторский колпак!

Ящики на санях, обшитые оленьими шкурами, превратились в походную больницу. Бывали дни, когда на ногах оставались только Миддендорф да Брандт, и все же оленный караван упрямо продвигался к Пясинскому озеру.

В тундре ему повстречался Тит Лаптуков, ссохшийся, но еще крепкий старичок, похожий на

сказочного гнома. Он прожил всю жизнь на Таймыре, знал языки кочевников — о таком проводнике можно было только мечтать.

Лаптуков повел караван от одного стойбища кочевников к другому. Никто не встречал гостей у входов в чумы, занесенные сугробами. Глаза, привыкшие к белизне тундры, сначала различали внутри только угли костра. В полутьме слышались стоны. Кочевники тяжело переносили корь, для некоторых она оказывалась смертельной.

Была середина апреля, когда экспедиция, пробиравшаяся сначала вдоль северного побережья Пясинского озера, а потом по водоразделу Пясины и Хеты, вышла к четырем курным избам становища Коренного-Филипповского. Миддендорф попытался нанять оленей, чтобы двигаться дальше на север.

— Подожди, — отвечали ему. — Скоро начнем кочевать, пойдешь с нами.

Становище находилось почти на 71-й параллели, у границы тундры и лесотундры.

Ну что же, тут время не пропадет зря! Ведь одна из задач экспедиции — по возможности объяснить, как растения и животные приспосабливаются к арктическому климату, определить, где проходит северная граница лесов.

И оказалось, что отчетливо выраженной общей границы не существует: на водоразделах лесная растительность резко отодвигается к югу, а по долинам рек далеко уходит в глубь тундры.

В ожидании начала перекочевки взялись и за походный бур, уже опробованный в Туруханске. Он с трудом проникал в твердую, как камень, землю. Пробурили три сажени, потом пять сажен — по-прежнему неподатливая мерзлота. Но главные исследования этого загадочного явления природы предстояли впереди.

В погожие дни Миддендорф разъезжал по тундре. Однажды оленья упряжка вынесла его к берегу Хатангского залива. Он узнал эти места, описанные участниками Великой Северной экспедиции.

А что чернеет у берега? Старая лодка. Очень старая, теперь таких не делают. Сохранилась не только обшивка, но даже смола и гвозди.

Долго простоял над ней путешественник.

Похоже, то была лодка Харитона Лаптева, пролежавшая здесь сто два года.

Еще во время подготовки к поездке на Таймыр Академия наук попросила Адмиралтейство предоставить для ознакомления документы и карты, относящиеся к Великой Северной экспедиции. Краткие, сжатые донесения ее участников Миддендорф прочел с величайшим вниманием, сделал много выписок, скопировал карты.

Да, в XVIII веке Россия исследовала Север с достойным размахом и смелостью. Почти шестьсот моряков, врачей, ученых, геодезистов, рудознатцев проникли к ее полярным окраинам. У побережья Северного Ледовитого океана, от Печоры до Колымы, они боролись со льдами, мерзли в дымных зимовьях, хоронили товарищей, погибших от цинги и лишений. И выполнили свой долг, обследовав и положив на карту самые недоступные места материка.

Может, на этой лодке, брошенной на берегу залива, не раз ходили Харитон Лаптев и Семен Челюскин.

Могучая Лена летом 1739 года вынесла их корабль в океан. От ленского устья они повернули на запад. С великими трудностями смог пробиться бот «Якутск» до мыса, где Лаптев записал в дневнике: «У сего мыса стоя, видели морских зверей, великих собою, подобных рыбе — шерсть маленькая, белая, яко снег, рыло черное. По-здешнему называют белуга». Лаптев описался: «не «белуга», а «белуха».

К зиме «Якутск» вернулся вот сюда, в этот Хатангский залив. Зимовка была тяжелой. Лаптев часто слышал от матросов «неистовые и нерегулярные слова».

На следующую осень «Якутск» раздавили льды. Вода заливала палубу, когда Лаптев и Челюскин сошли на лед последними. Это было за 75° северной широты. Надвигалась полярная зима, а над морями вместо крыши было холодное небо, постелью служил влажный мох, пищей — кислые ягоды тундры да ржаные сухари.

И все же они через тундру пошли не к жилью, не к селениям, а к побережью, куда льды не пропустили корабль.

Лишь отчаявшись пробиться, вернулись в Туруханск. А декабрьской темной порой, в пятидесятиградусные морозы, когда человек слышит шорох своего дыхания, железо становится хрупким и птица мерзнет на лету, Челюскин с тремя солдатами, оставив занемогшего Лаптева в Туруханске, снова отправился к северному краю материка.

Он пересек весь Таймыр и через пять месяцев достиг мыса, за который не пробился «Якутск». Пошел дальше вдоль побережья, пересек 77-ю параллель. На всем материке не было тогда человека, который проник бы севернее его. И в мае 1742 года Семен Челюскин достиг крайней северной точки Азии!

В путевом журнале появилась запись: «Погода пасмурная, снег и туман; пополудни в 5-м часу поехали в путь свой около морского берега... Приехал к мысу... Здесь поставлен маяк — одно бревно, которое вез с собой. Сей мыс каменный приямый, высоты средней; около оною льды гладкие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс: восточно-северный мыс».

Можно ли скромнее сказать о подвиге, равных которому наберется не так уж много в истории полярных странствий? Не написать ни одного

торжественного слова, не похвалиться перед потомством...

Лаптев и Челюскин положили на карту тонкую полосу берегов Таймыра. Они начали, другие продолжат. Но много ли сделают одиночки в просторе, перед необъятностью которого невольно испытываешь робость?

Продолжая их дела, нужно будет прежде всего пройти к Таймырскому озеру. Кочевники-ненцы не любят те места, говорят, что камни там острее ножа, подошвы из лучшей кожи рвутся за один день, а оленям негде добывать корм. Но обследовать озеро надо во что бы то ни стало.

Миддендорф вернулся на становище.

Кочевники ладили нарты, чинили упряжь; женщины костяными иглами шили из оленьей замши летнюю одежду: скоро в путь!

Терпеливый Ваганов с помощью Лаптукова тем временем выпросил кочевников о предстоящем пути. Было похоже, что он подходит к реке Таймыре. По ней, наверное, можно спуститься к озеру. Хорошо бы запастись лодкой.

Без промедления взялись за дело, и Миддендорф немало удивил окружающих: глядите-ка, топором орудует не хуже плотника!

Перед походом начальник экспедиции откровенно сказал спутникам, что начинается дело, небезопасное для жизни. Заболевший останется один, где бы это ни случилось, и будет ждать, пока остальные вернутся к нему на обратном пути. Только так можно достигнуть цели.

Чтобы не подвергать людей лишнему риску, он решил оставить здесь, в Коренном-Филипповском, для метеорологических наблюдений Брандта и Фурмана. Остальные — в путь!

Уплотненный ветрами снег был похож на застывшую морскую рябь. Далеко по тундре растянулся аргиш — олений караван. Девять саней заняла экспедиция: остов лодки, разные приборы, провиант и даже немного дров — кто знает, найдется ли возле озера топливо.

Тундра не замедлила с первым уроком. На привале Миддендорф приметил холм, с которого можно было осмотреть местность. Это рядом, он успеет вернуться раньше, чем доварится похлебка. С ним пошел один из казаков. Через несколько минут оба были на холме.

Внезапно ветер принес густой туман. Миддендорф вовремя заметил направление на лагерь. Через минуту его уже скрыла белая завеса. Оба помчались что было сил, но лагерь исчез бесследно. Уж не проскочили ли они сгоряча мимо?

Повернули обратно. Лагеря не было.

Двое вслепую бродили по тундре. Ветер тотчас заметал следы. Обессиленные, голодные, они повалились в снег. Отдохнув, побрели дальше. Кончался двадцать третий час их непрерывных блужданий, когда они, наконец, нашли стоянку.

Еще на зимнем становище договорились, что часть кочевников, тронувшаяся в путь раньше других, устроит промежуточный лагерь на речке Новой. Но Миддендорф увидел там семь могил, застал двадцать восемь больных и лишь одного здорового. Пришлось снова заняться врачеванием.

Однажды олени упряжки вышли на невысокий берег Верхней Таймыры, впадавшей в Таймырское озеро. Река была еще покрыта льдом. Последний ненец расстался здесь с экспедицией.

— Плыви по реке, приплывешь в озеро, — напутствовал он. — А лучше кочуй с нами. Лечить нас будешь. Хороший чум тебе дадим, олешек.

— Что это за место? — спросил Ваганов. Он наносил на карту все речки и холмы, записывал их местные

названия.

— Мы зовем Сяттага-Мылла.

Здесь стали ждать ледохода. Весна на Таймыре сырая, туманная. Солнце светило тускло, как свечка в парной бане. Вокруг него расплывались огромные радужные круги. Пересекаясь между собой, они светились пятнами «ложных солнц». Это солнечные лучи преломлялись во множестве ледяных кристалликов, носившихся в воздухе.

Только к середине июня пожаловала, наконец, настоящая таймырская весна.

Ноги вязли в раскисшей глине. Веселые пуночки прыгали по проталинам, появились голосистые лапландские подорожники, вслед за ними потянулись косяки гусей. Крики куропаток не затихали солнечными ночами. Под прозрачной корочкой льда ожили первые растения; и вот уже среди ноздреватого, подтаявшего снега распустились желтые бутоны сиверсии — розы Таймыра.

Полая вода уносила льдины. Из общего потока с хлопотанием выныривали и вставали торчком глыбы, покрытые песком и вмерзшими камнями. Это всплывал донный лед.

30 июня спустили в реку лодку, названную «Тундрой», привязали к ней легкий челнок. Плыли быстро. Хвалили реку: лишь однажды она основательно встряхнула «Тундру» в пороге, а затем вынесла к Таймырскому озеру.

Оно расстилалось свинцово-угрюмое, пугающее бескрайностью. Вдоль берегов тянулись мощные валы из гальки, нагроможденные льдом.

Хорошо бы сразу плыть дальше, да пришлось возвращаться за остальным грузом: первый рейс сделали налегке. А пока привезли к озеру всю кладь, погода испортилась, шторм гнал по озеру такие волны,

что в открытом месте «Тундре» могло и не поздоровиться.

Перебрались к ближайшему острову. Вокруг — безымянные горы, заливы и острова, не известные даже кочевникам Таймыра. На карте, составляемой Вагановым, им дали имена знаменитых астрономов и натуралистов.

То отбрасываемая встречными ветрами, то подталкиваемая боковыми к берегу, «Тундра» много дней тащилась вдоль западного побережья озера. Непостоянство воздушных течений было поразительным. Миддендорф шутил, что если бы вокруг по тундре плыли парусные суда, то в одно и то же время каждому помогал бы свой ветер, который оказывался встречным для соседнего парусника.

Наконец, «Тундра» вошла в пустынный залив, где вода медленно текла на север. Только там мог быть исток Нижней Таймыры, уходящей из озера к океану.

Экспедиция знала теперь больше, чем кто-либо, о природе Таймыра, его климате, почвах, животном и растительном мире. Не разумнее ли было без промедления повернуть назад? Ведь люди были сильно измотаны.

Чего стоили хотя бы ночевки в комариной тундре! Миддендорф попробовал спать в одежде кочевников, сшитой из шкуры оленя. Утром на руке красная татуировка повторила орнамент вышивки: комары проникли хоботками во все отверстия, оставленные вышивальной иглой!

Сон не освежал людей. Они просыпались с распухшими веками, одутловатыми лицами. Не зря знаменитый натуралист и путешественник Александр Гумбольдт говорил, что в любой момент готов променять сибирских комаров на самых кровожадных москитов реки Ориноко.

Правда, «комар-пора», как называют ее кочевники, кончалась. Днем над тундрой летали бабочки, а по ночам под ногами хрустел ледок. Птицы с подросшим молодняком тянулись в теплые края.

Так не поспешить ли следом за ними? И все же, зная, что риск велик, даже очень велик, начальник экспедиции решил идти дальше. Его манило близкое побережье океана. Стоит только спуститься по Нижней Таймыре — и вот он, полярный фасад Сибири. Ради этого стоило рискнуть!

Быстрое течение Нижней Таймыры подхватило лодку. Она то скользила над глубокими омутами, то царапала днищем гальку перекатов, то черпала бортами воду в порогах.

Глубокая пещера, темневшая среди скал, привлекла внимание Миддендорфа. Он велел причалить к берегу.

Таймыр напомнил о близкой зиме изрядным ночным морозцем. У входа в пещеру запылал костер. Внутри не нашли никаких следов человека. Но вскоре Ваганов, собиравший на берегу топливо, увидел мамонтовый бивень, распиленный на три части. Рядом лежали лошадиный череп, обгоревшие головни, старое топорище. Миддендорф внимательно осмотрел находки.

— Лагерь Харитона Лаптева. Он прошел здесь после гибели корабля. Череп — тому доказательство. Ведь с Лаптевым были якуты, охотники до конины.

А потом с лодки увидели береговой обрыв, из которого торчали исполинские кости. Поспешили туда. Река, размыв грунт, обнажила часть скелета мамонта, Отличный экземпляр. Как украсил бы он петербургский музей! Но заняться раскопками? Нет, такой подвиг им не по силам. Мерзлота тверда. Да и как увезти кости?

На карте появился Яр мамонтов, а в лодке — зуб ископаемого.

И вот, наконец, «Тундра» миновала большой остров. За последним мысом открылся взбаламученный морской

залив. Они были у цели!

Мыс, сторожащий вход в Таймыру, Миддендорф назвал именем своего верного товарища. На карте появился мыс Ваганова.

Погребенный в сугробах

В три часа утра 13 августа 1843 года «Тундра» причалила к скалистому острову. Его омывали уже воды Ледовитого океана. На острове обнаружили развалины избушки, сложенной из плавника. Еще один след Великой Северной экспедиции?

Шумел прибой. Море было чистым: сильные ветры отогнали льды на север. Очень далеко над тундрой чуть синели горы. Это могли быть отроги хребта, который кочевники называли Бырранга.

Низко ползли сизые тучи. Казалось бы, уж теперь-то надо немедленно поворачивать назад. Но странно устроен человек: неведомое властно влечет его. Вон мыс, что за ним? И как раз дует попутный ветер...

Они пошли было под парусом вдоль морского побережья, но внезапный шквал отбросил «Тундру» назад, к устью Таймыры.

Вечером держали совет у костра. В сущности, выбора не было. Ждать попутного ветра для еще одной попытки? Но при здешней капризности погоды... В общем, остается одна дорога.

Эх, если бы весной они догадались обтянуть остов лодки шкурами! Было бы и вместительнее и легче. А в общем, каким бы судном ни пользовался путешественник, в полярных странах ему не обойтись без собак. Челюскин доказал это.

— Он, бесспорно, самый смелый и настойчивый из наших моряков, действовавших в этих краях, — заметил Миддендорф. — Потому-то на своих картах я назвал и буду впредь называть мыс, которого достиг Челюскин, его именем. А весь этот полуостров Таймырской земли окрестил бы коротко: Таймыр.

Тепло костра манило ко сну. Тит Лаптуков, более чем когда-либо напоминавший гнома, мешал ложкой в котле.

— Ну что же, завтра к дому, — закончил разговор начальник экспедиции. — Только где он, наш дом?

То под парусом, то на бечеве «Тундра» медленно уходила от зимы. Нижняя Таймыра обмелела. В тине у берегов вязли ноги. Пороги стали злее, опаснее, изменчивость воздушных течений изводила людей. Однажды внезапным сильным током воздуха из ущелья «Тундру» бросило на утес; сломался руль.

С неба уже сыпалась снежная крупа. Лодка, обледенев и покрывшись сосульками, отяжелела, текла по всем швам. И как они ни спешили, но, достигнув Таймырского озера, устроили дневку, чтобы законопатить щели мхом.

Был серый ветреный день, когда «Тундра», прыгая с волны на волну так, что трещало днище, понеслась через озеро к югу. Внезапно лодка сильно черпнула бортом. Она пошла бы ко дну, если бы Ваганов мгновенно не повернул ее к узкой косе.

Пока люди выбрасывали скарб из полузатонувшей «Тундры», их мокрая одежда смерзлась. Миддендорф снова и снова лез в воду, пытаясь найти утопленные при аварии записи и антропологические материалы, относящиеся к различным племенам Таймыра! Тщетно! Волны бесследно поглотили то, что Миддендорф-этнограф считал своим главным сокровищем.

Ночь люди простучали зубами на открытой косе. Утром с трудом переплыли к мысу, за которым открывалась самая широкая часть бушующего озера. Снова едва не потопили лодку и вернулись под укрытие мыса.

Непогода держала их там еще три дня. В мешках остались лишь крошки от сухарей. Закидывали сеть, но улова не было. Может, удастся подстрелить какую-

нибудь птицу? Взяв ружье, начальник экспедиции поднялся на холм. Озеро пересекала серебряная полоса. Он поспешил назад:

— Льды! И ветер гонит их сюда!

Лед мог отрезать дорогу на юг. Лодка, подгоняемая частыми ударами весел, зарывалась в волнах. Гребцы сменяли друг друга, работали до полного изнеможения, но сильный встречный ветер не пускал «Тундру» к уже недалекому устью Верхней Таймыры.

28 августа внезапно наступило полное безветрие. Льдины, вынесенные в озеро рекой, быстро смерзались. Люди метались, ища чистую воду, дробили льдины веслами, крошили топорами. И уже совсем рядом был вход в Верхнюю Таймыру, когда снова усилившийся ветер сплотил лед.

Челнок был раздавлен и затонул. «Тундра» разошлась в пазах, и светлые фонтанчики воды хлынули в нее...

Снежная тундра. Пять человек. Четверо еще держатся на ногах. Пятый лежит неподвижно. Пурга несетя от берегов океана, напоминая о «белой смерти», которая ждет заблудившихся в тундре.

Из официальных материалов Академии наук:

«Миддендорф, изнуренный крайними усилиями последних дней и постигнутый жестокой болезнью, не чувствовал себя уже более в силах следовать за своими товарищами. Поделившись с ними остатками сухого бульона, который он хранил на всякий случай, он должен был к величайшему сожалению убить верную охотничью собаку... Мясо было разделено на пять долей, и, снабдив четырех своих спутников этой провизией, г. Миддендорф приказал им отыскать в пустыне самоедов и привести их, будет возможно, к нему на помощь».

Ваганов отказывался оставлять больного. Миддендорф напомнил: как унтер-офицер, военный

топограф, он должен знать, что такое приказ начальника. Так вот, приказ: немедленно уходить. Врач не смеет слабодушно обманывать себя. Болезнь может продлиться неделю, даже две. Лучше погибнуть одному, чем всем.

Ваганов бредет по снегу. С понурой головой уходят за ним казаки и старый переводчик.

...Силы больного быстро угасали. Он бредил. Его мучительно знобило. В минуты просветления больной видел безмолвную белую пустыню. Ветер перегонял снежные струйки. Пурга. Он попробовал приподняться и почувствовал тяжесть: над ним намело сугроб.

Продолжение официального донесения Академии наук:

«Миддендорф остался один без приюта, среди наступившей уже арктической зимы на 75° широты, подверженный всем суровостям непогоды.

Он пробыл в этом положении 18 дней — событие, беспрецедентное в летописях путешествий».

Ночами больной не спал, его мучили навязчивые тягостные видения. Временами он впадал в беспамятство, очнувшись, приподнимался в страхе: только бы не забыть завести часы, не потерять счет дням!

И вдруг мелькнула спасительная мысль. Спирт! Как это он раньше не вспомнил!

Казаки перед уходом мелко изрубили плавник. Веселое пламя побежало по щепе. Растопив в котелке снег, больной вылил туда же спирт из банки с заспиртованными личинками.

Морщась, выпил тепловатую жгучую жидкость. Голова пошла кругом. Он почти тотчас же заснул. Сон был долгим и крепким. Проснувшись, выбрался из своего снежного логова. Зима уже установилась твердо. Морозный воздух обжигал щеки. Далеко над тундрой клубились темные тучи. И никаких следов человека...

Еды ему оставили на два дня — все, что было. Он жевал бересту, из которой сделана легкая походная посуда. Сосал кожаные ремни, резал их ножом, глотал кусочки.

Развязка приближалась. Прошло уже полмесяца, как больной остался один. Теперь он не сомневался, что Ваганов и казаки погибли в тундре. Помощи ждать неоткуда. Никто не узнает, как далеко в глубь Таймыра проникли люди, что сделали, где сложили головы. Разве только какой-нибудь кочевник наткнется весной на трупы.

Ему показалось, что по снегу движется белый комочек. Куропатка! Он потянулся за ружьем. Руки тряслись, мушка двоилась. Отдача в плечо повалила его на спину.

Куропатку он съел полусырой, кости бережно спрятал в карман. Пока есть силы, надо идти на юг. Если не хватит сил идти, надо ползти к югу. Недалеко от устья Верхней Таймыры они оставили склад продовольствия. Только бы добраться туда.

На маленькие сани, смастеренные перед прощанием стариком Лаптуковым, он положил ружье, оленью шкуру. Шатаясь от слабости, потянул их. Через сотню шагов повалился в снег. Отдыхал долго. Снова побрел вперед. Ноги отвыкли от ходьбы. Сердце билось так, будто он пробежал целую версту.

Впереди виднелись снежные холмы с черными точками на склоне.

Встал, прошел немного, снова упал в снег. Далеко ли еще до холмов? Взглянул — и замер: черные точки двигались. Нет, это ему показалось... Это от мерцания снега... Он закрыл глаза и через минуту снова открыл их. В вихрях снежной пыли к нему мчались олени упряжки.

Он вскрикнул, простер вперед руки — и белая тундра, упряжки, небо поплыли у него перед глазами.

Очнувшись, узнал склонившегося над ним Ваганова и кочевника Тойчума, которого вылечил от кори. Услышал, что Тойчум ждал возвращения доктора до последней возможности, хотя олени съели почти весь ягель возле становища. И тут появился Ваганов...

Охладили опасные приключения страсть Миддендорфа к проникновению в тайны Севера?

Ничуть!

Да, восемнадцать дней один, почти без надежды на спасение. Да, экспедиция не повернула назад, когда все вокруг взывало: торопитесь следом за птицами, промедление смерти подобно...

Ну, а если бы чудом Миддендорф узнал прогноз погоды, сроки ледостава — как поступил бы он? Читаем:

«Остановился бы я в своих искушениях проникнуть на север все дальше и дальше, когда в моих мыслях уже раз и навсегда было решено сделать все возможное, полагаясь иногда на авось и не останавливаясь перед робкими расчетами вероятности? Не лежало ли передо мной все так же еще беспредельное пространство и не оставалось ли бы в нем довольно затруднений, чтобы точно так же попасть в тяжелые обстоятельства?».

Искренность делает честь Миддендорфу. «Авось» обычно признается у путешественников безрассудством, а тщательная подготовка, умение предвидеть любые трудности, быть готовым к ним, по возможности избегать их — добродетелью. Но не следует ли применительно к Миддендорфу «авось» заменить более подходящим словом — риск?

Ему еще трудно было представить всю истинную ценность накопленного во время путешествия по Таймыру научного материала. Он мог теперь сказать, что знает тундру, ее растительный, животный мир, особенности смены времен года, знает кое-что и о здешней вечной мерзлоте. Знаком с бытом кочевников,

с их способностью привыкнуть к трудностям, которые европейцу могут показаться почти непереносимыми. Конечно, потребуется три, а, может, и пять лет для того, чтобы полностью систематизировать, обобщить свои наблюдения.

Тут он ошибался. Для этого понадобилось почти три десятилетия и помощь нескольких крупных ученых. Правда, главный труд Миддендорфа «Путешествие на Север и Восток Сибири» касался не только Таймыра.

После того, как ученый несколько оправился от перенесенных потрясений, он через Пясину и Туруханск вернулся в Красноярск. Но вовсе не для того, чтобы отсюда по сибирскому тракту укатить в Петербург. Нет, он начал подготовку к путешествию не менее важному, чем таймырское.

Мы же перенесемся на сегодняшний Таймыр, чтобы начать второй боковой маршрут по тем местам, которым Миддендорф уделил особое внимание в научном отчете.

Джеральд Даррелл на Бикаде

Гость получил подарок — бивень мамонта с надписью: «Великому натуралисту Дарреллу и его очаровательной супруге Ли от заповедной службы русского Севера».

Подарок был вручен на Таймыре, куда Джеральд Даррелл летом 1985 года прилетел вместе с канадской киногруппой. Его всемирно известные книги неоднократно издавались и в Советском Союзе. Английский натуралист посвятил себя защите животных, в особенности редких и исчезающих.

На Таймыре его заинтересовал опыт обогащения, восстановления фауны.

Мамонт, шерстистый носорог, овцебык были современниками. Овцебыки, или мускусные быки, сохранились до наших дней. Их успели спасти на грани полного исчезновения лишь в нескольких уголках Земли.

На Таймыре удавалось находить только кости древних животных, доказывавшие, что некогда стада овцебыков бродили здесь почти повсеместно. Когда исчез последний таймырский овцебык? Трудно сказать. Вероятно, лет двести-триста назад. Зато можно точно назвать время возвращения животных на землю предков: 1974 год.

Тогда воздушным путем в долину реки Бикады — это западнее озера Таймыр, недалеко от хребта Бырранга, защищающего местность от особенно свирепых северных ветров, — были доставлены из Канады первые десять овцебыков. Их взял под опеку Научно-исследовательский институт сельского хозяйства Крайнего Севера, переехавший из Ленинграда в Норильск.

Вскоре стадо было пополнено овцебыками с Аляски. К большой радости ученых, новоселы дали приплод. Таймыр оказался более пригодным для жизни древних животных, чем некоторые другие северные районы земного шара, где попытки акклиматизации оканчивались неудачей.

Сейчас таймырское стадо превышает двести тридцать голов. Овцебыков встречают уже далеко за пределами долины Бикады.

Чем интересен овцебык для нас с вами? Не только древностью рода и необычным внешним видом.

Овцебык — крупнейший из копытных обитателей Арктики. Некоторые животные весят полтонны. У этих гигантов есть черты сходства не только с американским бизоном, но и... с овцой. Новорожденные блеют по-овечьи, ноги у овцебыков очень короткие, в беге — овечья повадка. Отдаленное родство с овцами и баранами у них, таким образом, прослеживается.

Но это — храбрые животные, смело вступающие в бой с хищными полярными волками. Удар их рогов американские специалисты сравнивают по силе с ударом в бетонную стену автомашины, идущей на средней скорости.

Почему овцебыки попали под опеку НИИ сельского хозяйства Крайнего Севера?

Новоселы Таймыра относятся к крайне неприхотливым животным. Они находят достаточно пищи там, где не может прокормиться северный олень. Нет, пожалуй, на свете существа, лучше защищенного от свирепых крайностей арктического климата. Шерсть длиной до девяноста сантиметров, свисающая с тела овцебыков, непроницаема для ветра и стужи. Натуралисты сравнивают ее с одеялом и матрацем для животного, которое спокойно спит на снегу или на замороженных камнях. Овцебыки, в отличие от

северных оленей, не совершают длинных сезонных перекочевков.

Вывод: их можно приручать, одомашнивать. Первые фермы овцебыков уже существуют на Аляске. Животные теряют во время линьки великолепный пух, превосходящий овечью шерсть. Их мясо по вкусу не уступает говядине, а молоко жирное, питательное. И — никаких заготовок кормов на зиму!

Канадский исследователь Стефансон верил: прирученные овцебыки могут оказаться более полезными, чем коровы и овцы. «Я убежден, что в течение ближайшего столетия главным домашним животным в северной половине Канады и северной трети Азии будет овцебык, а не олень».

Пока этого не произошло. Однако успешное разведение овцебыков на Таймыре и острове Врангеля — хорошее начало для обогащения фауны тех пространств Арктики, которые считались находящимися «на пределе жизни».

Таймырская тундра удивила Джеральда Даррелла.

— Она невероятно разнообразна! — восторгался он. — Ее животный мир необычаен. Овцебыки словно выходцы с другой планеты. Я благодарен тем людям, которые помогли мне увидеть это чудо.

Даррелл побывал в тундре, когда в ней буйствует короткое лето, цветов на некоторых растениях больше, чем зелени, когда не смолкает птичий гомон. Но не будем обольщаться его восторженными словами. Для того, чтобы увидеть краснозобую казарку, сопровождавшие Даррелла кинооператоры предприняли долгие поиски. А ведь во время Пясинского похода эта птица не считалась особенной редкостью.

Миддендорф дал великолепное, точное описание тундры. Ученый дальновидно предостерегал от неразумного истребления ее птиц и животных.

Однако он не мог предвидеть масштаба того противоречия, которое возникло с напористым и неизбежным проникновением на Север индустрии, машинной техники, тяжелых видов транспорта, линий трубопроводов.

У тундры оказалось нежное, ранимое лицо. Ее подстиляет вечная мерзлота, и слой, где держатся корни растительности, очень тонок. А разрушенная, измочаленная гусеницами вездехода поверхность не всегда восстанавливается даже за десятилетия.

Охрана окружающей среды в интересах настоящего и будущего поколений предусматривается Конституцией СССР. В ряде законодательных актов обращается особое внимание на усиление охраны природы в районах Крайнего Севера и морях, прилегающих к нему. При этом учитывается образ жизни северных народов, их сложившиеся за долгие века свои традиции бережного природопользования.

Значение наших северных окраин не ограничивается пределами Советского Союза: общеизвестна их роль в очистке воздушного и водного бассейнов целого полушария, в его озонном экранировании.

Термину «экология» более ста двадцати лет. Но сколько лет «большой экологии»? Позаимствуем у журнала «Наука и жизнь» образное определение: «Экология, скромная Золушка, долго ютившаяся где-то на задворках биологии, сегодня сделалась не просто королевой научного бала, к ней прикованы взоры широкой публики, многих ученых, политических деятелей». Она стала знаменем современного типа общечеловеческой культуры. Уже говорят об экологической фазе мирового прогресса. Генеральная Ассамблея ООН приняла «Всемирную хартию природы».

Но вот данные той же Организации Объединенных Наций. Каждую минуту планета теряет 20-30 гектаров

леса. Каждый день — один вид растений. Каждый год деградируют свыше 20 миллионов гектаров сельскохозяйственных угодий.

Увы, разрыв между признанием Золушки королевой и практическими результатами этого события еще велик. Особенно на Севере с его огромными пространствами и значительным притоком-оттоком людей, для которых он — временное место работы в незнакомых непривычных условиях.

Будем реалистами. Какой инспектор погонит вертолет к отдаленной точке, где высадилась нефтепоисковая экспедиция? У геологов на счету каждая минута, и люди иногда даже не представляют, какой вред тундре наносят своей небрежностью. Они, жители средней полосы, привыкли: прошел вездеход, остался след, а, глядишь, через две-три недели он уже зарос травой, дожди его выровняли.

Ах, в тундре и лесотундре запрещено использовать механизированный транспорт вне дорог? А если вокруг вообще нет никаких дорог, тогда как быть? И появляется колея, долго не заживающий шрам на нежном лице.

Экологическое сознание крепнет в народе. Но до полного благополучия тут еще очень далеко. Писатели-сибиряки Виктор Астафьев, Валентин Распутин правдиво, остро, с душевной болью рассказывают о хищниках, о губителях природы. А «Плаха» Чингиза Айтматова, сцены отстрела степных антилоп-сайгаков, сцены варварства, едва ли свойственного даже первобытному человеку?

Сайгаки водятся у нас и в низовьях Волги, в Калмыкии. Я видел их гибель не от пуль потерявших человеческий облик хищников, а от бездумного просчета вполне цивилизованных людей с дипломом о высшем образовании. Мелиораторы, проектируя каналы оросительной сети, не учли извечных путей

перекочевков сайгаков (кстати, они, подобно овцебыкам, также современники мамонта). А всего-то и надо было сделать в нужных местах пологие спуски— переходы на откосах. Не сделали. Сайгаки, прыгая с крутизны в воду, гибли сотнями.

Да зачем ходить за примерами в далекие от Таймыра жаркие степи Калмыкии? Люди, проектировавшие газопровод Мессояха — Норильск, не подумали о тысячелетнем инстинкте диких оленей, летом уходящих от туч жалящих, кровососущих насекомых навстречу прохладным ветрам побережья океана. Забыли о сооружении проходов через газопровод...

Но значит ли это, что в той же Калмыкии вовсе не нужен отстрел сайгаков, а на Таймыре— диких оленей?

Нужен. Существует естественная зависимость между площадью пастбищ и численностью поголовья животных. Считается, что тундра Таймыра способна прокормить без ущерба для кормовых угодий примерно 400 тысяч диких и домашних оленей. Это результаты многолетних исследований. Каждый год работники НИИ сельского хозяйства Крайнего Севера подсчитывают число животных. Борьба с браконьерством и природоохранные меры резко увеличили общую численность поголовья «дикарей». Их уже свыше полумиллиона. Значит...

Беда, однако, в том, что хозяйственно целесообразный отстрел не налажен по-настоящему. Часть животных гибнет зря. Суда и вертолеты не успевают вывозить заготовленное мясо. Оно портится — и это в царстве вечной мерзлоты, где не нужны искусственные холодильники, достаточно устроить естественные.

Проблемы разумной сбалансированности в охране природы достаточно сложны. Это относится и к тем животным, которые занесены в Красную книгу.

Однако нет сомнения, что какая-то часть арктических территорий должна сохраниться полностью, по возможности в своей природной первозданности. Решено сделать заповедной часть дельты Лены, где в бесчисленных протоках— ценные породы рыб, по островам гнездятся гуси, лебеди, изредка встречаются розовые чайки. На Таймыре, помимо заказников, создан заповедник площадью почти полтора миллиона гектаров. Крупнейший в тундровой зоне планеты, он расположен в тех местах, где сходятся приполярные окраины Западной и Восточной Сибири.

Здесь запрещается всякая хозяйственная деятельность, наносящая ущерб природе. Ученые получили возможность наблюдать за изменениями ландшафтных комплексов, в том числе почти безжизненной арктической тундры и расположенных между 72 и 73 градусами северной широты самых близких к полюсу знаменитых лесных участков Ары-Мас и Лукунского. Нигде в мире нет лесов, выживших в подобных климатических условиях.

В пределы Таймырского заповедника вошли и земли, прилегающие к реке Верхняя Таймыра, по которой проходил маршрут Александра Миддендорфа.

«Ермак вечной мерзлоты»

Существует ли на земном шаре вечная мерзлота?

Такой вопрос кажется нам нелепым. Но в сороковые годы прошлого века его серьезно обсуждали ученые. Яростно спорили. Иные считали, что вечная мерзлота — миф.

Авторитетный немецкий геолог Леопольд фон Бух выступил с заявлением

— Я вполне убежден, что следует считать совершенно ненадежными все известия о том, будто бы в странах, где произрастают кустарниковые растения, находили даже летом на глубине нескольких футов замерзшую землю... Показания казаков не следовало бы употреблять для подкрепления столь странного и невероятного факта.

Возможно, Бух имел в виду материалы, которые собирал и публиковал академик Бэр. Его статьи появились в зарубежной печати и вызвали острую полемику.

Между тем Бэр использовал не какие-то слухи или выдумки «сибирских казаков», как утверждали его противники, а достойные доверия данные, начиная от донесений сибирских воевод и кончая сообщениями русских ученых, видевших землю, даже в жаркую пору оттаивавшую только сверху. И на этой земле росли травы и кустарники.

Наконец, Петербург получил чрезвычайно любопытное известие из Якутска. Местный купец Федор Шергин стал копать у себя во дворе колодец. Но сколько ни трудились землекопы, воды не было: железо звенело, долбя мерзлый грунт. Купец был озадачен, однако девять лет упрямо продолжал работы. Его

подогрел совет приезжего, который сказал, что сообщит о необыкновенном колодце Академии наук.

И действительно, петербургские ученые, в том числе Бэр, похвалив купца за важную для науки работу, прислали ему термометры и советы, как вести наблюдения в колодце, глубина которого вызывала изумление — 116 метров.

Когда обдумывался план путешествия Миддендорфа, внесение ясности в спор о вечной мерзлоте выдвигалось как одна из главных целей. При поездке на Таймыр экспедиция выполнила пробные бурения. Но главное предстояло выяснить в Якутске, в «шахте» Шергина — так стали называть странный безводный колодец.

Миддендорф со спутниками прибыл в Якутск в феврале 1844 года. Город представлял собой, по словам путешественников, кучу почерневших от времени деревянных домов. Бревенчатая башня, часть крепости-острога, с которой начался Якутск, напоминали о временах землепроходцев. Ничтожный по внешнему виду городок был некогда центром крупнейшего воеводства.

Шергин еще до прибытия экспедиции уехал из Якутска, но «шахта» была в полном порядке.

Возле двухэтажного купеческого дома, под бревенчатым срубом, похожим на обычный для здешних мест амбар, взору ученого открылся уходящий далеко в глубь недр квадратный, достаточно широкий ствол, искрящийся инеем. И никаких креплений, защищающих колодцы от осыпей земли, от обвалов.

Теперь дело было не только в спуске на разные глубины и в измерении температуры. Предстояли гораздо более тонкие работы. «Шахта» долгое время оставалась открытой — так, может, грунт крепко прихватили здешние морозы? И как объяснить низкие температуры на большой глубине, когда издавна

известно, что с проникновением в глубь Земли они постепенно повышаются?

Миддендорф, поначалу недовольный тем, что ему придется долго просидеть на одном месте, увлекся исследованиями. Ведь он, по его словам, получал единственную в своем роде не только для Сибири, но и для всех арктических стран возможность спуститься для наблюдений глубоко в мерзлоту. Провести эти наблюдения требовалось «совершенно по совести», так тщательно, чтобы они были надежнее всех, сделанных ранее.

Ученый нашел в Якутске помощника, настоящего знатока здешних мест. Дмитрий Давыдов, коренной сибиряк, уроженец Ачинска, учитель по профессии, был краеведом по призванию. Он владел языками местных народностей, часто разъезжал по Сибири, пользовался известностью как этнограф и метеоролог.

Конечно, Давыдов был знаком с опытами отца и сына Шергиных, причем обратил внимание ученого на то, что Шергин-старший вел наблюдения небрежно, при свете жарко горящих ламп, искажавших показания термометра.

Давыдов впоследствии гордился тем, что Миддендорф использовал его сведения в своей книге. Но кто помнит об этом сегодня, чуть не полтора века спустя?

Можно, однако, задать и другой вопрос: много ли у нас в стране людей, никогда не слышавших песни «Славное море, священный Байкал»? А ведь написал ее все тот же Дмитрий Павлович Давыдов!

Не будем здесь касаться подробностей кропотливой работы Миддендорфа. Ему удалось доказать, что «шахта» не противоречит закономерности повышения температуры земной коры по мере углубления в недра, а подтверждает ее. Ближе к поверхности мерзлота была наиболее холодной, а с каждым десятком метров

ее температура постепенно повышалась — правда, не очень значительно.

Давыдов не был единственным помощником ученого. С величайшим уважением, даже изумлением рассказал он в своей книге о Неверове, человеке без всякого образования, который «воздвиг себе вечный памятник в истории науки».

Якутск и местность вблизи него оказались полюсом стужи для всего полушария. «Там самая холодная зима на всей земле. Кто же дал нам основание для вывода всего этого? Тот самый простак...»

«Простак» Неверов с безошибочной точностью три раза за сутки записывал показания термометра. Он делал это всю жизнь. Ученые навещали «простака», пользовались его данными. Пришел к нему и Миддендорф.

Он увидел невзрачного человечка. Что же заставляло его, пишет ученый, «в наше время всеобщей гоньбы за наградами», безвозмездно тратить время на занятие, которое его сограждане считали никчемным?

В ответ на прямой вопрос Неверов с загоревшимися глазами положил руки на толстую счетную книгу, куда заносил свои наблюдения. Раскрыв ее, стал с наслаждением читать заметки о погоде в разные месяцы и годы. Человек, одержимый своей страстью!

Путешественник пытался позднее хлопотать о какой-либо награде, каком-либо отличии, которые, конечно же, заслужили Давыдов и Неверов, но получал отказ. А ведь именно такие люди помогали познанию Сибири, открывая еще неведомые миру ее особенности. В большинстве случаев они, подобно Давыдову, умирали в нищете.

Продолжив в Якутии, а затем и за ее пределами, работы, начатые еще на Таймыре, Миддендорф исследовал вечную мерзлоту с огромным пространственным охватом, позволяющим сделать

очень важные обобщения. Помимо работ в «шахте», экспедиция пробурила в разных местах двенадцать скважин с тщательными замерами глубин и температуры.

Но что такое проходка в вечномерзлом грунте? Один из нынешних способов — двадцатитонная машина сбрасывает с трехметровой высоты острый трехтонный клин из прочнейшей стали. В других случаях действуют отбойным молотком. Среди новейших достижений — моторный «штопор» особой конструкции, у которого при вращении нагреваются лопасти, и образующаяся вода работает, как смазка, облегчая бурение.

А у Миддендорфа был бур для обычных земляных работ. Его вращали руками. Изнурительная работа, да еще на семи ветрах, при лютой стуже. И вот таким способом «Ермак вечной мерзлоты» получил достоверные сведения о загадочном явлении, которых с нетерпением ожидали климатологи всего мира. Эти сведения оставались основой для всех исследователей Севера, по крайней мере до начала XX века.

Наше последнее, третье, отступление, пожалуй, нельзя назвать боковым маршрутом. Это скорее продолжение темы основного.

Широкое хозяйственное, в том числе индустриальное, освоение Севера первой в мире начала наша страна. Вечная мерзлота из области академических споров о ее природе и происхождении как-то незаметно перешла в область будничных, повседневных дел. Возникло мерзлотоведение— наука с заметным прикладным уклоном.

Одним из первых советских мерзлотоведов стал Михаил Иванович Сумгин, смысленный крестьянский паренек, кучер из барской усадьбы, самоучкой постигший школьную премудрость и поступивший в университет. За участие в революционной работе его четыре раза арестовывали, сажали в тюрьму, высылали.

Три года Сумгин провел в Тобольской губернии. С вечной мерзлотой познакомился не по своей воле, но посвятил ее изучению всю жизнь.

Сумгин ценил образность речи. Это он назвал вечную мерзлоту русским сфинксом; северным сфинксом. Ему же принадлежит выражение «Ермак вечной мерзлоты», которое Миддендорф заслужил своим научным подвигом.

Первым в стране Сумгин определил практические задачи мерзлотоведения.

В прежние годы лишь немногие задумывались над странностями вечной мерзлоты — может быть, потому, что человек редко ее тревожил. Но когда мы стали продвигаться с городами, железными дорогами, шахтами на Север, она вдруг зашевелилась, и начались такие вещи...

Через год — через два после закладки Игарки скосбочились, скривились ее первые дома. Печи потрескались, окна перекосились, стекла в них полопались. Улицы стали «пьяными».

Специалисты, приехавшие по просьбе игарчан на Енисей, посоветовали строителям обратиться к книге Сумгина, по которой, как сказал академик Обручев, «учились и будут учиться поколения наших мерзлотоведов». Сумгин рекомендовал сохранять мерзлоту в естественном виде — тогда она будет держать здания. Для этого пол надо делать толще, плотнее, чтобы тепло из комнат не проникало в почву, зимой не закрывать подполья, дать туда доступ морозу. Зато летом укутывать фундамент опилками, не пускать теплый воздух под пол: пусть мерзлота спит.

Игарчане поступили, как им советовали, хотя все оказалось не столь просто.

Игарка создала первую на Енисейском Севере мерзлотную станцию.

В ее подземелье сырость погреба. Вбок уходит освещенный электрическими лампочками довольно широкий коридор. Стены как слоеный пирог: темные пласты грунта причудливо перемежаются прозрачными прослойками льда. Наверное, так было и в «шахте» Шергина — никаких креплений. Грунт, сцементированный льдом, тверд как камень. Всюду термометры и самопишущие приборы. Потолок искрится иглами инея. Подземелье — внутри, в толще вечной мерзлоты.

Вечной ее назвал народ. Наука выражается осторожнее и точнее, говоря об отрицательной температуре, длящейся в части земной коры непрерывно от нескольких лет до тысячелетий. По сравнению с короткой человеческой жизнью тысячелетия — вечность.

Сумгин предложил устроить в вечной мерзлоте подземный музей-холодильник. Часть животных вымирает. Их чучела недолговечны. А во льду, в вечной мерзлоте, можно сохранить зверей, так сказать, в их натуральном виде тысячелетия. Сохранила же мерзлота трупы мамонтов. При этом даже травинки, застрявшие у них между зубами, избежали тления.

В Игарке начали с замораживания во льду песцов, куропаток, рыб. Мерзлотовед Пчелинцев разработал проект соединения подземелья с наземным музеем истории освоения Енисейского Севера. Мало того — предложил постройку подземного катка в форме восьмерки: катайся круглый год, не опасаясь ни летнего солнца, ни зимней пурги и мороза.

Не знаю, что с катком, музей же, видимо, скоро достроят.

Что мы знаем о ней сегодня?

Вечная мерзлота — четверть суши земного шара.

Это половина территории Советского Союза. На двух третях другой половины земля довольно глубоко промерзает в зимнюю пору. Сезонное промерзание создает свои достаточно сложные проблемы.

Вечная мерзлота — это Антарктида и почти вся Гренландия, север Канады и США. Она встречается в горах Центральной Азии, Южной Америки и даже в Африке — на вершине Килиманджаро.

Анабиоз — состояние организма, когда все жизненные процессы при неблагоприятных условиях очень замедляются, замирают, был известен давно. Однако советским ученым впервые удалось оживить извлеченные из недр вечной мерзлоты бактерии, споры грибов, зародыши водорослей. Это означало возобновление жизни, приостановленной в незапамятные времена холодом. Самое же удивительное, что ожившие организмы дали потомство!

А примерно четыре десятилетия спустя после этих открытий в США согласился заморозить себя при жизни некий Джеймс Бедфорд, обреченный на неминуемую гибель от лейкоза. Его тело сохраняется при очень низкой температуре.

Сегодня в Калифорнии действует уже целая фирма, обещающая «вторую жизнь после смерти».

— Надо исходить из того, — говорит ее президент Арт Куайфа, — что те болезни, от которых мы сегодня умираем, через несколько десятилетий или столетий будут поддаваться излечению. Следовательно, все дело в том, чтобы дождаться такого времени.

Как все происходит? Солидный западногерманский журнал сообщает: «Еще «теплые» покойники

погружаются в жидкий азот, где они хранятся при температуре минус 196 градусов по Цельсию, при которой клетки организма не претерпевают никаких изменений. Подобный обряд погребения совершается, разумеется, не бесплатно: минимальная такса — восемьдесят тысяч долларов. По словам Арта Куайфа, в списке очередников насчитывается до ста человек».

Журнал настроен пессимистически, полагая, что клиенты фирмы так и останутся покойниками, несмотря на замену их крови глицерином, не образующим разрушительных кристалликов льда внутри клеток.

Значит, «вторая жизнь после смерти» просто рекламный трюк американской фирмы?

Но вот факты, опубликованные нашей печатью.

Сообщение из Улан-Батора. В западной Монголии маленький Мунхзая оказался один в поле ночью при 34-градусном морозе. Он пролежал двенадцать часов. Когда его нашли, тело было совершенно твердым, без признаков жизни.

Врачи-энтузиасты сделали казавшуюся бессмысленной попытку оживить замерзшего. Первый пульс — еле различимый один толчок в 30 секунд — воодушевил их. Мальчика повезли в отдаленную крупную больницу, где опытные хирурги и реаниматоры шаг за шагом продолжали эксперимент. Сначала они услышали стон, через сутки мальчик еле заметно пошевелил руками и ногами. Еще через сутки он очнулся. Спустя неделю его выписали из больницы с заключением «патологических изменений нет».

Сообщение из Вены. 23-летний Райхерт заблудился, упал в сугроб и замерз. Его нашли через 19 часов. В клинике интенсивной сердечной хирургии города Зальцбурга, где с помощью специальной аппаратуры долгие часы постепенно разогревали и разжижали кровь пострадавшего при температуре тела 27 градусов врач с помощью электрошока «запустил» сердце.

Заметка заканчивалась так: «Через несколько дней пострадавший был отключен от машины. Сейчас он чувствует себя нормально».

Единичные случаи? Да. Но, согласитесь, все же вселяющие слабый проблеск надежды тем, чье положение сегодняшняя медицина признает абсолютно безнадежным...

Однако общие успехи криобиологии (крио в переводе — холод, мороз, лед) поразительны. Самолеты доставляют, например, за тысячи километров замороженные эмбрионы высокопродуктивных пород скота. После отогревания крохотные зародыши развиваются в организме получивших особые гормоны коров. Они приносят нормальных телят, но с улучшенными качествами.

Криобиология используется в медицине. При искусственном охлаждении (но не замораживании) живых тканей человека облегчаются сложные операции.

Недавно в Сибири, в Томске, сконструирован криоскальпель. К его режущей части поступает по внутренним трубочкам жидкий азот с температурой минус 196 градусов. Комбинация холода с источником ультразвуковых колебаний позволяет одновременно добиваться идеальной стерилизации оперируемого места, стимулирует заживление тканей.

Криоскальпель сделал возможным почти невозможное: удаление, вымораживание очагов злокачественных опухолей из печени. Изобретением заинтересовались иностранные фирмы, в том числе американские. До сих пор создание подобного хирургического инструмента им не удавалось.

Оставим, однако, эту достаточно специальную область, толчок к развитию которой связан с находками в давно и прочно скованных морозом грунтах.

Современная наука считает вечную мерзлоту и врагом и союзником. В ее владениях — месторождения газа и нефти, алмазов, золота, угля, меди, олова, минеральных удобрений. Она на значительном протяжении подстилает Байкало-Амурскую магистраль и создаваемые возле нее территориально-производственные комплексы. Низовья сибирских рек пересекают вечномерзлые земли. А шельфы арктических морей? А северная тайга, богатая древесиной?

Это значит, что на огромных пространствах советский человек действует там, где, как теперь доказывает наука, Земля получила в наследство от былых климатических эпох грунты, ни разу не оттаивавшие десятки, а в некоторых местах — сотни тысяч лет. И если неумело тревожить их, твердь превращается в жижу, исчезает растительный покров, из земли выталкиваются, выпучиваются опоры фундаментов, проваливаются в образовавшиеся пустоты участки дорог.

Наука помогает избегать большинства этих помех. Начало же было скромным. Люди, работавшие в игарском подземелье, излечили городские улицы от кривобокости, затем доказали, что мерзлота выдержит не только легкий деревянный особняк, но и монументальный каменный Дворец культуры. Они первыми обжились внутри мерзлоты, накапливая и обобщая наблюдения.

Игарчан поддержал богатый и нетерпеливый Норильск, которому на вечной мерзлоте пришлось строить громадный индустриальный комплекс. Там, на норильской параллели, придали исследованиям размах, поставили практические эксперименты на широкую ногу — и вскоре получили всемирное признание.

Сегодня мерзлотоведы действуют в обоих полушариях. При тщательно поставленных опытах на

ледяном куполе Антарктиды советские ученые установили, что в состоянии анабиоза микроорганизмы сохраняются по меньшей мере 12 тысяч лет.

В холодных широтах созданы новые научно-исследовательские мерзлотные станции. Среди них — станция в городе Чернышевском, возникшем возле Вилюйской ГЭС. Станция в Нерюнгри, изучающая проблемы, связанные с развитием Южно-Якутского территориально-производственного комплекса. Станция в Тынде, столице БАМа.

Мерзлотоведы работают и за пределами классических районов северного сфинкса. Так, одна из станций действует неподалеку от Алма-Аты, Ее сфера — высокогорья Памира и Тянь-Шаня.

Центром же научно-исследовательских работ стал Якутск.

У окраины города, среди сосен — изваяние мамонта с поднятым хоботом и грозными бивнями. Оно установлено перед зданием научного штаба, занятого проблемами вечной мерзлоты, — Института мерзлотоведения Сибирского отделения Академии наук СССР.

В его орбите — все крупные комплексы и северные стройки Сибири. Амуро-Якутская магистраль, газопроводы, начинающиеся недалеко от побережья Северного Ледовитого океана, плотины и водохранилища заполярных гидростанций, портовые сооружения на трассе Севморпути...

Сотрудники института полагают, что приближается время космического мерзлотоведения. Вечная мерзлота есть на Марсе и других планетах. Исследование геокриологических процессов в космическом пространстве, по их мнению, может иметь не только научный, но и практический интерес.

А старая шергинская «шахта» сохранена как исторический памятник Якутска.

Превосходно справившись с главным поручением Академии наук, Миддендорф... немедленно двинулся по новому, может быть, самому трудному своему маршруту!

Большая его часть проходила в стороне от ледяных пустынь. Из Якутска — на восток, из тундры — в тайгу. Миддендорф должен был получить в Охотске небольшое судно, чтобы определить особенности климата побережья Охотского моря. Но ему заранее сообщили, что подходящего вельбота в городке нет.

«На нет и суда нет» — гойорит русская пословица. Кто бы осудил путешественника, отказавшегося плыть без корабля? Но не таков был Миддендорф. Он оставил Охотск в стороне и стал пробиваться к побережью напрямик, почти без дорог, к заброшенному Удскому острогу. Там он надеялся с помощью местных жителей смастерить весельную байдару.

Его отряд перевалил Становой хребет.

Где-то в этих местах маршрут Миддендорфа пересек другой путешественник, десять лет спустя направившийся от побережья Охотского моря к Якутску.

Как и Миддендорф, он увязал в болотах, карабкался по скользким горным тропам — и вглядывался, вдумывался в Сибирь. Всюду встречал безвестных людей — и у него кристаллизовался образ «титанов, призванных к труду», работающих неустанно и неутомимо. «И когда совсем готовый, населенный и просвещенный край, некогда темный, неизвестный, предстает перед изумленным человечеством, требуя себе имени и прав, пусть тогда допытывается история о тех, кто воздвиг это здание, и также не допытывается, как не допытались, кто поставил пирамиды в пустыне».

Имя путешественника, мысли которого о сибиряках сходны с представлениями, сложившимися у Миддендорфа, — Иван Александрович Гончаров.

Писатель возвращался через Сибирь после плавания на фрегате «Паллада», приравняемого к кругосветному.

Александр Федорович Миддендорф на обтянутой кожей весельной байдаре вышел в июле 1844 года в Охотское море, еще не освободившееся от льда. Едва не повторилась история с «Тундрой» — суденышко сдавили льдины.

Целью плавания были Шантарские острова — конечный пункт маршрута. Но натура землепроходца и на этот раз погнала путешественника дальше. Отправив все собранные коллекции и путевые дневники с Брандтом и Фурманом, сам Миддендорф с неразлучным Вагановым на ботике из ивовых прутьев, обтянутых шкурой, рискнул продолжить плавание по Охотскому морю до Тугурской бухты.

А затем было путешествие по зимним сибирским просторам в Приамурье. Миддендорф первым из русских ученых увидел великую реку. Он осуществил «непреодолимое желание посетить этот край, в который рано или поздно должно проникнуть судоходство и вместе с тем цивилизация».

Три года спустя на корабле «Байкал» Геннадий Невельской рассеял заблуждение, будто Сахалин полуостров, и открыл вполне судоходное устье Амура.

Сибирское путешествие Миддендорфа продолжалось 841 день — и много ли было среди них дней покоя и отдыха? Разве только вынужденные, связанные с разными непредсказуемыми задержками.

Экспедиция преодолела огромное расстояние — около 30 тысяч километров. И опять задаешься вопросом: сколько из них приходилось на торные дороги или на реки с налаженным судоходством?

Научно достоверные сведения о населении, климате, гидрографии, растительном мире Сибири — вот результаты поразительной экспедиции.

Такой авторитет, как Петр Петрович Семенов Тянь-Шанский, считал, что возвращение в столицу «энтузиаста-землепроходца» послужило решающим поводом к созданию Русского географического общества..

Ученому не удалось бы маршруты, которые далеко не всякому по силам повторить и в наши дни, во всеоружии технических средств конца XIX века, не будь у него такого друга и помощника, как Ваганов, таких выносливых спутников, как сибирские казаки. И став уже академиком, вице-президентом Русского географического общества, Александр Федорович писал:

«Теперь, когда годы разнообразной столичной жизни пронеслись над приключениями тогдашнего нашего странствования, об этих товарищах моих в самом трудном из походов в моей жизни я могу повторить: во всем свете едва ли можно еще найти такую находчивость и проворство во всех едва воображаемых напастях нагой пустыни, как в народном характере простого русского человека».

Заслуги путешественника были признаны во всем мире. Географическое общество в Лондоне присудило ему свою высшую награду — золотую медаль.

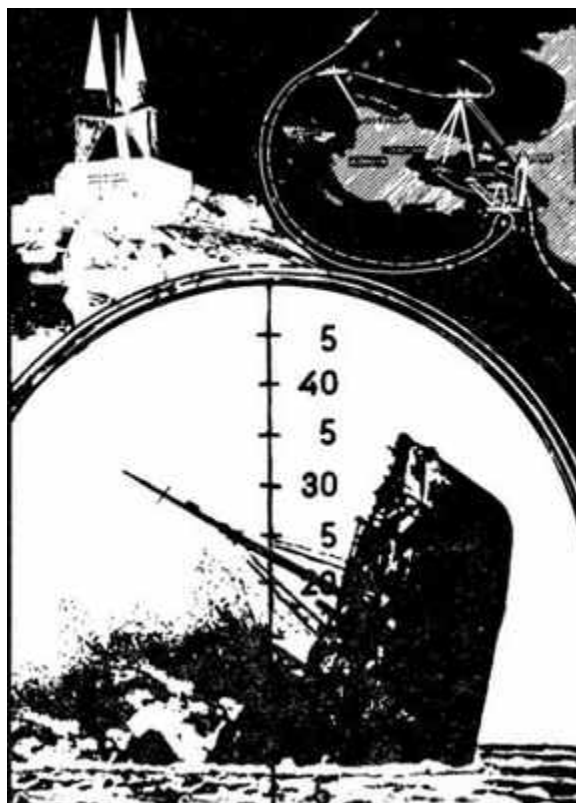
Первым среди ученых Миддендорф упомянул о месторождении каменного угля на небольшом расстоянии к востоку от Енисея. Картами, составленными при его путешествии по Таймыру, пользовались топографы и геологи, отправившиеся позднее на разведки богатств тундры.

Эти поиски привели, в частности, к открытию сокровищ Норильска — вот почему большой портрет Александра Федоровича Миддендорфа висит в норильском музее среди портретов тех очень немногих людей, которые еще в давние годы откликались на зов неведомого Таймыра.

Глава VIII

В те грозные годы

Норильск, 1944-й



Летом 1944 года я по заданию Советского Информбюро вылетел в Норильск.

Цель поездки — написать для зарубежной печати несколько очерков об этом промышленном поселке, фактически уже превратившемся в значительный город. Задание могло показаться странным. В военные годы печать не упоминала о Норильске. Во всяком случае, я не нашел о нем ни строчки. Но, может, торопясь с вылетом, не очень внимательно просматривал газетные подшивки.

Командировка была косвенно связана с поездкой по Сибири тогдашнего вице-президента США Генри Уоллеса. Он занимал этот пост в правительстве Франклина Рузвельта.

Уоллес, которого сопровождала группа журналистов, побывал преимущественно в южных районах Сибири. Не помню полную программу его путешествия. Похоже, ее составили не вполне удачно.

Среди сопровождавших вице-президента журналистов были противники рузвельтовского внешнеполитического курса. В американской печати появились тенденциозные статьи о Сибири. Серые, деревянные города, тяжелый женский труд, бараки, временки цехов, в которых свищет ветер...

Все это действительно было в те трудные годы. Но ведь действовала на полный ход и мощнейшая индустрия. Были заводы-гиганты, которые позволили Сибири в самый трудный 1942 год дать стране и фронту почти треть всего чугуна и стали, свыше трети угля, около половины кокса. Броня Кузнецкого комбината защищала каждый третий советский танк.

Однако при желании можно было и не «увидеть» всего этого.

Думаю теперь, что в противовес писаниям недобросовестных журналистов и возник замысел серии очерков о Норильске. Само существование города в Заполярье к тому времени не было тайной, но иностранная печать имела о нем смутные представления. Меня предупредили, что корреспонденции предназначаются для рабочих, профсоюзной печати. Это небольшие газеты. Надо «втиснуть» каждый очерк в две-две с половиной страницы.

Представительство Норильскстроя находилось в Красноярске. Полет туда из Москвы с ночевкой в пути занял почти двое суток.

Позвонил прямо из аэропорта. Удача: начальник строительства Панюков находится в Красноярске, но послезавтра улетает к себе в Норильск. Если хочу его увидеть, не должен терять ни минуты.

В представительстве чувствовалась «солидность фирмы»: подчеркнуто деловой ритм, подтянутость. Стройкой комбината и города занимался Народный комиссариат внутренних дел. Панюкову уже доложили обо мне. Через десять минут я был у него в кабинете.

Ожидал увидеть молодцеватого генерала в полной форме. За столом сидел немолодой, усталый, вполне гражданского вида человек в обычном сером костюме.

Я представился и протянул удостоверение. Панюков прочел вслух: «...поручается организация литературного материала для отдела печати Советского Информбюро».

Обратил внимание на очень размашистую, крупную подпись красным карандашом:

— Так, значит, Лозовский теперь заместитель начальника Совинформбюро? Тот самый, что был после революции генеральным секретарем Профинтерна? Но ведь он — заместитель наркома иностранных дел. В Совинформбюро, выходит, по совместительству. Знавал его когда-то. Чем же могу вам помочь?

Я в нескольких словах объяснил задание.

— Для заграничной печати? — удивился Панюков. — В нашей не пишем, а туда — можно? Мы ведь предприятие особое. Работаем для фронта. О чем же вы будете писать?

— О людях. О покорении вечной мерзлоты. О самом северном в мире городе.

— Ну, Москве виднее. Что не надо, не пропустит. Как я понимаю, нужно только позитивное. Вы в здешних местах раньше бывали?

Узнав, что я видел Норильск в тридцать шестом, Панюков одобрительно закивал.

— Значит, можете сравнивать. Думаю, кое-что мы с тех пор сделали. Работаем. Только что нам оставили на новый срок переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона, слышали?

Поздравив, я раскрыл блокнот.

— Что же мы здесь будем с вами разговаривать? Собирайтесь, послезавтра полетим. Все увидите сами.

Летели долго.

Мне нашлось место в хвосте перегруженного старого самолета «Дорнье-Валь». Взлетели с протоки Енисея. Приводнились возле села Атаманово: там большой совхоз, дом отдыха и пионерский лагерь Норильскстроя.

Я слышал прозвище Панюкова — великий князь Таймырский. Оно отражало не столько личные качества начальника, человека, как я понял, достаточно властного, сколько значение комбината в жизни Таймыра. Но оказалось, что удельные владения «князя» растянулись и дальше по всему краю.

Садись на воду возле поселка, где для флота комбината строили деревянные баржи. С лесом было плоховато. Панюков интересовался, нельзя ли заменить настоящий строевой лес короткомерным.

В устье Подкаменной Тунгуски самолет заправляли горючим. Им наполнили и ярко-желтые ребристые баки-бочки, на которых размещались пассажиры, работники комбината.

Я расспрашивал их о начальнике Норильскстроя. Слышал в ответ: Александр Александрович Панюков в партии с 1917 года, человек твердый, решительный. Был заместителем Авраамия Павловича Завенягина, тот, уезжая из Норильска, рекомендовал Панюкова вместо себя.

Самолет, от Красноярска придерживавшийся Енисея, после Игарки повернул, срезая угол, на северо-восток. Внизу распласталась тундра с блюдцами озер, с серебристыми нитями речек. Есть озера большие, длинные. Спрашиваю названия — в ответ пожимают плечами: ведь их тут тысячи, несчитанных, безымянных.

Кое-где пятна снега. Пустынно, дико. Ни костра охотника, ни челна рыболова.

Норильск появился внезапно.

Его прикрывали синие невысокие горы; разворот машины, снижение — и вот он, город. Или, может, комбинат с приплюсованным городом: прежде всего бросаются в глаза заводские корпуса, трубы, извергающие бурый, серый, желтый дымы, а затем уж улицы, барачные поселки.

И все как-то непонятно перемешано: горные склоны, то немного срезанные, то изрытые, то опоясанные рельсовыми путями, какой-то деревянный длинный короб в ущелье. И, когда мы совсем снизились, — совершенно неожиданная зелень, похожая на огородную. Это на здешних-то широтах?

Осторожно присели на речку Норилку, возле пристани Валек. Как добирались дальше — не помню. Кажется, в вагончике старой узкоколейки.

Программа для меня была составлена заранее. С дороги — ужин у «мэра»: ведь мне предстояло писать для заграницы. Обязанности хозяина города исполнял начальник жилищно-коммунального отдела. Он сообщил, что выпуск никеля по сравнению с 1942 годом в прошлом году вырос в четыре раза, а в нынешнем, видимо, еще почти удвоится. Что касается города, то в нем начали строить трех-, даже четырехэтажные дома — учтите, на вечной мерзлоте. Есть театр драмы и музыкальной комедии. Ну, имеем также свои спортивные сооружения — футбольное поле, тир, гимнастический зал.

Утром следующего дня отправились на РОР — рудник открытых работ. Деревянный короб, который я разглядел еще с самолета, защищал от пурги и сугробов.

Путь проложили в ущелье между горами Рудной и Шмидтихой. В одной уголь, в другой руда — такое

геологу может только присниться. Думал, что вторую назвали в честь начальника Главсевморпути — он одно время возглавлял комиссию по Норильску. Нет, тут, оказывается, в прошлом веке побывал академик Федор Шмидт, обнаруживший медную жилу.

Подъемник за две минуты доставил к вершине. Здесь куда холоднее, чем внизу. Пятна снега, крепкого, смерзшегося. И ветер. А внизу, в дымке — город.

Никогда до той поры не видел я таких крупных экскаваторов, какой стоял у вершины. Машина была американская, фирмы «Бьюсайрусири».

— Эй, давайте сюда! Быстрее! — крикнул смуглолицый человек в каске. — Через десять минут взрываем.

Мы укрылись за экскаватором.

— Не высовывайтесь, не поднимайте голову! Здравствуйте, я начальник рудника Зарапетян. Вопросы после взрыва.

Он побежал куда-то в сторону, к неторопко уходящим с опасного поля взрывникам.

Плотная, клубящаяся завеса камня, пыли, дыма беззвучно вскинулась к небу. Через секунду взрывная волна ударила в уши. Полмиллиона тонн на мгновение повисли в воздухе и ухнули, сотрясая землю.

Еще полз из раздробленной тверди желтоватый дым, а люди уже бежали к экскаваторам, тащили рельсы и шпалы, снятые перед взрывом.

Подошел Зарапетян, расплывшийся в довольной белозубой улыбке.

— Хорошо легла порода! Даже отлично!

Он поздравил старшего подрывника, рослого Василия Корбана, и взрывника Анну Пелипенко. Стройная, изящная даже в ватнике и мужских сапогах, она держала букетик оранжевых Жарков. И когда успела собрать, ведь взрыв только что ухнул?

— Между прочим, мать пятерых детей. Муж тоже взрывник, — заметил Зарапетян.

Затем начальник рудника ввел меня в курс дела.

— Значит, так. Мы не роём штольни и шахты. Мы — рудник открытых работ. Под открытым небом. Никто не верил, что здесь такое вообще возможно. Вы видели — возможно. Идея Завенягина. Многие были против. Завенягин убедил Москву.

У Зарапетяна темперамент южанина. Говорил напористо, увлеченно, рубя воздух рукой. Разве у него работают взрывники? Орлы, вот кто под его началом. Пробурите-ка в вечной мерзлоте, в камне дырки, заложите в них взрывчатку. Сколько дырок? Больше сотни. И еще минные колодцы. В общем, земля нашпигована динамитом. Надо подпалить бикфордов шнур с расчетом, чтобы рвануло все разом. И чтобы грунт не разбросало вокруг, а уложило бы вот так, как сегодня, ровнехонько, кучно.

...Незадолго до нового, 1988 года я позвонил по телефону, разысканному в старой записной книжке. Мне ответил знакомый глуховатый голос с заметным акцентом уроженца Кавказа. Конечно, надо встретиться, о чем речь!

Зараб Петросович Зарапетян работает заместителем директора одного из научно-исследовательских институтов Академии наук СССР. После Норильска занимал значительные посты на разных стройках, в том числе и связанных с новыми видами энергетики, строил горный комбинат в пустыне Кызылкум, но всегда с великой охотой вспоминает обжигающие морозы 69-й параллели.

Он помнит все и всех. Не только рудник, своих взрывников, не только железную дорогу — приходилось поработать и там, но и Дудинку, ее причалы. Помнит, как в октябре 1939 года не успели разгрузить речные

баржи, и прилетевший в Дудинку начальник пароходства...

— Назаров? Иван Михайлович?

— Он, он самый! Вот был мужик! Уведу, говорит, в Красноярск баржи неразгруженными, так и знайте. Если они тут замерзнут, мне голову снимут. Скажут: вредительство. Мы с Авраамием Павловичем давай его уговаривать, убеждать. И ведь рискнул. Дал нам неделю на разгрузку. Сам выводил потом задерживающийся караван уже в начале ледохода.

Перебираем в памяти имена. Бог мой, будто вчера впервые услышал я этот глуховатый голос, возглас перед взрывом: «Эй, давайте сюда!»

Сознаюсь честно — почти не знакомый с цветной металлургией, я никак не мог связать воедино цепочку от руды до готового никеля. Впрочем, это и не было главной моей задачей.

После рудника попал на ММЗ, Малый металлургический завод. Издали он казался основательным каменным зданием. А стены были бревенчатыми, обмазанными толстым слоем гипса. В этой деревяшке находилась шахтная печь — ватержакет, которая дала первый норильский никель.

ММЗ действовал, а БМЗ, Большой металлургический завод, вводил в строй цех за цехом. Побывал на МОФ, Малой обогатительной фабрике, сооруженной также в деревянном исполнении, со множеством внутренних переходов и лестниц, потом на стройке каменной БОФ, Большой обогатительной фабрики, которая в сто десять раз превзойдет производительностью Малую.

Но не две, а три, может быть, даже четыре буквы, отмечали этапы скоростного развития комбината. Буквам «М» и «Б» часто предшествовала «О» — опытно-металлургический цех, опытный карьер, опытная станция снего-борьбы, опытная обогатительная фабрика.

Четвертой, самой начальной, была буква «В», означающая разные временки. Среди них оказалась даже железная дорога, уложенная прямо на зимний уплотненный наст и действовавшая, пока он не подтаял.

Начальником стройки Большой обогатительной фабрики был Иван Перфилов. Он попал в Дудинку весной, вскоре после того, как шпалы временки начали оседать и движение прекратили. Что делать? Вместе с другими строителями пошел в Норильск пешком.

Ивана Перфилова избрали секретарем первой комсомольской организации «Норильскстроя».

В 1944 году ему исполнилось 32 года. Он обладал врожденной способностью располагать к себе людей. Держался просто, ничего начальственного в тоне, в манерах. А ведь он уже был награжден за строительство теплоцентрали орденом Ленина — в те годы такой награды удостаивались очень немногие — и теперь успешно строил БОФ.

Я спросил его о первых комсомольцах.

— Сначала было несколько ребят, не больше. Первое значительное дело — дорога. Временку к зиме заменили настоящей узкоколейкой. А как повалил снег, началась пурга, вызвал меня Завенягин: «Поднимай комсомолию на расчистку пути, выручайте стройку». Снега намело такие, что пришлось кое-где пробивать тоннели. Да что там: пускали в ход и взрывчатку. А потом сопровождали поезда. Иной раз налетит ветер, паровоз буксует в свежем сугробе, опять берись за лопаты.

Перфилов окончил Военно-строительную академию. О нем говорили как об инженере знающем, ищущем, изобретательном. Высшая оценка в годы, когда Норильску трудно было рассчитывать на завоз издалека того, в чем нуждались его стройки.

— У нас нет выражения «не можем сделать», — без тени рисовки заметил Перфилов. — Как это «не можем»? Должны. От магистрали далеко, время военное. Надо делать — делаем.

И верно — в Норильске многое было своим, норильским, сработанным умелыми и находчивыми.

Вот заводская труба, которую тогда считали самой высокой в Азии, а, может, и в Европе. Сложили ее из трех миллионов кирпичей. Как же их привезли сюда?

Никак не привезли — сделали на месте. Так же, как и электровозы марки «ЭР-24». Научились делать ковши экскаваторов. Скреперные лебедки — их тогда выпускал в стране лишь один завод, — железнодорожные стрелки. Блоки из местного сырья для строительства домов. Сваи для фундамента. Запасные части к автомашинам до свечей зажигания включительно. Свою взрывчатку. Серную кислоту из газовых отходов. Декоративные вазы из цветного стекла.

Перфилов считал себя учеником Завенягина. Вспоминал, как тот частенько приходил на комсомольские собрания. Никогда не был на них чужим, несмотря на возраст и чин. Обладал поразительным тактом. Мог долго сидеть, внимательно слушать, выступал коротко и обычно тогда, когда его об этом просили.

Я все яснее осознавал, что без Завенягина нельзя представить себе последние предвоенные и первые военные годы комбината. Никогда не видел его, но сколько о нем наслушался!

Авраамий Павлович Завенягин в 1938 году сменил прилетавшего к нам на Пясинский караван начальника Но-рильскстроя Матвеева, человека в горном деле и металлургии разбиравшегося слабо.

Завенягин же был крупным металлургом, прошедшим школу строителя и хозяйственника у Серго

Орджоникидзе. Начиная как партийный работник в Донбассе, потом окончил Горную академию. За его плечами была такая всемирно известная стройка, как Магнитка. Не он ее закладывал, но принял в самую тяжелую пору срывов и сбоев. Когда Завенягина назначили директором Магнитки, было ему 32 года. И в такие-то годы взвалить на свои плечи флагман черной металлургии страны!

Взвалил — и потянул, сдюжил. Легко и привычно писать — сумел, мол, подобрать кадры, заботился о людях. Как это ему удалось на Магнитке — рассказано другими.

В те годы говорили: сначала — домны, а домики — потом. Завенягин же, занимаясь домнами и прокатными станами Магнитки, не забывал не только о домиках, но и

о детских садах и даже о такой неслыханной на стройках роскоши, как Театр рабочей молодежи.

Этот же стиль он принес и в Норильск, куда его, тогда уже заместителя наркома тяжелой промышленности, направили вскоре после трагической гибели Серго Орджоникидзе. Он пробыл в Норильске три года. И какую же славную память оставил о себе и своих делах!

Завенягин видел далеко, мыслил широко. Первоначально Норильск планировался как небольшой поселок с меняющимся населением. Авраамий Павлович повернул круто: создадим большой благоустроенный город. Приказал составить проект именно такого города и начал его строить.

Комбинат нацеливали на получение полуфабриката, так называемого фэйнштейна. И здесь крутой поворот: будем выпускать готовый никель. Парходам, идущим Северным морским путем, нужен уголь — будем наращивать его добычу, отправлять на Диксон. Часто повторял: «Смотрите вперед! И дальше!»

Интересовался, как ссыльным декабристам удавалось выращивать овощи в Туруханске. Там теплее, конечно, но почему бы не попробовать в Норильске? Ведь наука с тех пор продвинула земледелие на север.

Был смел в решениях. В одной из книг я прочитал одно из его любимых выражений:

— Трусость — родная сестра Паники. И у них одна дорога — Поражение.

Узнав побольше о Завенягине, о его стиле, о его даре большевика-организатора, я начал понимать, как непросто было Панюкову стать во главе стройки на место человека, у которого он работал заместителем и, вероятно, немало перенял. Методы, приемы перенять можно, характер, внутреннюю силу — едва ли...

Перед войной Норильск был только на подходах к выпуску никеля. Действовавший крупный никелевый комбинат находился в Мончегорске.

Это Кольский полуостров, Заполярье, правда, не такое жесткое, как таймырское: там все же дышит теплом Гольфстрима. Мончегорск построили возле месторождения медно-никелевых руд, у берега озера Большая Имандра.

Комбинат «Североникель» был пущен незадолго до войны. А граница — рядом. Для бомбардировщика меньше получаса полета.

В 1941 году Завенягин, вызванный в Москву и назначенный заместителем наркома внутренних дел, поехал в Мончегорск, чтобы в случае осложнения обстановки подготовить «Североникель» к срочной эвакуации в Норильск.

Когда началась война, гитлеровцы Мончегорск не бомбили. Фашистская Германия остро нуждалась в никеле. Предполагалось захватить город молниеносным броском. Воздушные разведчики доносили, что комбинат работает, над трубами виден дым.

На самом деле эвакуация мончегорцев началась с шестого дня войны. Срочно демонтировали и грузили в вагоны все, что можно было вывезти. Дым же из труб был своеобразной дымовой завесой: жгли старые спецовки, доски, столы, деревянные перегородки бытовок.

Комбинат снялся с места целиком. Четыре тысячи рабочих и инженеров вместе с семьями, а также самое ценное оборудование. Поезда попадали под бомбежки. Тревожно было в портах погрузки. Шесть морских судов пошли Северным морским путем. В середине августа 1941 года первое судно — пароход «Щорс» — стало под разгрузку в Дудинке.

В сорок четвертом уже трудно было понять, кто норильчанин, кто мончегорец. Да, в сущности, и те и другие были на Таймыре людьми приезжими. «Все мы теперь здешние», — слышал я, когда спрашивал, кто откуда.

Главный геолог комбината Александр Емельянович Воронцов со своими помощниками с 1930 года вел разведки норильских руд. Были найдены богатые месторождения никеля, меди, кобальта. Однако норильская руда имела свои, не простые для металлургов, особенности. Мончегорцы, имевшие дело с никелем дольше норильчан, помогали отлаживать технологию.

Первая тонна норильского никеля была отправлена самолетом весной 1942 года.

Тогда же. Завенягин ненадолго прилетел на Таймыр и выступил перед норильчанами.

Он говорил, что Норильск живет до некоторой степени в привилегированном положении: страна выделяет ему больше, чем очень многим и многим предприятиям. Но война и предъявляет к Норильску чрезвычайно большие, срочные требования.

Завенягин напомнил, что комиссию, которой поручено двигать вперед производство никеля, возглавляет Сталин. От работы норильчан зависит успех борьбы Красной Армии против фашизма, значит, в значительной степени зависит и победа.

Могло ли тогда прийти в голову Авраамию Павловичу, что ему предстоит еще поработать вместе с Игорем Васильевичем Курчатовым, руководившим созданием атомного и термоядерного оружия, использованием энергии атома в мирных целях? Что его, Завенягина, именем впоследствии назовут Норильский комбинат, что ледокол «Авраамий Завенягин» будет нести вахту на водных путях к Дудинке? Что заместителю Председателя Совета Министров СССР, дважды Герою Социалистического Труда Заве* нягину поставят памятник в Норильске, что прах его примет Кремлевская стена?

Повествование, пока недописанное

Те десять или двенадцать норильских дней 1944 года я спал едва ли больше-четырёх часов в сутки. Да и как заснешь, когда после дневного перенапряжения норильчане, отдыхая, бродят по светлым ночным улицам. Тут-то и поговорить с ними без поглядывания на часы.

Главного инженера «Норильскстроя» Владимира Степановича Зверева, человека не улыбочивого, сурового, днем почти недоступного, встретил ночью в состоянии блаженной расслабленности.

— Знаете что? — предложил он. — Пройдемте-ка до конца улицы и посмотрим, как цветет тундра. Такие теплынь и благодать у нас редки и коротки.

Норильск работал круглые сутки. Я видел на небольшом стадионе тренировочный футбольный матч. Дело было далеко за полночь. Играли команды дневных смен горняков и металлургов. Ребята немного поспали — и на стадион. Горняки в красных футболках с белыми полосами, металлурги в оранжевых. Набралось порядочно болельщиков.

Полуночное солнце, мешавшее вратарям, очень помогало «хозяйству Иевского».

Норильчане создали свой совхоз. Ну и что, если не так давно 63-ю параллель считали северной границей земледелия? Игарка передвинула ее за 67-ю. Попробуем на 69-й. Мало ли устаревших представлений ломает Норильск.

Директором совхоза назначили Николая Ивановича Иевского, человека на возрасте, скорее строителя, чем агронома. Впрочем, несколько лет спустя он уже хорошо разобрался в северной агрономии.

Поглаживая пушистые усы, Николай Иванович говорил как о чем-то самом обыденном:

— Выращиваем картофель, капусту, репу, турнепс, свеклу, морковь, редис, укроп. Всего двадцать четыре культуры.

— В открытом грунте?

— Вот именно. На вечной мерзлоте. Начали с гектара. Сегодня под посадками больше сотни.

— Как же вам удалось?

Иевский усмехнулся:

— Не очень просто.

Привел пример. Капусте нужно сто сорок — полтора ста относительно теплых дней. Здесь их от силы девяносто. Если не плюсовать полсотни светлых солнечных ночей. А капуста «плюсует», дает тугие кочаны.

Теперь — почвы. В тундре они кислые. Подавай им известь. Грядки не годятся, как только земля начинает оттаивать, ее сгребают в высокие валы с острыми гребнями, хорошо прогреваемыми солнцем. Тем временем выращивают рассаду, причем закаляют ее, временами пуская в теплицу холодный воздух. Высаживают из горшочков со смесью торфа и навоза: питательный запас на первое время. А потом — подкормка удобрениями. Если заморозки прихватывают почву, не обходится без электропрогрева.

Сложно? Дорого? Да. Но завоз с юга тоже недешев. Овощи возле Красноярска вызревают поздно. Пока их привезут с полей в порт, погрузят, пока баржи протащатся с ними две тысячи километров, пока перегрузят в вагоны, разгрузят в Норильске...

Николай Иванович показал теплицы. Помидоры успели порозоветь, на огуречных плетях виднелись «китайские длинные», каких тогда еще не выращивали в Москве. А в оранжереях цвели флоксы, бегонии, астры.

— Наверное, подумали: лучше бы и здесь помидоры? Люди женятся, празднуют рождение ребенка. Цветы душу греют. А вот это — для экзотики.

По углам в кадках росли финиковые пальмочки.

Мы прошли через всю оранжерею. В стороне от выхода — клетка с белым медведем.

— Ну, Михайло Потапович, как дела? — подошел к клетке Невский. — Жарко, говоришь?

Медведь покосился в нашу сторону и хоть бы лапой шевельнул...

Меня обрадовал норильский ДИТР — Дом инженерно-технических работников. В военные годы, когда клубы всюду пообносились, обшарпались, он показался мне сущим дворцом: мягкая мебель, картины, ковры, кованая медь, великолепная роспись.

А какая техническая библиотека! Собрано все о Таймыре, все о цветной металлургии! Даже технические зарубежные журналы. Заведовал библиотекой писатель Алексей Гарри, бывший адъютант легендарного Котовского, автор книги «По следам Амундсена», участник полярных экспедиций.

В фойе ДИТРа я неожиданно повстречал Евгения Рябчикова, старого своего знакомого, волей судеб тоже оказавшегося в Норильске. Он стал в некотором роде старожилом Заполярья. Расспрашивал о Москве, огорчился, услышав, что московский Дом журналиста закрыт с начала войны.

В Норильске Женя работал в газете «За металл». Узнав, почему я здесь, рассказал, что в ДИТРе состоялся вечер «Трех флагов», исполнялись русские, английские, американские народные песни. Иногда выступают приезжающие из тундры кочевники. Не садятся в кресла — не привыкли, предпочитают пол, покрытый ковром. Танцуют «хейро», это немного похоже на хоровод.

— Надеюсь, увидимся в Москве, — сказал Женя при прощании.

И верно — не только увиделись, но и вместе работали как сценаристы над фильмом «Первый рейс к звездам». О полете Юрия Гагарина.

Не очень ли идиллическими получились мои зарисовки Норильска 1944 года?

Возможно. Но тот Норильск действительно поразил меня. Москва жила трудно. Незадолго до полета на Север я был в Ленинграде: апрельское солнце — и просматриваемые насквозь, пугающие тишиной боковые улицы, редкие прохожие, военные машины, изуродованные дома с фанерными щитами на рамах, укрытые от бомбежек скульптуры Аничкова моста. Город лишь оживал после блокады.

Красноярска я почти не видел — сразу в Норильск, стремительно взлетевший от двух коттеджей на пригорке и стандартных бараков среди осенней грязи к настоящему и во многих отношениях необычному для меня городу.

Не лежала еще тогда в центре Норильска каменная глыба с надписью: «Здесь будет сооружен обелиск, всегда напоминающий о подвиге норильчан, покоривших тундру, создавших наш город и комбинат».

Полная история Норильска еще не написана. Ее наиболее драматические страницы восполнять не мне, недолгому гостю, а тем, кто, сохраняя силу духа при всех трудно вообразимых невзгодах, создавал чудо в тундре.

В прошлом, в тридцатые, сороковые, да и в начале пятидесятых годов, далеко не все пересекали Полярный круг по своей воле. Эти люди на себе испытали несправедливость, зло, насилие. Но и в самые недобрые годы Человек оставался здесь Человеком. Он мерз, голодал, спал на барачных нарах. И он

противоборствовал слепым стихиям, бил первые сваи в звенящую землю, преображал Заполярье.

Сегодня норильчанин рисуется нам победителем, который трудится в городе, где с ночами 69-й параллели спорят яркие светильники дневного света, где в пятидесятиградусный мороз можно поплавать под сводами превосходного бассейна, в городе, откуда за полдня можно добраться в теплые края. Вчерашний же норильчанин, заложивший фундамент всего норильского великолепия, норильчанин, поднимавший город в тяжелые военные годы, жил скудно, хлеб его был подчас горек, труд — тяжек...

Бревенчатый дом в два оконца, где жил в 1921 году, при первых разведках, Николай Николаевич Урванцев, сегодня — достопримечательность города, туда водят экскурсии.

После экспедиции на Северную Землю Урванцев искал нефть на Нордвике, уголь на Шпицбергене и в Кайеркане под Норильском, вел геологические исследования на Новой Земле и на архипелаге Минина. Умел охватывать научную проблему во всей ее широте и глубине, будь то оледенение Таймыра, геология Северо-Енисейской платформы или месторождения ее полезных ископаемых.

На долю Николая Николаевича выпали не только почести и награды. Ему довелось узнать горечь судьбы оклеветанных и безвинно пострадавших. Но и тогда он не сломился, не пал духом. Он продолжал работать для Норильска, для Таймыра.

Люди с таким складом ума, характера, воли поднимали и поднимают Сибирь. Она сильна ими.

В одном из посвященных городу в тундре очерков, напечатанных «Правдой» в 1966 году, говорилось о Завенягине в Норильске:

«Это была не только из-за природных условий трудная стройка. Работали здесь по большей части

партийные, советские, хозяйственные руководители, многих из них он знал раньше. Он был для них «гражданин начальник», они для него — товарищи.

...Об этом человеке до сих пор ходят легенды. Чаще всего говорят о том, что он многих спас. Это и так, и не так. Так — потому что он действительно спас многих. Не так — потому что спасательство это вовсе не было проявлением благотворительности. Завенягин — человек, гражданин, коммунист — дал людям самое главное, самое большое, что мог дать. Цель.

...Этому человеку было присуще то, что называют чувством истории. Вот почему он сумел вернуть слабым мужество, отчаявшимся — самоуважение и всем — веру в значительность своего труда».

Семен Шмойлов и Эрнест Клейтон

Я ходил с завода на завод — и нигде не видел праздных людей. Ни разу. Обошел семь крупных предприятий. Перекинулся хотя бы несколькими фразами с десятком людей. Переутомленные бледные лица — и уверенность в важности, нужности дела, которое поручено, к которому приставлены.

Побывал на РМЗ, ремонтно-механическом заводе. Это здесь выпускали скреперные лебедки. Да, кроме восемнадцати подшипников, все свое, все своими руками. Но что лебедки! Здесь делали запасные части для «Дорнье-Валя», ремонтировали паровозы, тракторы, изготавливали оси для вагонеток, каркасы вагонов узкоколейки.

На всех заводах по цехам — карты фронтов, сводки Совинформбюро, полотнища: «Норильский металл — для победы над фашизмом!», «Наш трудовой салют — скоростные плавки!», «Слава фронтовым бригадам — гвардейцам труда!».

При мне вывешивали свежую «молнию».

«Сегодня бурильщик Семен Шмойлов в честь войск 3-го Белорусского фронта, при содействии войск 1-го Белорусского фронта, штурмом овладевших городов Минском, выполнил шесть норм».

Я разыскал Семена Шмойлова. Написал о нем одну из корреспонденций для зарубежной печати под заглавием «Семен Шмойлов и Эрнест Клейтон». В ней немало наивного, есть и стилистические погрешности. Вот она слово в слово.

«Этот ящик с оборудованием проделал огромный и сложный путь. В трюме корабля, ушедшего от берегов Британии, он благополучно пересек воды, где можно было ожидать всяких каверз от немецких подводных

лодок и самолетов. Плавание продолжалось, и настало время, когда капитан вынужден был надеть меховую шубу, потому что по курсу появились льды. Наконец, судно бросило якорь в заполярном порту, и стрелы крана легко перенесли наш ящик, в числе многих других, на причал. Он был потом погружен в вагон и закончил свое путешествие на товарной станции Норильского промышленного комбината, расположенного в Сибири, в основании омываемого водами Ледовитого океана Таймырского полуострова.

На комбинате были горячие дни. За короткое полярное лето сюда требовалось завезти множество самых разнообразных грузов. С тяжелыми ящиками возились не только профессиональные грузчики, но и добровольцы, являвшиеся на товарную станцию после своего рабочего дня.

Бурильщик Семен Шмойлов, добродушный гигант, распаковывал грузы. «Дядя Сёма», как некоторые называют его, весьма популярен на комбинате. В руднике он работает только своим перфоратором, который другие бурильщики с трудом держат в руках. Говорят, что дядя Сема однажды на пари приподнял на спине живую лошадь. Я этого не видел.

Зато я видел так называемую «Доску почета», на которую заносятся люди, чьи трудовые усилия на помощь фронту наиболее значительны. Против имени Семена Шмойлова неизменно красуется цифра: 350-400 процентов нормы. Он работает один за четверых.

Вскрыв один из ящиков, дядя Сема обнаружил в нем большой лист бумаги. На плакате была изображена рука, протягивающая через море английский военный самолет» Крупная надпись гласила: «От британского народа. К победе! Мы с вами». На плакате от руки было приписано: «Упаковано Эрнестом Клейтон (Галифакс, Англия). Желаю счастья России!».

Дядя Сема обрадовался находке, как маленький. Вокруг него быстро собрались люди.

— Интересно бы узнать, что за парень этот Клейтон, — сказал кто-то. — Молодой он или старик? Наверное, рабочий человек, как мы.

В общем, находка вызвала много разговоров. Русским людям, которые трудятся в далеком Заполярье, неустанно воюя с суровой природой, с вечной мерзлотой, были особенно дороги эти слова приветов, написанные дружеской рукой британца.

Профсоюзная организация размножила плакат, и он украсил стены некоторых цехов, напоминая о том, что трудовые усилия русского народа сливаются с усилиями братьев по труду и оружию, что титаническая борьба русских против гитлеровской тирании находит благодарный отклик в сердцах многочисленных зарубежных друзей.

Я не знаю, прочтет ли эти строки Эрнест Клейтон из Галифакса. Во всяком случае, я был бы рад сообщить ему

О новых успехах человека, который первым бережно взял в свои огрубевшие руки плакат. Прежде всего бурильщик Семен Шмойлов получил звание мастера первого класса. К

1 июля этого года он выполнил полтора годовых задания, обогнав в трудовом соревновании всех бурильщиков комбината. За полгода он получил примерно двадцатимесячный заработок бурильщика средней руки, работающего в Заполярье.

Он думает, что может работать еще лучше. Когда радио приносит сюда, на высокие широты, раскаты победных московских салютов, бурильщик Шмойлов отвечает на них своим трудовым салютом. Узнав, что советские войска заняли город Минск, он работал так, что удивил даже своих друзей, которые привыкли к его высокой трудовой производительности. Он за смену

выполнил работу шести бурильщиков, чувствуя себя усталым, но счастливым.

Эрнест Клейтон в Галифаксе и Семен Шмойлов в Норильске делают общее дело».

Вот и весь очерк. Кое-что придумал для занимательности, пытаюсь попасть в тон репортажей тех зарубежных газет, с переводами которых нас познакомили в Совинформбюро. Не поднимал Семен Шмойлов на пари лошадь, хотя мужик был крепкий и, возможно, смог бы это сделать.

Начальник рудника рассказывал, что накануне своего рекорда бурильщик пришел к нему:

— Три нормы — мелочишка. Сколько тебе надо? Нет, ты скажи прямо — сколько?

Тому не понравился хвастливый тон.

— Пять можешь дать? Попробуй!

Шмойлов молча повернулся, у выхода бросил:

— Готовь магарыч.

На другой день дал шесть норм.

Но этот разговор остался тогда лишь в моем блокноте...

Написал я о Норильске десять-двенадцать коротышек. Их быстро перевели на английский, а часть и на испанский — для Латинской Америки. Через наши посольства отправили по назначению. Как мне потом сказали, большинство увидело свет.

Сделал очерк «Город в тундре» для «Известий». Насколько знаю, это была единственная публикация о Норильске за долгое время.

А поздней осенью 1944 года появилась статья в крупной американской буржуазной газете «Нью-Йорк геральд трибюн». Заголовок гласил: «Норильск — центр цветной металлургии в Сибири».

Упомянув, что среди американцев лишь очень немногие слышали о Норильске, газета писала, что для русских он «является символом торжества человека над

природой Севера. С некоторых пор этот ныне процветающий индустриальный центр, самый крупный в своем роде, поставляет военным заводам бесценные металлы».

Статья сообщала, что город, построенный на вечной мерзлоте, состоит из маленьких изб и заводов-великанов, что он соединен железной дорогой с Дудинкой, портом на Енисее, что в нем есть театр, футбольный стадион, залы для танцев и что в Норильске заканчивается постройка могучего никелевого завода.

Иностранные корреспонденты в военные годы Норильск не посещали. И была в статье одна маленькая деталь, поразившая меня. Упоминалось «училище, преподающее 71 специальность». А в одной из своих корреспонденций я рассказал о школе фабрично-заводского обучения, где подготавливались рабочие именно 71 специальности. Хочу верить, что популярной американской газете пригодилась информация, почерпнутая из рабочей печати.

Не спустив гордый флаг

О событиях в Карском море норильчане знали, но говорили мало и неохотно. Скорее намекали, чем рассказывали. Были, мол, отдельные попытки фрицев проникнуть на Таймыр для разведки. Ну, и не все суда, везущие грузы для комбината, доходили до Дудинки. На море тоже идет война, без жертв не обходится.

Вести пространные разговоры о таких вещах не полагалось.

Я встретил в городе знакомого врача-хирурга. Он летал на Диксон, где оперировал раненых, потом сопровождал их в Норильск. Врач видел следы обстрела острова фашистским крейсером, напавшим на Диксон.

Вскоре после окончания войны стали появляться отдельные заметки и в газетах. Александр Лесс, журналист, с которым мы в 1936 году коротали время на Диксоне, рассказал в «Вечерней Москве» о слушателе Артиллерийской академии им. Ф. Э. Дзержинского лейтенанте Николае Корнякове, вступившем в бой с проникнувшим в Карское море фашистским рейдером. Был напечатан и снимок Корнякова, совсем молодого парня.

Я тотчас позвонил Лессу в редакцию.

— Старик, не телефонный разговор, не спеши. Скоро тему откроют для широкой печати. Будет о чем рассказать!

Александр Лесс был одним из самых оперативных и осведомленных репортеров «Вечерки».

Позднее тему действительно открыли.

Мне удалось встретиться кое с кем из участников событий. То, о чем я писал тогда, оказалось не во всем достоверным, как, впрочем, и заметка Лесса, где Корняков палил по крейсеру из снятой с вооружения

старой пушечки. Не уверен, что и сегодня можно воссоздать точную, полную картину. Часть свидетелей погибла на кораблях от бомб, торпед и снарядов, часть нашла могилу в ледяных волнах.

Я не военный историк. Не был также очевидцем трагических событий военной поры на трассе Северного морского пути. Однако без хотя бы самого сжатого рассказа о них нельзя представить, через какие тяжелейшие испытания прошли северяне по дороге в сегодняшний день. И я позволю себе использовать для такого рассказа воспоминания флотоводцев, командиров кораблей, летчиков, полярников, а также изданные в Красноярске книги, в том числе работу Леонида Щипко «Защитники Карского моря», собравшего, исследовавшего, уточнившего обширный фактический материал.

Начну с «Сибирякова», который провел Пясинский караван вдоль Таймыра и ровно шесть лет спустя прославился как «полярный «Варяг». Об этом писалось немало, но подвиг его команды изменил ход многих событий, и не вспомнить о нем нельзя.

25 августа 1942 года старый ледокольный пароход был в рабочем рейсе. На борту его находилось свыше ста человек: команда и зимовщики полярных станций. Конечной целью рейса была Северная Земля, где на месте базы Ушакова и Урванцева давно уже оставались без смены три зимовщика во главе с опытным полярником Борисом Кремером.

То, что увидел в бинокль капитан «Сибирякова» Анатолий Качарава неподалеку от острова Белуха, могло показаться миражем: большой быстроходный крейсер. Здесь, в Карском море?! Откуда? Чей? Если наш, Диксон предупредил бы.

На «Сибирякове» встревожились. Уйти на мелководье? Не успеть. Крейсер уже близко.

Сигнал прожектором, международный язык светового семафора:

— Кто вы? Куда следуете? Подойдите ближе!

Качарава ответил вопросом на вопрос.

— Кто вы?

Ответ наш сигнальщик, видимо, точно не понял. Название крейсера показалось ему похожим на какое-то японское слово.

Опять мигание прожектора.

— Запрашивает ледовую обстановку в проливе Вилькицкого.

Радист был на мостике, рядом с капитаном. Тот приказал:

— Сообщите Диксону: встретили иностранный крейсер. Наблюдайте за нами.

Расстояние между «Сибиряковым» и крейсером сокращалось. Повторный запрос о проливе — и три предупредительных выстрела.

Через минуту приказ крейсера по семафору:

— Прекратить радиосвязь. Медленно подходите ко мне.

Сомнений не было — с «Сибиряковым» шел на сближение фашистский рейдер!

Конечно, не старый пароход был его целью. Большой караван судов, идущих проливом Вилькицкого, — вот на какую добычу рассчитывал пират. Задержать его любой ценой!

И капитан скомандовал:

— К бою!

А что — к бою? Небольшие пушки и спаренные пулеметы. Они сослужили службу в Белом море, когда вражеский самолет снизился, чтобы обстрелять судно. Их и предназначали для отражения воздушных налетов. Но нападать с такой артиллерией на крейсер...

Капитан Качарава открыл огонь первым.

Он знал неизбежный исход боя. Заранее приказал старшему механику и своему заместителю по политической части в критический момент открыть кингстоны, пустить потоки воды в трюм, чтобы «Сибиряков» ушел на дно с неспущенным флагом и всеми судовыми документами.

Ответный огонь крейсера. Залп за залпом. По судну, по шлюпкам.

В 13.40 Диксон получил радиограмму: «Принимаем бой». Семь минут спустя радист добавил от себя: «Ну, началась канонада». Последняя радиограмма с борта «Сибирякова»: «Продолжаем бой, судно горит».

Мощная станция Диксона уже непрерывно передавала в эфир открытым текстом: «Всем, всем всем! Для сведения командиров кораблей, находящихся в Карском море. В районе побережья Харитона Лаптева появился крейсер противника!»

Как бы подхлестнутый этой радиограммой, большой караван, сопровождаемый в проливе Вилькицкого двумя ледоколами, ушел за ледяной барьер. Теперь он был недосыгаем для рейдера.

Военные действия в Карском море начались не с появления фашистского крейсера.

У них — довоенная предыстория. Уже тогда германское морское командование не без помощи японской разведки собирало сведения о Северном морском пути.

Возможность распространения боевых операций на полярные воды учитывалась и нашим командованием. Однако бывший нарком Военно-Морского Флота адмирал Николай Герасимович Кузнецов в книге воспоминаний «Курсом к победе» писал: «Следует признать, что в довоенное время мы, в Наркомате ВМФ, недооценили значение морских путей на Севере и недостаточно разрабатывали проблему их защиты. Поэтому уже в ходе войны пришлось создавать новые

военно-морские базы, аэродромы, выделять корабли для конвойной службы».

Когда «Сибиряков» вышел в рейс, советские военные моряки уже давно вели бои в водах Северной Атлантики, в Баренцевом море, на путях к Мурманску, к Архангельску. Не исключалась возможность военных действий и в Карском море. Общее положение на фронтах и морских коммуникациях не позволяло перебросить сюда сколько-нибудь значительные силы, однако уже в первые месяцы войны были созданы специальный отряд Карского моря и авиационная группа, а также доставлены орудия для береговых батарей.

Потоплением «Сибирякова» рейдер открыл себя. Пиратство в чужих незнакомых водах становилось для него уже не столь эффективным и достаточно опасным. Ближайшей целью рейдера мог стать Диксон.

Здесь спешно готовились к обороне. Начальник морских операций западного сектора Арктики Арэф Иванович Минеев и комиссар Василий Ваптосович Бабинцев сделали все, что можно было успеть: рейдер мог появиться с минуты на минуту.

Настала ночь на 27 августа. Вскоре после полуночи в туманной мгле перед поселком Новый Диксон возник силуэт огромного военного корабля. Он двигался медленно, как бы ощупью: фашисты опасались подводных камней.

Диксон молчал.

Вражеский рейдер обошел часть острова и остановился в проливе Вега, у входа в гавань. Тяжелые орудия были наведены на порт. Блеснули вспышки залпа.

И тотчас навстречу крейсеру двинулся, ведя огонь, ледокольный пароход «Дежнев», ставший в военное время сторожевым кораблем «СКР-19». Раздались выстрелы с парохода «Революционер», стоявшего в

гавани. Другие суда на рейде не были вооружены. Среди них оказался и старый «Кооператор», ходивший на Пясину.

На «СКР-19» были убиты семь человек и многие ранены, судно получило пробоины, но продолжало бой. Вспыхнул пожар на «Революционере».

Заговорила береговая батарея: две 152-миллиметровые гаубицы. Это уже солидный калибр. Артиллеристы лейтенанта Николая Корнякова с первого залпа попали в рейдер. Потом еще и еще. На корме крейсера показался дым.

Батарея стояла на пирсе и ее снаряды летели через «Дежнева». Писатель и военный моряк Владимир Рудный позднее высказал предположение: командование крейсера решило, что «Дежнев» открыл огонь из своих крупнокалиберных орудий. Но тогда на нем могли быть и торпедные аппараты.

Крейсер, продолжая обстрел, пошел прочь от опасного места.

Результаты его налета на Диксон могут создать ложное представление о недостаточной боеспособности рейдера, о трусости или бездарности его командования.

Проникнувший в Карское море севернее Новой Земли, «Адмирал Шеер» принадлежал к классу тяжелых крейсеров, так называемых «карманных линкоров», спущенных на воду всего за пять лет до войны. Мощная артиллерия, торпедные аппараты, надежная броня, высокая скорость.

Прежде, чем расстрелять «Сибирякова» и появиться у Диксона, «Адмирал Шеер» потопил в Северной Атлантике и Индийском океане крейсер и около двух десятков транспортов. Командовал рейдером моряк Вильгельм Меедсен-Болькен, ожидавший производства в контр-адмиралы.

Появление «Адмирала Шеера» было частью операции, разработанной под кодовым названием

«Вундерланд» («Страна чудес»). Главной ее целью был срыв навигации на Северном морском пути. Для этого предполагалось использовать два крейсера, эсминцы, авиацию и «волчью стаю» подводных лодок.

Меедсена-Болькена с самого начала преследовали неудачи. Он «потерял» важный караван, укрывшийся за льдами пролива Вилькицкого, и лишился самолета-разведчика, потерпевшего аварию. Датский историк Стеенсен со слов самого командира рейдера так объясняет последовавшее за гибелью «Сибирякова» нападение на Диксон:

«Меедсен-Болькен принял решение совершить рейд на один из опорных пунктов Северного морского пути... Операции был присущ известный элемент риска. Рейд планировался в виде внезапной высадки десанта численностью 180 человек. Рассчитывали во время рейда захватить важные материалы и пленных, в частности, из числа руководящего состава западного сектора Северного морского пути. Кроме того, было решено поджечь угольные склады, уничтожить радиостанцию и прервать связь с Красноярском».

Получив неожиданно сильный отпор и не достигнув ни одной из поставленных целей, «Адмирал Шеер» вернулся к своей базе возле норвежского порта Нарвик.

Военно-морское командование противника изменило и дополнило план. Представьте, устьем Енисея интересовался сам Гитлер! Он лично намечал отдельные операции. Предполагалось, например, минировать главные трассы Северного морского пути и, если будет такая возможность, направить вверх по реке подводную лодку с усиленным артиллерийским вооружением для демонстративного обстрела Дудинки, через которую получал грузы Норильск.

Рейс-авантюра не состоялся. Не был осуществлен и новый поход в Карское море «Адмирала Шеера» вместе с крейсером «Адмирал Хиппер». Немецкое военное

командование бросило крупные силы для нападения в Атлантике на большой караван, везущий вооружение для советских войск.

«Волчи стаи» в Карском море

Однако «Вундерланд» не был похоронен. Он превратился в «Вундерланд-2», учитывающий, что корабли, доставляющие по ленд-лизу грузы из США, после больших потерь в Атлантике попытаются использовать восточный сектор Арктики.

Это очень трудный путь, но при благоприятной ледовой обстановке все же осуществимый. Возможен маршрут Берингов пролив — Восточно-Сибирское море — море Лаптевых — Карское море — устье Енисея.

Немецким рейдерам и подводным лодкам, решило вражеское командование, практически хорошо доступен лишь последний его этап. Здесь и следует громить и топить караваны. А для этого прежде всего — разведка, уничтожение береговых наблюдательных пунктов русских. И, конечно, захват кодов и морских карт, особенно карт устья Енисея, которое должно быть полностью заминировано, поиски мест для удобного укрытия немецких подводных лодок.

Противнику действительно удалось создать базы в нескольких местах побережья, в шхерах Минина, в архипелаге Норденшельда.

Как же наши ничего не заметили вовремя?

Мне, может, тоже пришел бы в голову такой вопрос, если бы я не видел пустынность таймырского побережья. От Диксона до устья Пясины хотя бы один настоящий поселок!

Позднее и без того редкое население разделила война. Рыбаки ушли на фронт, стар и млад вместе с женщинами откочевали поближе к югу. Часть полярных летчиков летала не над льдами, а бомбила Берлин. И, возможно, у тех, кто нес службу на побережье Сибири, в подсознании таились мысли: ведь идет не сорок

второй, а сорок третий год. Уже был Сталинград, разгром немцев на Волге. Шло затяжное сражение на Курской дуге.

Карское море по-прежнему оставалось под прицелом.

В июле начался морской переход из Нарьян-Мара к устью Оби пятнадцати речных пароходов, без которых могла обойтись Печора. Их охраняли пять кораблей. Флагманский тральщик подорвался на mine, поставленной подводной лодкой. Караван попал в полосу жестокого шторма. И все же речные суда достигли устья Оби, счастливо разминувшись с вражескими подводными лодками группы «Викинг».

В конце июля одна из них напала на невооруженное судно «Академик Шокальский». Торпеду гитлеровцы тратить не стали: хладнокровно косили людей пулеметными очередями, добивали тех, кто пытался спастись на шлюпках, на льдинах.

Из документов гитлеровского командования известно: в последних числах августа в Енисейском заливе было поставлено свыше двух десятков особо опасных донных мин большой взрывной силы.

В начале сентября здесь подорвался транспорт «Тбилиси», испытанный и обстрелянный в рейсах через Атлантику. После атаки подводной лодки затонул пароход «Диксон». Шедший с оборудованием для Норильска конвой транспортов подвергся одновременному нападению нескольких подводных лодок — и снова потери.

Конечно, гитлеровским подводникам не сходили безнаказанно их набеги. Часть вражеских лодок была повреждена, некоторые уничтожены.

Доказательством их гибели считались, по выражению командующего Северным флотом адмирала Арсения Григорьевича Головки, только «пух и перо» — когда после поражения глубинными бомбами на

поверхности, помимо радужных масляных пятен, появлялись всплывшие предметы. Однажды был выловлен даже дневник командира подлодки.

Арктическую навигацию 1943 года завершила операция особой важности: вывод из бухты Тикси в Архангельск ледокола «Иосиф Сталин» и ледореза «Литке», необходимых для проводки конвоев через Белое море к Архангельску.

Она началась лишь 20 октября, в пору, когда льды уже не всегда уступают путь ледоколу. Но они же создают непреодолимую преграду для подводных лодок.

«Волчья стая» появилась после того, как возле Новой Земли конвой вышел на открытую воду. Советские эсминцы действовали умело и бесстрашно. В середине ноября, когда шторма набирают полную силу, когда обледеневают орудия и аппараты для сбрасывания глубинных бомб, была уничтожена по крайней мере половина действующих в этих водах вражеских подводных лодок.

Конвой АБ-55 (Арктика — Белое море) потерь не имел. Ледоколы с хода врезались во льды у портовых причалов Архангельска: ожидался приход зимних караванов из Атлантики.

Наступил 1944 год. Небо над Москвой все чаще расцветало огнями салютов. И, казалось бы, «волчьи стаи» должны держаться ближе к берегам оккупированной Норвегии.

Тут необходимо обратиться к более ранним событиям. Возле этих берегов Северный флот не только оборонялся. Уже в 1941 году гитлеровцам приходилось защищать свои конвои, вывозящие норвежскую железную руду, от атак наших моряков. На второй день войны советская подводная лодка торпедировала вражеский транспорт у пирса норвежского города Вардё. За 1941–1942 годы подводники Северного флота

потопили 77 транспортных судов и 27 военных кораблей противника.

Чтобы наблюдать за вражескими кораблями, наши подводные лодки темными ночами высаживали на пустынных островах и безлюдных берегах фиордов разведчиков, среди которых было немало норвежских патриотов.

Север Норвегии огибали конвои союзников, доставлявшие в СССР по соглашению о взаимных поставках вооружение, боеприпасы, продовольствие.

Суда с грузом прикрывались военными кораблями. Экипажи кораблей союзников обычно оставались до конца верными воинскому долгу. Но случалось и так, что по приказу командования, преследовавшего свои цели, они бросали транспорты на произвол судьбы, и те становились мишенью для атак врага. Это особая, специальная тема, которой много занимались историки.

Один из отголосков событий более чем сорокапятилетней давности — сообщение об окончании в сентябре 1986 года трудных подводных работ в Баренцевом море. Здесь в 1942 году был торпедирован крейсер «Эдинбург», шедший во главе конвоя, возвращавшегося из Мурманска в Англию. На затопленном корабле находилось пять с половиной тонн золотых слитков самой высокой пробы, предназначавшихся для уплаты союзникам за поставки военных грузов.

Основная часть золота была по соглашению с Советским Союзом поднята английской фирмой в 1981 году. Пять лет спустя удалось извлечь из трюма крейсера еще

29 слитков весом в И —13 килограммов каждый. Две трети всего драгоценного груза вернули нашей стране, треть получила Великобритания; обе стороны выплатили свою долю вознаграждения фирме.

...Нет, в 1944 году «волчьи стаи» не задержались у берегов Норвегии. Противник учитывал, что наши сухопутные силы при поддержке флота могут начать наступление на Кольском полуострове. Не исключено, что авантюризм и особенная озлобленность в действиях вражеских подводных лодок осенью 1944 года объяснялись стремлением как-то поддержать дух тех, над кем нависла неотвратимость возмездия, хотя бы частично отвлечь наши силы, готовящиеся к удару, дезорганизовать коммуникации Карского моря.

Число немецких подводных лодок возле устья Енисея не уменьшилось, а увеличилось за счет переброски в Норвегию подводного флота из береговых баз Франции, где высадились союзники.

Перископы пиратов замелькали в волнах возле Диксона еще в июле. Гитлеровских подводников поторапливал Норильск, его никель в броне танков Т-34. Навигация 1944 года становилась решающей для снабжения Норильского комбината, быстро наращивавшего выпуск металла для фронта. Можно не сомневаться, что среди первоочередных целей «Грифа», ударной группы подводных лодок, были именно грузы для Норильска.

«Волчья стая», действующая в Карском море, получила новое секретное оружие. Это были акустические электроторпеды, самонаводящиеся на шум судовых винтов и почти не оставляющие следа на поверхности моря. Именно это, непривычное для наших моряков оружие, и стало причиной тяжелых драм.

Вражеские подводные лодки в навигацию 1944 года появлялись в Карском море свыше 120 раз. Абсолютное большинство нападений удалось отбить. Но несколько раз атаки достигли цели.

Погибли три тральщика, гидрографический бот «Норд», сторожевик СКР-29 («Бриллиант») и океанский транспорт «Марина Раскова».

СКР-29 в свой последний день находился в прикрытии каравана транспортов, идущего к Диксону из моря Лаптевых.

Его акустики первыми услышали шум винтов подводной лодки. Время было за полночь, и сигнальщик различил легкий фосфорисцирующий след торпеды, издали несущейся к борту большого транспорта «Революционер». Командир сторожевика Михаил Маханьков рывком бросил свое судно наперерез торпедо.

При взрыве погибли все, кроме тяжелораненого матроса, державшегося за шлюпку. Он умер на борту тральщика, подоспевшего к месту гибели СКР-29.

«Марина Раскова» относилась к числу крупнейших по тем временам грузо-пассажирских судов: двенадцать тысяч тонн водоизмещения.

В ночь на 13 августа 1944 года, когда транспорт стал мишенью, возможно, не одной, а двух-трех подводных лодок, на его борту находилось 354 пассажира. Это была смена зимовщиков. Часть ехала с семьями, с маленькими детьми.

«Марину Раскову» прикрывали тральщики Т-118 и Т-114.

Все три судна были поражены акустическими электроторпедами почти одновременно.

Никто не видел их следа. Взрывы были особенно страшны своей полной неожиданностью. Они разворотили борта тральщиков. «Марина Раскова» получила огромную пробоину. Чтобы ускорить погружение судна в пучину, подводная лодка выпустила вторую торпеду.

Координаты места потопления не были переданы в эфир: конвой шел в «зоне молчания», видимо, радисты не успели сорвать печати с раций.

В бушующем море на перегруженных шлюпках, кунгасах, вельботах оказалось свыше шестисот

человек. Без запасов еды, без пресной воды. В той же одежде, в которой прыгали с тонущих судов.

Все Карское море было оповещено: спасайте людей! Но погода исключала немедленные поиски с воздуха терпящих бедствие.

В предполагаемый район катастрофы поспешил тральщик. Не нашел ничего, кроме бушующих волн.

Первую шлюпку с «Марины Расковой» летчики увидели на четвертый день после гибели судна. Сняли с нее около двадцати человек, доставили на берег. Потом удалось спасти еще одиннадцать. Был обнаружен переполненный людьми кунгас, но штормовая волна не дала самолету приблизиться к нему.

Особенно настойчив в поисках был Матвей Ильич Козлов. Он вывез на Диксон еще 25 человек с аварийного вельбота. На розыски кунгаса, которому не смог оказать помощь другой пилот, Козлов поднялся в воздух при совершенно нелетной погоде. Не надеялись, что ему удастся найти суденышко. Но он нашел.

Увидел, что люди держатся из последних сил, иные лежат без признаков жизни. Радировал: запас горючего на исходе, если отойду от кунгаса, он будет потерян.

Ему ответили: действуйте по своему усмотрению.

Радиограмма Козлова: иду на посадку, постараюсь принять людей, из-за шторма взлететь не смогу, буду двигаться по воде к острову Белому.

Записан кинорежиссером Дмитрием Деминым рассказ Козлова о том, при каких обстоятельствах была послана эта радиограмма.

«Я спросил у экипажа: «Что будем делать?» Они ответили: «Поступай, Матвей Ильич, как ты считаешь правильным. Но лучше погибнуть, чем сыграть труса!» «Ну что ж, — думаю, — попробуем!»

Как он посадил самолет, как приблизился к кунгасу, как перекинули на него трос — рассказать трудно, представить нельзя.

«Тут мы увидели, что творится на кунгасе. Он был залит водой, и оставшиеся в живых — да, пожалуй, их еще можно было назвать живыми, — чтобы не захлебнуться, вынуждены были устелить дно кунгаса мертвецами. Когда мы подошли, только несколько человек могли приподнять голову, дотащиться до борта. Ни говорить, ни тем более самостоятельно перейти на клипербот они не могли... Спасли мы 14 человек, остальным наша помощь уже была не нужна... Море стало им могилой...»

Взлететь Матвей Ильич не мог. Больше сотни миль гнал самолет с волны на волну, пока не добрался до берега, где передал спасенных в надежные руки.

Матвей Ильич Козлов за долгую жизнь провел в воздухе двадцать две тысячи часов. Те сутки в Карском море теряются среди множества других. Летчик защищал Севастополь, бомбил Берлин, но чаще всего под крыльями его самолета были льды, льды, льды. Арктика.

После гибели «Марины Расковой» и тральщиков сопровождения из 618 человек, покинувших тонущие суда, удалось спасти 256. Выжили из них 145 человек.

Сибирь — глубокий тыл?!

Да, если не считать ее полярного побережья, островов-и огромного пространства морей, сравнимых с полями сражений.

Из дневника адмирала Головки за октябрь 1944 года:

«...У нас в Заполярье со дня на день должен последовать решительный удар по лапландской группировке гитлеровских войск.

Готовимся к нему совместно с армией. Конкретно: силами флота в предстоящем наступлении надлежит обеспечить прорыв и взятие укрепленного района

противника, включающего Лиинахамари, Петсамо (Печенгу), Киркинес, Вардё и Вадсё».

Этот удар был нанесен. Советские войска разгромили: немецко-фашистскую группировку в Заполярье и положили начало освобождению Норвегии.

Как же много значил для страны действовавший всю войну Северный морской путь! По нему прошли многие сотни транспортов с грузами для фронта. Он помог отстоять наши полярные окраины, защитить Кольский полуостров с незамерзающим портом Мурманск. Именно здесь противник в начале войны, неся большие потери, прорвался лишь на три десятка километров от границы, был остановлен при поддержке флота и не смог продвинуться дальше за все военные годы. В одном месте оставался почти стокилометровый участок, где гитлеровцам вообще не удалось пересечь пограничную линию.

Для бездорожного Енисейского Севера роль морского пути была выдающейся. По нему доставили на Енисей людей и оборудование из Мончегорска. По нему Норильск получал грузы, в том числе импортные. Сделав Енисей своей ветвью, морская трансполярная магистраль заставила перевооружить Енисейский флот и порты.

При всех потерях, в том числе и неизбежных даже в мирное время, Северный морской путь осваивался все крепче, все надежнее. Навигацию во льдах удлинляли чрезвычайные обстоятельства военных лет, но полярники прикидывали: значит, недалеко время, когда будем плавать круглый год.

Самолеты не только указывали путь кораблям и спасали терпящих бедствие. Авиация провела над льдами в 1941 году 1800 часов, в труднейшем 1942-м — свыше 2800. Кроме оперативных разведок, уточнялись карты Северного Ледовитого океана на площади 600000 квадратных километров. Впервые в мире именно здесь,

в тревожную военную пору, практиковалась аэрофотосъемка ледяного покрова, повысившая надежность прогнозов.

Если совсем коротко — ко Дню Победы страна получила качественно иной Северный морской путь, чем довоенный. Война обогатила опыт полярных судоводителей. Рождались дерзкие замыслы, смелые проекты новых мощных ледоколов, надежных судов ледового плавания. И уже не казался недоступным далекий шестой материк земного шара, ледяная Антарктида.

Нет, не напрасными были жертвы!

Вот строки, известные капитанам всех судов трансполярной магистрали:

«Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-североморцев на местах их героических боев определить координаты мест боевой славы: широта 76° северная, долгота $91^{\circ}31'$ восточная. Всем кораблям, проходящим объявленные координаты, приспускать флаги, подавать звуковые сигналы...»

Это координаты места гибели «Сибирякова».

Именами погибших моряков «полярного «Варяга» названы острова в Карском море. На карте есть и пролив Сибиряковцев. Несколько островов поименованы в память тех, кто пал на «Дежнев» при отражении налета фашистского рейдера.

Диксон воздвиг обелиск защитникам острова и участникам боев в Арктике: три огромных символических штыка, как бы поднятых над Северным полушарием. Три рода войск — военно-морские силы, авиация, пехота.

В Дни Победы здесь собираются ветераны — участники морских боев, обороны острова. Год от года редуют их ряды. Нет в живых и командира батареи

лейтенанта Николая Корнякова. Земля Диксона, которую он защищал, недавно приняла его прах.

«Никто не забыт, ничто не забыто» — написано на обелиске Диксона.

А какова же судьба «Адмирала Шеера»? Нет, он погиб не в открытом морском бою. Массированный налет авиации на базу, где рейдер ремонтировался, превратил грозные орудийные башни в груды искореженного лома. Кажется, то, что осталось от крейсера, позднее удалось подлатать и превратить в портовый дебаркадер. Пират, что называется, «пожал удел посмертного бесславья»...

Тоннель Киркенеса

Это рассказ об одной, теперь уже достаточно давней, поездке по северу Норвегии. По тем местам побережья страны, возле которых проходил путь конвоев, где базировались гитлеровские подводные лодки, почти не утихали ожесточенные морские бои, и пучина глотала корабль за кораблем.

Это также рассказ о наших соседях, в чьем облике и характере немало черт, свойственных всем обитателям Заполярья, будь то норвежская провинция Финмарк, Кольский полуостров или Таймыр. Среди норвежцев были смельчаки, герои Сопrotивления, боевые друзья североморцев — как не помянуть их добрым словом?

Наша поездка началась в Мурманске.

На знамени города тогда еще не было Золотой Звезды, не возвышался на Зеленом мысу «Алеша», памятник защитникам Заполярья.

Вот уличная толпа, и в ней люди, сумевшие отстоять город, расположенный всего в нескольких десятках километров от границы, от фронта. Город, по плотности бомбовых ударов уступивший только Сталинграду и некоторым районам Ленинграда: на каждого защитника Мурманска пришлось по 90 килограммов взрывчатки.

Мы видели порт, могучие краны, океанские суда у пирса. Здесь начинается линия Мурманск — Дудинка, которая во время нашей поездки еще не стала круглогодичной, но уже была близка к этому.

Жесткий график отвел нам на Мурманск всего день, правда, очень плотный. Потом была ночевка в Никеле, откуда, что называется, рукой подать до границы.

...Едем к ней в маленьком автобусе. Вокруг — лесотундра. Поблескивают холодные чистые озера. Похоже на Таймыр, только тут больше камня.

Недалеко от заставы на глыбе гранита поднимает ствол пушка. Возле нее — кладбище. Под корявыми полярными березками лежат солдаты, павшие у самого края родной земли.

Мы выгрузились у заборчика со шлагбаумом и пограничным столбом. За узкой полоской земли был другой заборчик, уже норвежский.

Граница в кольской тундре охраняется особенно зорко. По другую ее сторону не просто Норвегия. Там — НАТО.

Однако внешне все выглядело почти по-домашнему. В зарослях ольхи насвистывала пичуга. По тропинке к озеру прошел солдат с тремя удочками. С фуражки свисала сетка из черного тюля, спасающая от комаров. Такие носят и в сибирской тайге.

Формальности заняли... Да почти ничего они не заняли. О приезде нашей делегации сообщили сюда из Мурманска. Пограничники обеих застав знали, кто мы и что мы,

Перетаскиваем свое барахлишко в Норвегию. Наконец последний ящик с подарками оказался за границей, и наш офицер приложил руку к козырьку фуражки:

— Ждем вас обратно пятого августа в семь ноль-ноль. Счастливого пути!

Через десять минут мы мчимся по шоссе в Киркенес. Мы — это владеющая норвежским языком переводчица Раиса Алексеевна, уже бывавшая на севере страны, артистка-кукольница, кинорежиссер, артист Госэстрады, нежно обнимающий громоздкий футляр с аккордеоном, наконец, автор этих строк.

Нас пригласили друзья из общества «Норвегия — Советский Союз». Мы должны побывать в нескольких небольших городах и поселках крайнего севера страны. На оплату гостиниц денег у наших друзей нет. Будем ночевать у тех, кому интересно и приятно поговорить с

гостями, пробираться от одного поселка до другого подручными средствами: где на машинах, где на рыбачьих парусниках, где на попутных пароходах.

В Киркенесе нас развозят по домам. Я буду жить в красном особнячке на пригорке. Город, по нашим понятиям, невелик: несколько тысяч жителей. На севере Норвегии мерки другие. Киркенес обозначен на картах внушительным кружком.

Двухэтажные, большей частью деревянные дома пестро раскрашены. Именно раскрашены, а не окрашены. Окраска — это что-то будничное, обычное, тогда как здесь выбраны буйные, дерзкие цвета, такие, чтобы их не могла погасить небесная хмарь, большую часть года висящая над северными фиордами.

Собираемся вместе в доме, где приютили Раису Алексеевну. Хозяйка — ее зовут Ингеборг — легка и подвижна. Проворные руки мгновенно расставляют чашечки с кофе.

Идем смотреть город.

Тут все знакомы друг с другом. И уже знают, что за люди с фотоаппаратами поспешают за проворной Ингеборг. Сдержанно пожимают руку, сдержанно улыбаются.

На холме над городом стоит наш солдат. Крепкий, ладный, с автоматом в руках. Подле постамента сохранилось что-то вроде бункера. Пестреют в траве полевые цветы, давным-давно отцветшие в Подмосковье. Пожухшие венки и букеты — много маленьких букетов — лежат у подножия памятника.

В самом конце войны по лондонскому радио выступил норвежский лейтенант. Он только что вернулся с севера своей страны, где воевал бок о бок с русскими, освобождавшими норвежскую землю. Запись его выступления сохранилась.

— Я перешел границу ночью вместе с русским солдатом, — рассказывал лейтенант. — Светило

полярное солнце. На опушке леса мы увидели вдруг типичный маленький низенький домик, окрашенный в красный цвет с белыми кантами по краям. Такого нельзя увидеть ни в одной стране, кроме Норвегии. Русский засиял, как солнце. «Норвежский дом! — крикнул он. — Норвежский дом! Твой дом, теперь ты у себя дома, опять дома!..»

Лейтенанта, выступавшего по лондонскому радио, звали Тур Хейердал. Еще не были срублены бальзовые деревья для плота «Кон-Тики», и странному словосочетанию «Аку-Аку» суждено было появиться на книжных обложках немало лет спустя.

Лейтенант Тур Хейердал рассказал эпизод, относящийся к Петсамо-Киркенесской операции октября 1944 года. Ее, как мы знаем, осуществили войска Карельского фронта и моряки Северного флота.

В ходе боев наступавшие части вышли к норвежской границе, с согласия правительства Норвегии, находящегося в Лондоне, перешли ее и вскоре начали бой за тщательно укрепленный гитлеровцами Киркенес.

Русский солдат с автоматом в руках, который смотрит теперь на город с гранитного холма, пришел сюда как освободитель.

О тех днях рассказал Курт Мортинсен, хозяин дома, давшего мне приют. Он худощав и бледен: тех, кто работает на местном железорудном комбинате, сразу можно отличить от загорелых, обветренных рыбаков.

Я слышал и раньше, как гитлеровцы хотели угнать жителей города к Нарвику, но киркенесцы укрылись в штольнях. Немцы пригрозили взорвать выходы и уже заложили мины, когда подоспели наши разведчики.

Так вот, Курт отсиживался в главной штольне, или, как ее называли, в тоннеле. Ему было пятнадцать.

В его воспоминаниях не драматическое, а озорно-мальчишеское восприятие происходившего:

— Стало ясно, что русские близко. Сначала важные немцы прибежали с женами из капитулировавшей Финляндии в Киркенес. Потом они стали исчезать и из Киркенеса. Приказ: нам следом за ними. Норвежцы, спасайте жизнь от нашествия русских варваров, бегите от насилия, безбожья и морального падения! Немцы попробовали сгонять людей и увозить на грузовиках. После этого почти все ушли в штольни. Взяли туда же коров и коз. Началась подземная жизнь. Мы, мальчишки, не считали ее ужасной, было даже интересно.

Перед отходом немцы стали жечь Киркенес.

Появляется альбом. Вот Киркенес в 1935 году: тихий городок, маленький, нарядный. 1945 год. Торчащие печные трубы, дым, развалины. Это Киркенес, но так выглядели и Жлобин, и Рогачев, и Белая Церковь, и Нарва. Почерк один: зона пустыни. В Киркенесе уцелело двадцать шесть домов.

Курт продолжает рассказ:

— В тоннеле мы отсиживались довольно долго. Там люди умирали и рождались. Внезапно появился русский офицер. Это был лейтенант. Он сказал что-то по-русски. Нашлись люди, которые знали его язык. Лейтенант сказал: «Ну, свобода! Теперь вы можете вывесить ваш флаг!» И тогда мы запели «Да, мы любим эти скалы», а потом «Интернационал». Это был хороший хор!

Если бы не русские, неизвестно, чем бы кончилось там, в тоннеле. Мины были заложены... И тот, кто побывал в штольнях, никогда не забудет принести букетик к памятнику на холме.

В Киркенес мы вернемся после того, как побываем в других северных городах страны. Прилетим сюда из Тромсё и опять пешком перейдем границу.

Вадсё — недалеко от Киркенеса, на другой стороне Варангер-фиорда, самого близкого к нашим берегам залива, где могли укрываться «волчьи стаи».

Маленькое фойе, арендованное у кинотеатра, заставлено случайной мебелью. Фильм мы будем показывать не на экране, а просто на белой стене. Киноаппарат поставлен на стол в коридорчике, и там же раздвинута ширма с куклами.

Гости — здесь, впрочем, мы гости, а зрители хозяева — рассаживаются кто куда. Это преимущественно рыбаки Вадсё, принарядившиеся для встречи.

После наших выступлений и просмотра фильма все вместе сели ужинать. На столе — бутерброды с помидорами, колбасой и сыром. Ароматный кофе дымился в чашках. Рыбак, который год назад ездил с делегацией в Ленинград, сказал:

— Мы были на Пискаревском кладбище. Там лежат более полумиллиона человек. Мы видели у себя в Вадсё много фильмов о войне, и есть среди них такие, которые оправдывают войны. Мы должны бороться за мир, чтобы человечество жило.

Потом все спели под аккордеон несколько норвежских и русских песен. Точнее, мы раскрывали рты и невнятно мычали, пытаюсь влиться в хор норвежцев, а затем роли менялись и мычали уже норвежцы.

Среди присутствующих меня заинтересовал пожилой человек с орденом Красной Звезды на пиджаке. Я намеревался поговорить с ним, но он, взглянув на часы и не дождавшись конца ужина, молча поднялся и исчез за дверью.

— Кто это? — спросил я соседа.

— Это? Ханс Вара, рыбак. Он помог спастись двум советским летчикам. Вы найдете здесь много людей, которые помогали вашим.

С Киркенесом Вадсё роднит то, что и здесь все дома новехонькие, причем по той же причине: гитлеровцы уничтожили город.

На севере Норвегии часто и охотно вспоминают о давних связях наших народов. Как глубоко ни копни, убеждаешься: мы и норвежцы мало враждовали, зато много и успешно торговали.

В последней войне русские перешли норвежскую границу как союзники и освободители. Выполнив свою миссию, советские войска незамедлительно покинули Норвегию.

Но, может, в те памятные дни все же случилось нечто, омрачившее наши отношения?

В конце октября 1944 года норвежский король Хокон VII выступил по радио Лондона:

— Нет никаких доказательств, что Россия имела по отношению к Норвегии какие-либо агрессивные планы. Советское правительство и советский народ относятся к нам дружелюбно, их симпатии на нашей стороне. Сегодня мы с восхищением и восторгом следим за героической и победоносной борьбой Советского Союза против общего врага. Долг каждого норвежца — оказывать советским союзникам самую большую поддержку.

Так говорил норвежский король.

А всего пять лет спустя, вопреки историческим традициям, в нарушение возникнувших связей боевого братства, Норвегия вошла в агрессивный блок НАТО...

В Вадсё мои хозяева — супруги Сканке. Эдвард Сканке служит в налоговой конторе, Боргни — секретарь городского архитектора.

До постройки своего дома Боргни и Эдвард жили в бараке, сколоченном на пепелище. Я спросил, нет ли у них снимков этого барака, а также снимков Вадсё после ухода гитлеровцев.

— Вадсё после гитлеровцев? — удивилась Боргни. — Вадсё сорок четвертого года — это просто нет никакого Вадсё. Нечего было снимать.

Боргни хорошо говорит по-русски, и лишь редкие ее фразы звучат не совсем привычно для нашего уха.

На столе появляется груда фотографий. Снимок горящего Вадсё был сделан, должно быть, издалека, с самолета, низко летящего над Варангер-фиордом. Чудовищный столб черного дыма поднимался на сотни метров над светлой каймой бушующего пламени.

Были на столе и снимки старого Вадсё, и разные семейные фотографии, кроме снятых в день свадьбы: они, конечно же, красовались в рамке на стене.

Но кто этот немолодой норвежец? Мужественное, даже несколько суровое лицо, ордена Красного Знамени и Красной Звезды на пиджаке.

— Мой отец, — промолвила Боргни. — Он живет не здесь, а в нескольких милях от Вадсё.

До войны семья Боргни обитала в Хиберге — это совсем небольшой поселок на побережье. Ее отец — рабочий, коммунист. Когда в сороковом году Норвегию заняли гитлеровцы, девяносто жителей Хиберга решили покинуть страну. В поселке было несколько коммунистов. Остальные были просто норвежцами.

Ночью они сели в лодки. Удивительно, что немцы ничего не заметили: вечером выпал молодой снег, светила луна. Должно быть, гитлеровцам не приходило в голову, что можно уйти в бурное море на маленьких лодках.

Люди, бежавшие из поселка, продолжала Боргни, добрались до полуострова Рыбачьего. Они сказали советским пограничникам, что хотят бороться за освобождение своей страны. Когда гитлеровцы напали на Советский Союз, многие норвежцы попросили, чтобы их использовали в борьбе против общего врага.

— И тогда отец вернулся сюда. Он возвращался и уходил снова. Его сбрасывали с парашютом и высаживали с подводной лодки. Он две зимы жил в снежном домике, а весной скрывался в горах, в

пещерах. Отец поддерживал связь с нашими партизанами и с вашими парашютистами, которых сбрасывали в тыл оккупантам. Он следил за передвижением немецких войск, кораблей, подводных лодок.

Боргни перебирает снимки. Голос ее бесстрастен.

— Мои тетя и дядя. Дядю расстреляли, он был вместе с Эгилем Бертеуссеном. Но вы, наверное, не слышали о Бертеуссене? Это коммунист, партизан. Немцы поймали его, заставили вырыть могилу. Стоя на ее краю, он перед расстрелом ободрял товарищей, а в последний момент крикнул: «Норвегия будет свободной!»

Еще фотография.

— Радист Володя. Он жил с отцом в снегах. Погиб.

Боргни добавляет тихо:

— Ваших много погибло. Но и мой отец потерял в войну пять братьев.

На скалах Норвегии

От Вадсё до Вардё вдоль побережья Варангер-фиорда менее ста километров.

Вардё пропах рыбой, и чем сильнее ее запах, тем веселее рыбаки, жители города. Чайки низко летают вдоль улиц, важно восседают на печных трубах. Чайки — это голуби Вардё.

В городской ратуше на стене зала — большая картина «Северная Норвегия в огне». В лодке лежит убитый рыбак, над ним склонились женщины и плачущие дети. На заднем плане пылают дома рыбацкого поселка.

Под гербом города — строки из «Песни Вардё». Ее написал Нурдаль Григ, любимый поэт борцов норвежского Сопротивления. Он погиб на самолете, бомбившем Берлин.

Бургомистр, принимавший нас, сожалеет, что русско-норвежская поморская торговля, которая в давние годы была так выгодна, сейчас «дышит на ладан». Слова-то правильные и, вероятно, искренние. Но из окна его кабинета видны за оградой из колючей проволоки некие отнюдь не торговые сооружения, назначение которых не является загадкой ни для хозяина кабинета, ни для его гостей. Здесь проходит передовая линия НАТО.

В Вардё много членов общества «Норвегия — Советский Союз». На встречу с нашей делегацией собрались и просто любопытные, наслышанные о том, что русские привезли с собой куклу, которая читает уморительную лекцию о любви.

После моего выступления пришло несколько записок. Просили рассказать, почему я написал повесть

именно о Фритъофе Нансене; спрашивали, многие ли знают у нас о великом норвежце.

Да, ответил я, Нансена благодарно помнят в Советском Союзе как друга нашей страны. Его имя узнают уже на школьной скамье, открыв первый том Детской энциклопедии, посвященной планете Земля. Книги об экспедиции на «Фраме» много раз выходили, пожалуй, самыми большими в Европе тиражами. Было издано также пятитомное собрание сочинений самого Нансена.

Я спросил слушателей, не знают ли они людей, встречавшихся с Нансеном здесь, в Северной Норвегии. Пришла записка: «Я видел Нансена. Буду рад видеть советских гостей у себя дома завтра вечером. Георг Габриельсен».

Габриельсен оказался рослым седовласым человеком, которому можно было дать и шестьдесят пять и восемьдесят пять: перевалив за полсотни, сухопарые норвежцы в общем меняются мало.

— Да, я видел Нансена, — начал он. — Это было вскоре после того, как мы, норвежцы, разорвали унию со Швецией. Нансен приехал вместе с премьер-министром. Все собрались у церкви. Премьер-министр сказал, что великие державы обещают быстро признать нашу независимость, если Норвегия станет не республикой, а монархией. Тут один рыбак вдруг как заорет во все горло: «Правильно! Только пусть во главе будет Нансен!»

Хозяин дома прошел к книжной полке и стал рыться там, что-то бормоча. Потом протянул старые журналы, вышедшие в 1961 году, к столетию со дня рождения Нансена.

— Война опустошила наш север, — произнес он как будто без связи с предыдущим. — Но никакой войны не было бы, если бы всюду у руля стояли настоящие люди. Такие, например, как Нансен.

Мы разглядывали иллюстрации. Король Улаф возлагал венок на гранитную могильную плиту. Другой снимок изображал Одда, сына Нансена у могилы отца.

— Вы знаете, что сын Нансена — архитектор? Когда гитлеровцы заняли страну, он поцапался с ними. Его посадили в концлагерь. Я думаю, что, если бы был жив сам Нансен, он тоже примкнул бы к Сопротивлению.

Габриельсен снова направился к книжной полке и, взяв толстый том в красивом переплете, дал его Раисе Алексеевне:

— «Наши погибшие, 1939-1945 годы», — перевела Раиса Алексеевна.

— Прочтите там, где закладка.

— «Кристофер Габриельсен, рыбак из Вардё, родился 28 апреля 1904 года, — читала Раиса Алексеевна. — Погиб 13 сентября 1941 года вблизи Рольф Сейхави в Фин-марке на теплоходе «Рихард Витт», торпедированном немецкой подводной лодкой».

— Это мой брат, — тихо произнес хозяин. — Здесь четыре таких тома. В них названы все погибшие в те годы. Одиннадцать тысяч коротких биографий. Эти памятные книги можно купить. Но семьи погибших получили их бесплатно.

Поставив том на полку, хозяин спросил, не изданы ли и в Советском Союзе подобные книги?

— Нет, — сказала Раиса Алексеевна. — Нет, не изданы. Одиннадцать тысяч — это четыре тома. Если считать мирных жителей и замученных гитлеровцами военнопленных, мы потеряли в войну двадцать миллионов человек. Их имена заняли бы, заняли бы... Да, больше тысячи восьмисот таких томов...

Покинув Вардё, теплоход берет курс на север.

Слева по борту тянется мертвый скалистый берег. Ни деревца, ни кустика. Круто вздымаются мысы, далеко выдвинувшиеся в море. Темнеют расщелины

фиордов, из глубин которых выходили на разбой подводные лодки.

Раиса Алексеевна рассказывает, что где-то здесь, у северного побережья полуострова Варангер, в октябре 1944 года появились советские торпедные катера. Скрытно подойдя к берегу, они взяли на борт троих опухших от голода людей. Их знали лишь по кличкам: «Знаток», «Моряк», «Смелый».

Восемь с половиной месяцев эти трое, сброшенные на парашютах в тыл врага, следили за передвижениями гитлеровских войск и кораблей. Уходили от облав, болели, обмораживались, почерневшая кожа слезала лоскутьями. И однажды обычную шифровку в штаб заключили необычные слова: «Сил нет, просим быстрой помощи».

До войны Владимир Лянде — Моряк — был электриком «Ростсельмаша», Анатолий Игнатьев — Смелый — работал токарем в Калининне, Михаил Костин — Знаток — служил радистом на рыболовецком флоте в Мурманске. Никто из них понятия не имел о разведке в тылу врага. Каково было им бесконечной полярной ночью, когда, таясь в снежной норе, трое слушали тревожную тишину: близкий хрип рвущихся с поводков собак означал для них пытки и смерть...

Раиса Алексеевна войну провела на севере. Служила на Северном флоте, зная немецкий язык, была переводчицей. Награждена орденом после взятия нашими войсками Киркенеса. Она многое видела и многое помнит.

У «макушки Европы»

К Хаммерфесту мы подходили светлой ночью. Пассажиры клевали носом в салонах. Другие слонялись по палубе, боясь проспать самое интересное: «макушку Европы».

Ее мы достигли после полуночи. Редкий турист не отмечает в своих путевых записях, что в действительности материк Европы кончается довольно невзрачным мысом Нордкином, тогда как прославленный Нордкап — всего лишь северная оконечность острова Магерё, расположенного возле материка. Но красивые дипломы, подтверждающие, что такой-то бесстрашный путешественник действительно достиг самой северной точки Европы, получают туристы, посетившие Нордкап.

Я заранее решил, что начну в Хаммерфесте с паломничества к «Меридиану». Он был виден на мысу еще с теплохода. Вернее, не «он», а «она», полированная колонна, увенчанная позеленевшим бронзовым глобусом. Вторую точно такую же воздвигли в прошлом веке на Дунае, возле Измаила.

Между этими двумя точками лежит знаменитая русско-скандинавская дуга. Наш крупнейший астроном Василий Яковлевич Струве руководил ее измерением из конца в конец точно по меридиану. Дугу прошли пешком со стальной измерительной лентой. Геодезисты отправились в путь вскоре после изгнания Наполеона из России. Весть о восстании декабристов застала их за работой. Они закончили измерения лишь в канун Крымской войны.

Золотые буквы на розоватом граните сообщают, что именно здесь, в Хаммерфесте, на широте $70^{\circ}40'11,3''$ находится северная оконечность гигантской дуги

меридиана длиной в 25°10′. Сказано, что «геометры трех наций трудились с 1816 по 1852 год».

Вот еще повод для размышлений о давности русско-скандинавского сотрудничества не только в полярных водах, но и в исследованиях на суше.

Хаммерфест не лишен декоративности. На главной улице — чучело белого медведя. мех по хребту зверя вытерт прикосновениями ладоней. Редкий турист удержится от соблазна сняться в эффектной и вполне безопасной близости с самим «владыкой Арктики».

Город застроен подковой на узкой полосе, огибающей залив. От нее часть кварталов отростком вытянулась вдоль боковой долины, по берегу небольшого озера. Свободного места больше нет, скалы тесно зажали городские кварталы. Иные смельчаки, впрочем, долбят камень на крутизне, выравнивая площадку, чтобы прилепить домик.

Гитлеровцы жгли Хаммерфест в ветреный день. Аксель Валь, знакомивший нас с городом, предложил пойти на кладбище. Зачем же?

— Если хотите, это наш парк. Кроме того, вы увидите там похоронную часовню. Единственное здание, не тронутое пожаром.

Над темными надгробьями распускалась рябина. Подальше, у ручья, пышно цвела черемуха.

— В Хаммерфесте девять месяцев белая зима и три — зеленая зима, — усмехнулся Валь. — Вы слышали, наверное, что наш город первым в Европе осветил улицы электричеством? Это не от богатства. Почти семьдесят зимних дней солнце забывает о Хаммерфесте, не показываясь над горизонтом.

Рассказываю Акселю о Норильске. Да, он слышал об этом удивительном городе.

— Отсюда до Осло примерно столько же, сколько от Осло до Гибралтара, — продолжает Аксель. — Здесь нет железных дорог. Море — вот наша дорога. Чтобы

выпить кружку пива и переброситься словечком с добрым знакомым, северянин готов пройти десятки километров. Люди живут разбросанно. Здесь, особенно в маленьких поселках, до всего далеко. Далек до церкви, врача, школы. Месяцы темной ночи гасят энергию и истощают юмор. Но люди не покидают этот край. Они патриоты. Кроме того, им трудно найти дело на юге.

У Акселя образный язык. Спрашиваю одного из спутников, не пишет ли наш гид стихи.

— Аксель — портье гостиницы, и ему некогда думать о поэзии, — возражает тот. — Он образованный человек, но едва ли ему удастся найти здесь другую работу. Аксель — коммунист, больше тридцати лет в партии. Однако, погодите, стихи он, кажется, действительно сочинял. В главной тюрьме гестапо в Берлине. Или, может, в гитлеровском концлагере под Гамбургом, я уж теперь не помню, он не любит рассказывать обо всем этом.

...Покинув «макушку Европы», идем к Тромсё, чтобы длинным морским переходом завершить полукруг вдоль северного побережья Норвегии. Ненастье сопровождало нас. Лишь перед самым Тромсё ветер разогнал тучи. Солнце высветило великолепный белый мост, перекинутый через пролив с материка на остров, застроенный кварталами города.

В Тромсё чувствовалось, что мы уже изрядно спустились к югу.

Выставленные перед магазинами сувениров, как и в Хаммерфесте, чучела белых медведей страдали от солнца и от бесцеремонности туристов. Рядом на клумбах цвели тюльпаны. По переулкам буйно зеленели «пальмы Тромсё», взглянув на которые хотелось воскликнуть: «Не может быть!» Трехметровые могучие растения совершенно напоминали вытянутый с помощью неведомого эликсира роста скромный

борщевик. Как я потом узнал, это и был наш борщевик, семена которого моряки-тромсейцы случайно завезли из Игарки. Попав в относительно мягкий, влажный климат, сибиряк показал, на что он способен.

Музей тромсейцы построили в парке.

Можно было подумать, что утварь в витринах первой его комнаты собрана под Вологдой или Архангельском. Там были берестяные туеса и кошелки, деревянные толкуны для картошки. По соседству оказались уже исконно русские вещи, найденные на древних становищах поморов в мерзлой земле Шпицбергена. Главным экспонатом была драная выцветшая шляпа из черного фетра с обрывками парадных кистей. Ее носил голландский полярный путешественник Виллем Баренц, погибший в 1597 году в Ледяной гавани у северной окраины Новой Земли.

Другие экспонаты также относились к экспедициям, которые никогда не будут забыты летописью полярных исследований. Многие из них не миновали Тромсё. Здесь снаряжались их корабли и пополнялись экипажи.

Заключает нашу программу осмотр Тромсё с высоты орлиного полета.

Едем через мост. На материковом берегу — станция канатной дороги. Кабина поднимает нас на сотни метров. Небольшая смотровая площадка над бездной. За спиной замшелые камни горной тундры, олени, ищущие корм.

По синему стеклу пролива скользит белый корабль. Здесь начало пути, по которому отправилась в поход вокруг севера Евразии «Вега» Норденшельда, ушел с надеждой и вернулся с триумфом «Фрам», над которой позднее поднялся гидроплан «Латам» с Руалом Амундсеном на борту.

Чтобы увидеть эту дорогу, почувствовать дух этого города, сюда, в Тромсё, собирался приехать уже безнадежно больной Чехов, мечтавший о совершенно

новой пьесе, сюжет которой, по воспоминаниям Станиславского, «был как будто бы не чеховский». Последнее действие этой так и не написанной пьесы должно было происходить на затертом льдами корабле экспедиции, идущей к Северному полюсу.

Чехов, совершивший в свое время путешествие в тарантасе через всю Сибирь на Сахалин, по-деловому готовился к поездке в Норвегию. Уже были найдены переводчики, определено время: начало осени 1904 года.

Это год смерти великого писателя...

А вот Александр Грин по совету Горького даже начал писать роман «Таинственный круг», герой которого, Фальк Нильсен, приходит на готовый к отплытию «Фрам». Команда давно укомплектована. Но Фальк произносит страстную речь. Он молод, здоров, шутя сгибает пополам медную монету пальцами.

— Фальк Нильсен, — едва веря себе, слышит он голос Нансена, — вы, видно, родились под счастливой звездой. Ступайте к нашему доктору. Он осмотрит вас, и в случае благоприятного результата осмотра вы можете принести на «Фрам» свои вещи.

Только Грин, романтик и фантазер, мог придумать такое...

Впрочем, подождите! Ведь последним на «Фрам» был принят ставший общим любимцем Бент Бентсен. И произошло это именно в Тромсё, где он случайно заглянул на судно во время стоянки. Нансен безошибочно оценил его. Через полчаса Бентсен перетащил на «Фрам» свой необременительный морской сундучок.

Чем не судьба Фалька Нильсена?

После Тромсё был перелет в Киркенес, граница, приезд к заставе в 7.00.

Иногда покидаешь чужую страну с чувством облегчения. Иногда — в состоянии некоторой сумятицы,

когда хочется поскорее вернуться домой, спокойно разобраться в противоречивых впечатлениях. В ту поездку я уезжал из Норвегии с ощущением, что расстался с близкими, хорошими людьми.

Да, мы встречались преимущественно с друзьями нашей страны. С теми, кто вместе с нами боролся против общего врага. С теми, кто верил в необходимость спокойного добрососедства между нашими странами.

Я не знаю, остались ли сегодня прежними северяне, сердечно принимавшие нас. Может, некоторые изменились не только внешне. Кое с кем мы встречались позднее в Москве, в обществе «СССР — Норвегия». Первое время переписывались. Потом обменивались лишь новогодними поздравительными открытками. Время и отдаленность разобщает людей, а побывать еще раз на севере Норвегии мне не довелось.

Но как горько было читать в газетах, что там, где конвои преодолевали смертельно опасные воды, где общая цель сблизжала людей, теперь неподалеку от нашей границы гремят корабельные залпы больших маневров военно-морских сил НАТО, а наши недруги исподтишка готовят в Гренландии опорные пункты для подводной войны в арктических водах.

И все же хочется верить в перемены, в новые, куда более дружественные отношения между нами и нашими северными соседями.

Начало октября 1987 года ознаменовалось большими торжествами в Мурманске. Михаил Сергеевич Горбачев

вручал городу-герою орден Ленина и Золотую Звезду. Были волнующие встречи с трудящимися Мурманска, с ветеранами, с разведчиками арктических месторождений нефти и газа, с экипажем атомного ледокола «Россия», с портовиками Заполярья, с коллективом находящегося в Мончегорске комбината

«Североникель», с моряками надводных и подводных кораблей Краснознаменного Северного флота...

Многие важные проблемы обсуждались на „этих встречах, в том числе вызвавшее отклики во всем мире предложение о том, чтобы Север планеты, Арктика стали зоной мира, чтобы начать переговоры об ограничении и сокращении военной активности в этом регионе.

Советский Союз положил уже хорошее начало — демонтировал пусковые установки ракет средней дальности на Кольском полуострове, ограничил военные учения у рубежей соседних скандинавских стран.

Было также предложено расширить мирное сотрудничество в освоении ресурсов Арктики, вплоть до создания смешанных фирм для разработок нефти и газа на нашем северном шельфе. Огромным было бы общечеловеческое значение совместного координированного изучения Арктики, общего комплексного плана охраны ее природы.

И, конечно, речь шла о Северном морском пути, как кратчайшей морской дороге из Европы на Дальний Восток, в Тихий океан. Было заявлено, что при успешной нормализации международных отношений Советский Союз мог бы открыть свою национальную магистраль для иностранных судов, обеспечив их проводку во льдах с помощью советских ледоколов.

Превращение северных земель и вод в зону мира — какая поистине благодарная международная задача! И за Советским Союзом тут дело не станет!

У главного фасада Отечества

Нужны люди! Очень нужны! Но не всякие...



В морях Севера начинали одиночки, смельчаки и непоседы, которых гнал прочь от родных очагов возвышающий человека дух поисков и жажда открытий. Возвращались не все, и не всегда самые смелые, упорные в достижении цели. Иногда случай или незначительная, казалось бы, ошибка ломали самые предусмотрительные расчеты.

Корабли европейцев шли с XVI века в Северный Ледовитый океан ради поисков кратчайших путей торговли с Индией и Китаем. XIX век прошел под знаком бесплодных попыток достичь Северного полюса в порывах национального самоутверждения.

Отыскать путь во льдах — и вернуться! Поднять над заветной точкой флаг — и вернуться!

Но уже самые первые, самые давние экспедиции встречали людей там, где постоянная жизнь казалась непредставимой. Рождались легенды о каких-то особых существах, приспособившихся к мраку и холоду.

А это были обыкновенные люди, коренные жители студеной земли. Север слышал уже тысячелетия назад крики охотников на мамонтов. Азию и Америку соединял когда-то Беренгийский мост — участки суши, над которыми плещутся теперь волны Берингова пролива. Там первобытные люди, будущие первые коренные американцы, переходили из нынешней Сибири на Аляску. Недавние открытия археологов подтвердили это. Так же, как и существование человека в Якутии свыше ста тысяч лет, а его отдаленных предков — возможно, более миллиона лет назад.

Следы древних обитателей не найдены лишь в Антарктиде. Берег самого холодного материка Земли, где минимальная температура близка к отмеченной на поверхности Марса, первый человек увидел немногим более полутора веков назад. Он, этот человек, находился среди экипажей русских кораблей «Восток» и «Мирный».

В Антарктиде и сегодня нет постоянного населения. Но там уже десятки научных станций. К ее берегам ходят корабли и летают самолеты. Воздушный путь связал ледяной континент с Москвой и Ленинградом.

Сегодня — только научные станции. А завтра? Антарктида богата углем, железом, медными и свинцовыми рудами, там найдены марганец, молибден, графит...

Нам пока еще не очень тесно на нашей старой планете.

Но в современных городах-гигантах жизнь человека порой едва переносима. До двухсот пятидесяти тысяч

жителей на квадратный километр каменных и железобетонных многоэтажных клеток вдоль почти не видящих солнечного луча улиц-ущелий — разве об этом мечтало человечество?

Иные фантасты уже в конце XXI столетия или в начале XXII отправляют землян со своей постепенно переуплотняемой планеты для колонизации чужих миров. Наверное, они спешат. Но вот отрывок из вполне деловой статьи доктора географических наук Г. Аграната: «Свободных или, по крайней мере, «недогруженных», с точки зрения возможностей природной среды, территорий вообще на земном шаре становится все меньше».

Все меньше? Но сколько же?

Новейший «Демографический энциклопедический словарь» отвечает: «На Земле заселены почти все пригодные для жизни людей и их хозяйственной деятельности пространства...» К незаселенным областям относятся дальние приполярные районы, области, расположенные выше 5000 метров, и основная часть гигантских пустынь Азии и Африки.

Еще справка из того же словаря: при сохранении темпов прироста населения начала 1980-х годов народонаселение мира всего через 40 лет примерно удвоится.

Значит, это произойдет при жизни ныне живущего поколения. Освоение «недогруженных» территорий станет неизбежным для человечества. Можно полагать, что с каждым годом Север будет все больше занимать умы.

«Северное притяжение» — звучит поэтично. Ну, а «северная необходимость» — так ли это плохо? Может, я подобрал не совсем удачное выражение? Но оно, на мой взгляд, предполагает деловую, повседневную работу, размах выверяется трезвым расчетом, сочетается со строго соблюдаемой заботой о природе.

Северу нужны люди. Там, куда указывает северный конец стрелки компаса, — уголь, нефть, газ, никель, цветные металлы, пресная вода, гидроэнергия...

И люди идут на Север. Приполярье Западной Сибири, Чукотка утроили, учетверили население. За последние годы оно резко выросло на Аляске, в северном поясе Канады.

Практичным американцам и канадцам показались неожиданными ответы на вопрос, что именно влечет людей в места, довольно далекие от центров цивилизации. Оказывается, желание жить и работать среди чистой природной среды! И так ответили не одиночки, а, примерно, от четверти до половины опрошенных. Схожие ответы услышишь на Таймыре, на Ямале, в Эвенкии, в Якутии, на БАМе.

Север многолик. Это буровая в тундре, причал в Тикси, рудник Талнаха, палуба атомного ледокола. Выбор широк. И все же не каждый способен стать северянином, полярником. Таким, чтобы на Севере ему легко дышалось, чтобы пурга не пугала, мороз бодрил, неизведанность притягивала.

Человечество и впредь станет продвигаться на Север. Конечно, никакого перенаселения народов не произойдет. Просто найдется достаточно людей, которым Север — по душе. Вон еще в конце XVII века житель Тобольска Семен Ремезов, зодчий и картограф, историк с поэтическим даром, писал: «Воздух над нами весел и в мерности здрав... Земля паче всех частей света исполнена пространством...»

Пространство-то пространством, но не больно ли оно выстужено, выдуто, сковано стужей, перемертвено вьюгами? Не слишком ли все это — во вред человеку, не расшатывает ли здоровье, не укорачивает ли жизнь?

У нас больше всего долгожителей на Кавказе. На первых местах — Дагестан и Азербайджан. А на одно из следующих претендует... Якутия! Да, наихолоднейшая

из автономных республик, о которой местный поэт сказал: «Здесь солнце стынет, а слезы мгновенно становятся как дробь. Шуршит дыханье». Действительно так: пар мгновенно превращается в мельчайшие ледяные кристаллики и их чуть слышное шуршание называют «шепотом звезд».

Но это — поэзия. А вот что говорит медицина.

— Природные условия сибирского региона постоянно мобилизуют нашу сопротивляемость болезням. По этой же причине, я думаю, рано или поздно сюда поедут люди отовсюду. За восстановлением жизненного тонуса организма путем его тренировки в преодолении трудностей.

Это мнение академика Академии медицинских наук В. П. Казначеева. Разве случайна популярность сложнейших туристических маршрутов на Севере? Не биологическая ли и психологическая потребность задерганного и физически ослабленного горожанина гонят его в пороги горных рек, под наскоки шквалов, чтобы он вернул веру в себя, в крепость своих мускулов, в способность возродить выносливость далеких предков? И академик говорит с уверенностью:

— Пройдет немного времени, и в Сибирь поедут не только за интересной работой, но и за здоровьем.

Север нужен людям! И Северу нужны люди. Сегодня и особенно завтра. Но не всякие. Сильные духом, крепкие, выносливые. Специалисты, любящие дело. Ведь северный рубль не так длинен, как может показаться. Случайный, бесполезный человек в северных широтах не удержится.

Вовсе не обязательно становиться пожизненным северянином. Достаточно, наверное, десяти — пятнадцати лег, отмеченных красной строкой в биографии. А приобвыкнуть к непривычным условиям помогают надежные рекомендации целевой программы «Здоровье человека в Сибири». Их практическая польза

проверялась в нефтегазоносной Западной Сибири, где особенно заметен прилив нового населения.

Когда я прочел первые сообщения о сибирской нефти, мне не нужно было искать описания мест счастливых находок. Память сохранила впечатления давней поездки в низовья Оби и давних же коротких рекогносцировок на обско-енисейском водоразделе, в долинах рек Кети и Каса.

Правда, это место несколько южнее затерянных на картах точек, где буровики добирались до нефтеносных слоев. Но велика ли разница? Тут и там ржавая болотная вода, безлюдье, тоскливое ощущение оторванности от всего привычного, облегчающего жизнь, чего человек обычно и не замечает до тех пор, пока это привычное вдруг исчезает, становится недоступным.

Нефтяную Западную Сибирь в подобной первозданности я уже не застал. Новое знакомство состоялось лишь в середине семидесятых годов, когда я работал сценаристом в группе, снимавшей документальный фильм «Страна наша Тюмения».

В этих краях встретились разные уклады, несхожие образы жизни. Нефтяные вышки, горячая атмосфера поиска, растущие города, электронно-вычислительные машины— и устоявшийся быт оленеводов, охотников, рыбаков, беседы у костра, древние обычаи, предания старины. Не просто было добиться, чтобы одно не мешало другому, чтобы коренные обитатели тундры без помех занимались бы своими привычными делами.

Потом я снова побывал у газовиков и нефтяников в середине восьмидесятых. Не только в «Стране Тюмении», но и у томичей, на промыслах, затерянных в болотах Васюганья.

Поездки разделяла целая эпоха. И здесь не все перемены со знаком «плюс».

Страна получает от Западной Сибири больше половины добываемой нефти и природного газа, но это дается большим напряжением сил. Осваиваются все более отдаленные месторождения. Увеличивается глубина бурения. Некоторые скважины, оглашавшие тайгу и тундру ревом фонтанов, со временем поутихли, и нефть из пластов высасывают различными способами. Чем дальше, тем сложнее и дороже. Затраты на одну тонну добычи сибирской нефти за десятилетие почти удвоились.

Гиганты Севера вышли на проектную мощность. Нижневартовск отметил добычу двухмиллиардной тонны самотлорской нефти. Проектного уровня достиг Уренгой. Сибирское углеводородное сырье получают многие наши регионы и зарубежные страны. Газовики севера Сибири вывели Советский Союз на первое место в мире по добыче голубого топлива.

Нижневартовск, Надым, Уренгой, Новый Уренгой...

Когда в далеких молодых городах появляется первый светофор на перекрестке, первая дискотека в отвоеванном молодежью временном гараже, когда открывается филиал техникума, приезжают на гастроли звезды столичной эстрады, пусть не первой величины, интерес к этим городам идет на убыль. Появляются другие, где все вроде бы начинается сначала, но уже как-то по-иному, ступенькой выше, а в чем-то и труднее.

Уренгой передает эстафету Ямбургу.

Именно газоконденсатное месторождение Ямбурга уже в двенадцатой пятилетке и в более отдаленной перспективе должно давать основной прирост добычи газа. Запасы для этого достаточные.

От Нового Уренгоя тянут к заполярному Ямбургу железную дорогу. Но окончится ли здесь стальная колея?

Посмотрите, как по сибирским меркам близки к Ямбургу Игарка, Дудинка, Норильск! Грубо прикиньте

масштабной линейкой: до Енисея расстояние короче, чем от Сургута до Ямбурга. Прямой выход в Енисейское Заполярье, к Норильску вполне возможен.

И я вспоминаю одно из последних интервью с Николаем Николаевичем Уранцевым. Его спросили, о чем он мечтает.

— Приехать в Норильск по железной дороге, — ответил старейшина сибирских геологов.

Ямбург? Какое-то чужое слово для Ямала. Тут привычнее другая топонимика: Моррасале, Тамбей, Сёяха, Хальмерседе, Яптиксале... И вдруг свойственное скорее немецкому языку окончание «бург».

Мне казалось, что я уже встречал этот самый Ямбург в какой-то старой книжке. Не давало мне это покоя. Рылся— и нашел. «К верховьям исчезнувшей реки», выпущена небольшим тиражом в 1930 году. Это дневники экспедиции Академии наук СССР. Там не Ямбург, а Ямбур, фактория из двух изб. Абсолютная снежная пустыня, голая тундра, одиночество, затяжные морозы, металлически скрипучий снег...

Ямбур, или по-нынешнему Ямбург, — от ненецких слов, означающих «большой», «большое» и «болото».

Большинство нефтепромыслов расположено в Среднем Приобье, в поясе Ближнего Севера. Газ природа упрятала дальше, к Полярному кругу и еще севернее. Глубоководность и протяженность сибирских рек, стыкующихся с Северным морским путем, подключает его к обслуживанию гигантского нефтегазоносного комплекса.

Транспортное освоение Ямала началось не с Ямбурга, а с Харасавэя.

В Арктике противоречия между флотом и берегом обнажены предельно. Нет, речь не о таких портах, как Пе-век, Дудинка, Игарка. Тут все же некоторое равновесие в техническом уровне.

Главное противоречие — самовыгруз. То есть когда сверхсовременное судно подходит к берегу, на котором от сотворения мира разгружались разве что рыбацкие баркасы.

Я видел одну из таких первых разгрузок на Ямале у мыса Харасавэй. Сам мыс — возле Шараповых Кошек. Кошками здесь называют острова.

Выгружались прямо на лед, за льдом — тундра. Там на физической карте — штриховка болот, голубые пятна озер, синие извивы вряд ли кем-либо сосчитанных речек. И на сотни километров — хотя бы признаки дороги. Да их в здешней тундре и прокладывать запрещено: экология. Значит, вся надежда на реки, море и отчасти на авиацию. Зимний морской завоз надежнее летнего. На летних дорогах от берега до поселка газовиков тонули вездеходы и тяжелые грузовики. Был случай: начали бурить скважину, бур натолкнулся на что-то твердое. Оказался трактор-утопленник, причем даже с запасом горючего. Никто не помнил, когда он провалился в промоину. Его прикрыл оттаявший верхний почвенный слой, сползший по ледяной подстилке с соседнего холма.

И к Харасавэю суда стали ходить преимущественно зимой. Путь им пробивают атомные ледоколы. На припай выгружаются десятки тысяч тонн. По ледяным дорогам их доставляют к поселку. Перерыв только в те дни, когда Харасавэй передает предупреждение: «Всем, всем, всем! Задраить окна и двери! Движение по поселку прекратить. Выходить лишь в случае крайней необходимости и не меньше, чем по двое». Это значит, что свирепствует ураганная пурга.

А что в Ямбурге?

Он не на открытом морском побережье. Быстрому становлению Ямбурга помогли реки. По Туре, Иртышу, Оби, Обской губе были доставлены на баржах из Тюмени трехсоттонные полностью готовые блоки

установки комплексной подготовки газа. На месте их лишь монтировали. Результат: «фабрику газа», по масштабам сравнимую с крупным заводом, в Ямбурге возвели вдвое быстрее, чем на Уренгое. Вот реальность стратегии ускорения!

Летом 1987 года ледоколам впервые удалось прибуксировать часть superbлоков морским путем по пробитому во льдах каналу.

Проектировщики и судостроители готовятся к надежному освоению побережий, не знающих портов и причалов. С моря поведет наступление плавучая база с техникой, преодолевающей водные преграды. Для прибрежных поселков проектируется плавучий бетонный завод, способный приткнуться к берегу и работать при любых холодах.

Первые газопроводы от Ямбурга, в том числе «Прогресс», идущий к западной границе страны, строятся и действуют.

Для Заполярья принята теперь жесткая экологическая схема. Учитываются пути миграции оленей: в таких местах трубы поднимаются на опоры. Предусмотрено параллельное газопроводам строительство дорог с покрытием, оберегающим тундру от глубокой колеи автомашин и вездеходов. Газ проходит через станции охлаждения, чтобы трубы не нагревались, не нарушали покой вечной мерзлоты.

Природные условия многих районов той полосы, куда строительство Байкало-Амурской магистрали также привлекло тысячи и тысячи людей, местами напоминают зону Крайнего Севера. Среднегодовая температура ниже нуля, случаются пятидесятиградусные морозы, капризничает вечная мерзлота. Кроме того, здесь снегоголовые хребты, частые землетрясения, иногда незамечаемые человеком, иногда сильные. Второй Транссиб

пересекает сотни рек, в том числе могучую Лену, давний путь к Северному Ледовитому океану.

В поясе Байкало-Амурской магистрали — запасы коксующихся углей, железа, меди, свинца, молибдена, алюминиевого сырья, асбеста. Тайга подступает к железнодорожной колее, и разумная вырубка полезна для спелых и перестойных лесов с непроходимым буреломом.

Второй Транссиб, как единая сквозная магистраль, включает ранее построенные восточные и западные участки, которые теперь связала превышающая три тысячи километров колея БАМа.

На западе второй Транссиб ответвляется от первого в Тайшете. К этому железнодорожному узлу с юга Красноярского края приходит линия из Абакана. Взгляните на карту: Тайшет — это лишь немного восточнее границы, отделяющей край от соседней Иркутской области. Какая-нибудь сотня километров...

Бам достигает на востоке Комсомольска-на-Амуре, сокращая по сравнению с Транссибом примерно на тысячу километров расстояние до Советской Гавани, до Ванино. А из этих портов корабли идут на Сахалин, Камчатку, Чукотку, на трассу Северного морского пути, в просторы Мирового океана...

Я был на БАМе перед укладкой «золотого звена». Проехал от Северобайкальска по западному участку. И на станции Кунерма с волнением провожал пассажирский поезд, уходящий в Красноярск. Обычный поезд с точным расписанием по московскому времени.

БАМ — в работе.

Предстоит тонкую ниточку стального пути превратить в первоклассную электрифицированную артерию с высоким уровнем автоматизации, достроить города и поселки, возвести депо. А главное — создавать, развивать мощные ТПК для использования

природных богатств, которые сделала доступными новая магистраль.

Первый из них, Южно-Якутский, круто повернул жизнь отдаленного уголка республики, не знавшей железных дорог. Малый БАМ, ответвление от главного, пришел к месторождениям угля и железа. Возникли угольный разрез большой мощности, обогатительная фабрика, теплоцентраль, город Нерюнгри. Комплекс экспортирует часть коксующегося угля в Японию. В перспективе — развитие металлургии.

Другая, северная ветвь Малого БАМа, дает начало Амуро-Якутской магистрали. Она уже строится. Новый путь протяженностью 830 километров пройдет через Беркакит и Томмот к Якутску по территории, щедро наделенной богатствами недр, даст новый выход на Лену, близкий к ее низовьям, к арктическому порту Тикси.

Капитан «река — море»

Мне кажется, что роль рек в освоении северных окраин Сибири еще не оценена полной мерой. Реки и полярные моря исторически работали и продолжают работать друг на друга.

Новый тип судов класса «река — море» появился на реконструированной Большой Волге. Он дал ей прямые рейсы в Скандинавию, в порты Средиземного моря, к берегам Африки.

Но гораздо раньше, чем суда нового класса, появились у нас капитаны «река — море». Веря в будущее, они на обычных пароходах отваживались уходить в ледовые моря.

На Енисее среди таких капитанов первенствовал Константин Александрович Мецайк.

В Пясинском походе я лучше узнал его. Расспрашивал тех, кто с ним долго работал. Наше знакомство стало более тесным. Я навещал капитана каждый свой приезд в Красноярск. Рассказы заполнили толстую тетрадь, куда были вклеены и разные беглые записи.

Последний раз застал Константина Александровича за сборами. На рассвете он, тогда уже капитан-наставник, уходил в плавание. В небольшом чемодане, аккуратно застеленном газетами, лежали мореходные таблицы, шерстяные носки, меховая шапка и несколько жестяных коробочек с любительским чаем.

Константин Александрович отправлялся на Север. Это была его шестьдесят третья навигация.

Почему я решил вернуться к судьбе этого человека? Уже сама профессия, казалось бы, отсекала его от исследователей и открывателей, оставивших свои имена в истории Севера: речной капитан. «Отдать

швартовы!», «Полный вперед!», от пристани до пристани, там погрузка, тут выгрузка...

Я возвращаюсь к судьбе капитана потому, что она — как бы зеркало знаменательных перемен, превративших Енисей в брата океана.

Странно звучащую фамилию Константин Александрович унаследовал от далеких предков-венгров. Красноярцы украинизировали се, переделав в Мецайко. Был на Енисее другой известный капитан, Очеретько, по прозвищу «Кажу». Вот и получилось: Мецайко и Очеретько.

Из шестидесяти трех навигаций Константина Александровича полсотни пришлись на Енисее. Сибирский богатырь формировал его биографию. Можно, конечно, сказать, что капитан стал живой историей реки. Но так говорят и о свидетелях событий. Мецайк же относился к действующим лицам, притом к главным.

На полсотню его енисейских навигаций выпали последние годы царизма, революция, гражданская война, колчаковщина, первые годы Советской власти, довоенные пятилетки, Великая Отечественная, полтора десятка послевоенных лет.

На них выпали также первые попытки регулярных плаваний через Карское море, закладка портов в северных енисейских плёсах, появление ледоколов, рождение Комсеверпути, реальная транспортная связка Енисея с рождающейся сквозной дорогой во льды — дело, которому капитан отдал годы жизни, — и многое другое, предопределившее особое значение великой реки в судьбах Севера.

Перебирая записи в своей тетради «К. А. Мецайк», я старался выявить то главное, что определило жизненную позицию этого резковатого, «неуютного» человека, лицо которого часто выражало сдерживаемое недовольство, а улыбка казалась усмешкой.

Думаю, что главным в его жизни всегда было дело, служба реке и морю, к которой подошло бы почти забытое теперь слово «беспорочная». Беспорочная служба. Требовательность к себе и к другим. Порядочность. Сохранение чувства достоинства при любых обстоятельствах. Никогда не видел я в нем и тени угодничества, заискивания перед начальством.

Судьба далеко не всегда была к нему благосклонна.

Мецайк родился не в Сибири, но в северных краях, под Мурманском. Плавать на промысловом суденышке начал с девяти лет. Отец, потомственный моряк, ходил из гаваней Кольского полуострова на Новую Землю, бывал в портах Норвегии.

В двенадцать лет Костю определили юнгой на сторожевой крейсер «Вестник». Командир крейсера, называвший юнг за тонкие ребячьи голоса «чижами», считал, что из них без подзатыльника ничего путного не выйдет, для закалки заставлял спать вместо коек на бочках или прямо на палубе.

Потом Мецайк стал матросом второй статьи на «Андрее Первозванном», построенном для научных исследований под руководством знатока морей, профессора Книпо-ича. По совместительству смышленного матроса определили учеником к молодому ихтиологу Исаченко. Тот участвовал в студенческих выступлениях, однажды казаки исполосовали его нагайками. На корабле он слыл вольнодумцем. Матрос получал от него брошюрки, которые можно было читать ночами без свидетелей, а на день прятать понадежнее.

На «Андрее Первозванном» Мецайк ходил до тех пор, пока страшный ураган не выбросил судно на камни. Он успел к этому времени окончить курс мореходки и получил диплом штурмана малого каботажного плавания.

После аварии Мецайк вместе с частью команды «Андрея Первозванного» перешел на корабль «Св.

мученик Фока».

Это был парусный барк со слабой машиной. Он ходил на промысел зверя в горле Белого моря, возил грузы в норвежский порт Вардё.

Во время стоянки в Архангельске Мецайк познакомился с молодым офицером, гидрографом Георгием Яковлевичем Седовым. Тот расспрашивал о льдах, ветрах, течениях, о работе научно-промысловой экспедиции. Видимо, Седов не был удовлетворен своей службой и искал какое-то большое интересное дело. Однако об экспедиции к Северному полюсу речь тогда как-то не заходила.

Седов понравился Мецайку. И если бы штурман оставался на «Св. мученике Фоке» до 1912 года, когда корабль был арендован для экспедиции Седова, он, возможно, тоже отправился бы к полюсу. Но к тому времени в жизни Мецайка произошли неожиданные — перемены.

Началось с того, что после удачной летней навигации он поехал в Петербург в училище, выпускающее штурманов дальнего плавания. Но тяжелая болезнь вынудила бросить учение. Оставшись «на мели», дал телеграмму в Архангельск. Ответ был неутешительным: «Фока» продан шкиперу Дикину, стоит пока на приколе, работы в порту нет.

Мецайк отправился на Черное море. Год выдался холодным, лед покрыл одесскую гавань, безработные моряки скитались по набережной, подрабатывая на очистке улиц от снега.

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

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

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

Бельгийский пароход «Клемантис» ударил в борт «Нептуна». Тревожные, захлебывающиеся свистки понеслись над заливом. Мецайку запомнился отвратительный тупой удар, потрясший судно, скрежет металла, белое, искаженное лицо старика, капитана «Клемантиса».

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

— Вам перевод, сто рублей.

Сто рублей?! Откуда? Из Красноярска, из Сибири, от ихтиолога Исаченко, которому он помогал на «Первозванном». И телеграмма: «Если по-прежнему без дела, немедленно приезжайте Красноярск для замещения должности капитана экспедиционного судна».

Немного спустя штурман повел в низовья реки «Омуля» — двухмачтовый парусник с керосиновым мотором. Было в нем кое-что привычное, морское, например, глубоко сидящий киль.

Из Енисейска штурман отправил телеграммы друзьям в Петербург: его предупредили, что дальше до

самого океана телеграфа нет, и человек, идущий в низовья, надолго пропадает для цивилизованного мира.

Потом «Омуль» шел лабиринтом островов. Один из них, мрачный Дядя, разбросал вокруг себя подводные острые камни. У Мецайка была единственная карта Енисея, составленная полтора десятка лет назад гидрографической экспедицией. Дядя там не значился. Как же здешние капитаны умудряются водить суда?

Чем дальше уходил «Омуль» на север, тем шире и грознее становилась река. В ветер на неоглядных плёсах поднималась волна, и маленький «Омуль» бросало сильнее, нежели «Фоку» в море.

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

Мецайк приехал в Сибирь, на одно лето. Остался на второе. Два года ходил на «Омуле» в низовья вслед за льдами. Исаченко занимался ихтиологией, Мецайк вместе с геодезистом экспедиции — съемкой берегов и промерами глубин в Енисейском заливе.

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

«Туруханск» по весне доставлял рыбаков в дельту и залив, а перед ледоставом собирал их по промыслам и, обгоняя зиму, увозил в Красноярск.

Весной 1913 года Мецайк получил распоряжение выйти с двумя груженными лесом баржами в низовья реки. Это именно он разыскал заблудившийся в протоках «Коррект», по мостику которого прохаживался Фритьоф Нансен. Посмеиваясь, перекладывая во рту старую трубку, тот заговорил по-норвежски. Переводчик обратился к Мецайку.

— Господин Нансен приветствует вас. Господин Нансен спрашивает, куда мы залезли? Есть ли этот

остров действительно Насоновский остров, обозначенный на карте, или это что-нибудь другое? Господин Нансен говорит, что капитан «Корректа», к сожалению, не знаком с рекой и совершенно запутался.

Мецайк ответил, что охотно выведет «Коррект» на фарватер. Но, если помнит читатель, капитан «Туруханска» наотрез отказался задержать свое судно для того, чтобы команда перегрузила на «Коррект» лес с барж. Он сказал, что не имеет права потерять даже несколько часов. Удивленный Нансен обратился к переводчику. Мецайк, который, как и многие мурманские моряки, немного знал норвежский, понял: Нансен спрашивал, почему русский капитан отказывается им помочь.

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

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

Вскоре к «Корректу» подошел «Омуль». Мецайк досадовал, что теперь уже не он водит это суденышко: на «Омуле» Нансен отправлялся вверх по Енисею.

Два года спустя в книге норвежца капитан прочел подробное описание встречи у Насоновского острова.

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

Суда сблизилась. На борт «Туруханска» пожаловал рослый англичанин в пальто с капюшоном в

сопровождении толстяка в морской форме.

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

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

— Команда моего судна похожа на дикарей? — перебил Мецаик.

— О-о! Но мне говорили...

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

— Подарок здешнему генерал-губернатору, — пояснил Вебстер. — Надеюсь на беспошлинную торговлю.

...Капитана Мецаика за отличную службу командировали на казенный счет в Высшее мореходное училище. Уезжая, он думал, что навсегда прощается с Енисеем.

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

Мецаик ходил в порт, вздыхал, сердился на себя. А затем... купил билет до Красноярска!

Дело нашлось сразу. Неподалеку от Диксона все еще стояли во льдах после зимовки суда экспедиции Северного Ледовитого океана «Таймыр» и «Вайгач». Ледовая обстановка оставалась тяжелой. Не было уверенности, что корабли сумеют освободиться летом того же 1915 года. Решили срочно соорудить

радиостанцию на Диксоне, создать там вспомогательные склады топлива и продовольствия.

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

Начальником экспедиции назначили Кушакова, бывшего помощника и заместителя Седова в экспедиции к Северному полюсу.

Рассказы Константина Александровича Мецайка я не раз уточнял и дополнял. Сначала меня интересовала канва событий, картинка ушедшего сибирского быта, разные речные истории. В последние наши встречи расспрашивал преимущественно о людях, с которыми судьба в разное время сводила Константина Александровича.

— Судьба, вы говорите? — переспросил он. — А я бы назвал эту судьбу Севером. Объяснение ищите сами. Может, потому, что Север велик, а людей на нем маловато? Вот дороги и пересекаются. Так и у меня. И в поморских краях, и здесь, на Енисее.

Никифора Бегичева он впервые увидел еще в 1900 году, когда «Заря» Толля стояла в Екатерининской гавани в Мурмане. Потом встречались на Енисее. Считал следопыта человеком со сложным характером, со своими странностями и слабостями, которые его не украшали. С Мецайком Улахан Анцифер плавал не раз и не два. Но сближения не произошло. Отдавая должное широте натуры и смелости Бегичева, Константин Александрович говорил:

— Знаете, был у него недостаток: мог пыль в глаза пустить. Бывало, едет в Красноярск — занимает сразу две — три каюты: знай, мол, наших! Угощает всех желающих, соберет слушателей и начинает о своих приключениях... И все же это был самородок! В нем, понимаете, сила какая-то внутренняя чувствовалась... Помните рассуждений Нансена о Сибири, о том, что ей

нужен свой Фенимор Купер? Так вот, один роман наш сибирский Купер вполне мог бы написать, имея прототипом Бегичева. Отличная бы получилась вещь, тоже по-своему «Последний из могикан»... Последний землепроходец-одиночка...

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

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

И еще лучше, чем «Фоку», узнал Константин Александрович во время плавания в 1915 году на Диксон Кушакова. Бывший ветеринар коннополицейской стражи, уволенный со службы за ложный донос и все же сумевший получить рекомендации для зачисления на «Фоку», после трагической гибели Седова приписал себе чужие заслуги и прослыл знатоком Арктики. Потому-то в 1915 году именно ему поручили руководство экспедицией и строительством радиостанции на Диксоне.

Экспедиция достигла Диксона на двенадцатый день плавания. Караван Мецайка был у цели в рекордно короткий срок. Льды теснились вокруг острова. Белые медведи были его единственными обитателями.

В августе, когда строительные работы еще продолжались, в море заметили корабль. Мецайк повел «Туруханск» навстречу. На мостике «Эклипса» стоял Отто Свердруп. Бывший капитан «Фрама» молча обошел

остров, одобрил выбор места для радиостанции. Впрочем, заметил он, едва ли будет нужда в радиосвязи с «Таймыром» и «Вайгачом»:

— Не сегодня — завтра льды выпустят их.

И верно, в конце августа оба корабля показались на рейде Диксона. Кушаков тотчас распорядился прекратить строительные работы и запаковать в ящики оборудование радиостанции, только что наладившей прямую связь с Петроградом.

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

За участие в строительстве на Диксоне капитана Мецайка представили к ордену Станислава. Губернатор написал возражение: неблагонадежен, замечен в симпатиях к политическим ссыльным.

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

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

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

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

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

В начале 1918 года капитан оказался в революционном Петрограде. Он приехал... за миллионом!

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

Капитан попал в неудачное время: правительственные учреждения переезжали в Москву. Потеряв безрезультатно немало дней, Мецайк пошел в Смольный. Ему сказали, что нарком путей сообщений Марк Тимофеевич Елизаров еще не уехал в Москву.

И Мецайк получил резолюцию: «Выдать».

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

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

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

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

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

— Так, позвольте, уж не Альбанов ли вы?

— Я вижу, вам известна моя история...

Да какой же моряк не знал эту историю! «Св. Анна» лейтенанта Брусилова, как и «Геркулес» Русанова, вышла в плавание летом 1912 года. После двух зимовок во льдах штурман Альбанов, не ладивший с Брусиловым, попросил разрешения покинуть «Св. Анну». Брусилов не возражал. С Альбановым пошли десять человек. Вынесли невероятно тяжелый путь двое — Альбанов и матрос Конрад. Их подобрал на Земле Франца-Иосифа «Св. Фока», возвращавшийся после гибели Седова.

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

Мецайк присматривался к Альбанову: добродушный, покладистый, но с поразительно неустойчивым настроением. Чье-либо неосторожное слово, даже взгляд приводили его в исступление.

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

После того, как в январе 1920 года красные освободили Красноярск, Мецайка вызвали в Совет. Работник Совета сказал, что давно знает его: ведь это он, капитан, по ходатайству колонии ссыльных принял на работу в затон токарем бывшего члена Государственной думы большевика Григория Ивановича Петровского? Мецайк подтвердил и добавил, что

Петровский— токарь просто замечательный, к нему со всего затона несли самую сложную работу.

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

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

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

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

— Знаю, знаю, — понимающе усмехнулся Петровский.

— Спасибо за предупреждение. Буду агитировать в других местах...

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

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

Изношенные, малопригодные для плавания морские суда шли за ледоколами. На некоторых пароходах не было электрического освещения, и в каютах чадили лампы. Уголь для топок водолазы достали с судов, затопленных в годы войны.

Речники спускались по Оби и Енисею навстречу морской флотилии. Под командованием Мецайка были пароходы «Орел» и «Ангара», которые тянули на

буксире пять барж с пенькой, коноплей, льном, конским волосом, пушниной для продажи за границу.

Морской и речной отряды обменялись грузами в Усть-Енисейском порту, куда ледокол «Малыгин» привел пароход «Маймакса». Обский речной отряд передал морякам зерно.

Сразу же началась подготовка задуманных уже гораздо шире Карских операций 1921 года. Чтобы доставлять больше сибирских грузов для морских караванов, требовалось срочно пополнить флот Енисея. А ведь Мецайк все-таки был дипломированным морским штурманом. Среди речных судов, стоявших на приколе в Архангельске, выбрал два парохода покрепче и погнал их морем «к себе» на Енисей.

А затем пришла очередь Подкаменной и Нижней-Тунгусок. Капитан Мецайк вместе с другим знаменитым енисейским капитаном Василием Васильевичем Ильинским отдал им годы жизни. Ходил на катерах, разведывал опасные места, набрасывал первую лоцию.

Потом настал черед Пясины.

Это было за три года до нашего Пясинского похода. Проще всего было предварительно разведать реку. Но на это ушла бы вся навигация. Решили, что называется, вести разведку боем: сразу отправить на Пясины груженный караван.

Этот караван и повел капитан Мецайк.

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

Разведав реку и освободившись от грузов, «Лесник» налегке спускался к морю. Морозы захватили его в устье Пясины, на мелководном баре, затруднявшем выход в море. Ста двадцати восьми речникам грозила зимовка вдали от населенных пунктов.

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

Поздней ночью из Кремля позвонил в Наркомвод Валериан Владимирович Куйбышев:

— Какие меры приняты для помощи вашей экспедиции на Таймыре?

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

Рация на «Леснике» была неважной, радист не поймал ответа на призыв о помощи. Но глубокой ночью капитан заметил в море огни ледокольного парохода «Георгий Седов».

...Он прожил долгую и трудную жизнь, капитан-наставник Константин Александрович Мецайк. В ней были две привязанности, два главных неразделимых дела: Енисей и Север. Он водил караваны судов по диким рекам с тем же спокойным мужеством и бесстрашием, с каким путешественники вели экспедиционные караваны через песчаные моря пустынь или по головокружительным горным тропам.

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

Молодые капитаны и штурманы поднимались на мостик с верным другом и знающим советчиком. В книге, насчитывавшей больше пятисот страниц, описывался весь нижний плёс великой реки, каждая опасная мель, каждый слив течения, каждый подводный камень, каждый пережат, каждый береговой мыс. В ней содержались рекомендации на все трудные случаи, которыми так богата работа судоводителя. Это было пособие, учащее, как выгоднее и безопаснее

пользоваться рекой, притом пользоваться не по шаблону, а при сознательном выборе вариантов.

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

Катастрофа у Сухой Тунгуски

В Красноярске Транссибирская магистраль пересечена водной дорогой Енисея, выходящей в Северный Ледовитый океан. Красноярский порт уже в первые пятилетки принимаемые от железной дороги грузы отправлял в судовых трюмах всему приенисейскому Северу. Отсюда же со времен Карских экспедиций часть товаров, доставленных флотом северных трасс, растекалась по железнодорожной сети страны.

Север развивался с непредсказуемой быстротой. Успехи плавания в студёных морях совпали с открытием талнахских руд и вторым рождением Норильска. Красноярск уже не справлялся с потоками грузов. Дополнительный выход с Транссибирской магистрали к водам Енисея был создан через расположенный западнее центра края город Ачинск. Срезая угол, он по новой железной дороге направлял составы к молодому порту Лесосибирску.

Этот город возник там, где в енисеево русло врывается Ангара. Она приносит плоты знаменитой сибирской сосны. Лесопильно-деревообделочные комбинаты принимают бревна на блестящие мокрые цепи бревнотасок, чтобы превращать их в доски, брусья и другой экспортный товар, который высоко ценится на мировом рынке. Его путь — к лесоэкспортным причалам Игарки.

А главные портовые причалы Лесосибирска работают преимущественно на северные стройки. Первенствует, конечно, Норильск. Это для его грузов раскрывают свои трюмы баржи, прильнувшие к длинному причалу, над которым вертят жирафьими шеями порталные краны. Таскают контейнеры,

стенные панели домов, насыпают ковшами клинкер — полуфабрикат для цемента, керамзит. Вон теплоход взял несколько барж, выводит их на фарватер. Готовь, Дудинка, свободное место у причалов!

За Енисейском, на гербе которого были изображены два соболя и охотничий лук и где в тихих улочках, казалось, витает дух полярных мореходов, начинается Нижний Енисей, самая широкая, величественная часть реки. Она пересекает край, все еще не легкий для жизни, но именно поэтому влекущий сильных, волевых людей, пусть даже с жилкой некоторого авантюризма — разумеется, в первоначальном смысле этого понятия, происходящего от французского корня, означающего приключение, похождение. Сюда напрашиваются в экспедиции геологи и геодезисты.

Если попытаться синтезировать сегодняшний образ Нижнего Енисея, получится странное, на первый взгляд, смешение: таежный охотник верхом на северном олене и алый флаг на мачте морского ледокола, ломающего зимний покров реки; вертолет, перевозящий собачью упряжку в глубь тайги, и состав электровоза, нагруженный рудой; заповедное стадо привезенных с другого континента овцебыков и лунный кратер огромного рудника; подземная лаборатория в толще вечномёрзлого грунта и пляска «ёхарьё», родившаяся у кочевников, может, полтысячи лет назад...

Окна домов в приречных селениях высоко от земли, чтобы зимой их не закрыли сугробы. Постепенно на берегах исчезают теплолюбивые, по местным понятиям, деревья и кустарники. Зубчатые ельники темнеют на фоне пылающего полуночного неба.

Между Подкаменной и Нижней Тунгусками впадает в Енисей их младшая сестра — Сухая Тунгуска. И река мала, и место внешне ничем не примечательное, если не знать о произошедшей здесь в военные годы трагедии.

Она связана с именем человека, которого заезжие журналисты называли «речным адмиралом», «хозяином Енисея». Да, подчиненный ему флот действовал на девяти тысячах километрах водных путей. Он отдал Енисею тридцать лет жизни, почти до конца земного пути совмещая профессии речника и литератора.

Иван Михайлович Назаров был начальником Енисейского пароходства и членом Союза писателей, автором нескольких книг. Но вот чувство «хозяина» реки было ему чуждо. Не могло бы оно ужиться с сыновней любовью и преданностью «батъке» — так называл он Енисей, как бы очеловечивая его.

Я знал Назарова с первого года речной службы будущего «адмирала». Мы дружили долгие годы. У меня собрано далеко не все, что писали о нем, — и это две толстые папки!

В сумятице повседневных дел, которых у него всегда было невпроворот, он умел не упускать нечто главное, перспективное, идущее на пользу «батъке». Главным он считал Норильск и вообще Север.

«Выбил» в Москве один из первых, тогда единственный на всю Сибирь, лайнеров, чтобы связать Красноярск с Диксоном. На этом лайнере, названном «Антон Чехов», устраивали весьма представительные конференции и симпозиумы, где ученые обсуждали северные проблемы. Принимал «Чехов» также туристов, почитателей реки. Добился Назаров для Енисея и мощных грузовых теплоходов повышенной прочности, годных к морскому ходу. Головной из них носит его имя.

В войну выполнял Иван Михайлович немало специальных, совсем не легких поручений. Летом 1945 года мы встретились на Байкале, куда я вылетел по срочному журналистскому заданию. Назаров был уполномоченным по строительству различных сооружений у «славного моря», необходимых для

Кругобайкальской железной дороги с ее десятками тоннелей.

...И вот после двух инфарктов сдал вахту Иван Михайлович.

Получил от него коротенькое письмо: приезжай, пройдем вместе по Енисею, может, в последний раз. Забирай сына, пора ему узнать «батюку». Не откладывай, не знаю, сколько протяну, сильно сдает сердце.

Я медлить не стал и с сыном — в Красноярск.

Это был последний рейс «адмирала». Трогательный до боли. Сколько людей приходило на теплоход во время стоянок! Говорили мало, просто пожимали руку.

В плёсах Иван Михайлович не покидал рубку. Было у него капитанское «чтение» реки, то особое знание, которое приходит лишь после множества трудных ночных вахт и всяческих речных передряг в шторма и туманы. Знал он поименно все камни, шиверы, ухвостья, перекаты. И едва не с каждым километром было у него что-либо связано.

— Сидели здесь на вынужденной, летели из Енисейска, мотор заглох. А дело было зимой, мороз градусов тридцать...

— За тем вон островом баржу поднимали, пропорола днище. Хлебнули досыта.

Возле Сухой Тунгуски долго молча смотрел на берег. Сказал глухо:

— Грозил мне за нее расстрелом...

Я бывал на месте драмы еще по горячим следам, расспрашивал очевидцев. Сам Иван Михайлович о ней рассказывать не любил.

Вот что произошло там, где даже немало лет спустя высоко на яру можно было различить какие-то обломки, сквозь которые проросли уже молодые деревья.

В трудный военный год понадобилось отправить Норильску большую партию остро необходимого груза.

Поздний осенний рейс каравана был делом опасным. Назаров колебался. Советовался с капитанами. Те — против. Однако Норильск убеждал, настаивал.

Внезапно ударившие морозы захватили флотилию возле Сухой Тунгуски. Здесь суда вмерзли в лед. Кое-что удалось переправить дальше воздушным путем, но большая часть груза осталась в трюмах.

Зимовка прошла сравнительно благополучно. Не очень беспокоил и ледоход: суда укрылись в устье Сухой Тунгуски, под защитой высокого яра. Назаров не раз приезжал сюда, жил подолгу, привозил знатоков плёса, расспрашивал окрестных жителей.

Ближе к весне смутное, неосознанное чувство тревоги охватило зимовщиков. Что-то странное происходило в природе. Подули вдруг теплые ветры, прогнали мороз. Совсем не ко времени, не по календарю, пробудились от спячки медведи. Приехал к каравану на оленях эвенк, обошел суда, качая головой и приговаривая:

— Ох, неладно, неладно... Енисей-то вас, однако, поломает не сегодня — завтра...

Не сегодня — завтра?! Да сколько себя помнили старые шкипера, никогда в эту пору на Енисее даже подвижек не бывало! И сейчас лед лежал спокойно, по-зимнему, без закраин.

А утром следующего дня...

Вот рассказ механика теплохода, записанный мной почти слово в слово:

— Проснулся: что такое? Треск вокруг, и кто-то кричит, да так пронзительно! Полушубок накинул и на палубу. Думаю, может, сплю я, и сон это кошмарный? Идет на нас стена льда. Громаднейший ледяной вал. Первую баржу подняло, бросило на другую, та — пополам, будто коробок спичечный! А дальше все смешалось, все в обрывках... Помню женщину, падает с торчком поднятой баржи. На одной барже скот зимовал,

коровы обезумели, выломали загородки. Пламя, дым: карбид кальция попал в воду, получился горючий ацетилен. Не забуду то утро до самой смерти...

При катастрофе на Сухой Тунгуске из тридцати двух судов уцелело четыре. Часть раздавило, часть сильно искорежило. Счастье, что на караване находилось мало людей: большинство зимовали в деревне Сухая Тунгуска. Но жертвы были. И конечно, погибла часть груза.

Кто в ответе за гибель каравана? Первый спрос — с начальства. Сгоряча посулили Назарову по законам военного времени высшую меру.

Но когда все материалы комиссий, расследовавших катастрофу, попали в самые высокие инстанции, дело прекратили. Не нашли вины Назарова решительно ни в чем. Он сам следил, чтобы все меры безопасности на случай бурного ледохода были приняты.

Но ледоход-то был не бурным, а катастрофическим, каких в здешних местах не случалось по крайней мере с тех пор, как ссыльные декабристы стали вести метеорологические записи. Сильная оттепель резко подняла воду в притоках. Она хлынула в русло Енисея, взломав лед. В узком ущелье образовался затор. За его ледяной стеной копилась масса воды. Затор рухнул, и чудовищный вал помчался к Сухой Тунгуске.

Через два дня после катастрофы Енисей утихомирился, и настоящий, полный ледоход начался лишь месяц спустя, в обычное для этих мест время.

Норовист океан, с норовом и брат океана...

Большой Норильск

Подкаменная и Нижняя Тунгуски пересекают Эвенкийский автономный округ. При относительной малочисленности эвенки расселились почти на

трех четвертых территории Сибири, создав самобытную таежную цивилизацию с древними традициями оленеводства. Индейцы северных окраин Америки не смогли прочно освоить гораздо менее суровые места прежде всего потому, что не знали оленеводства. На Аляске оно возникло лишь после завоза сибирских одомашненных оленей.

В Эвенкии дали нефть первые скважины. Она найдена и в других местах восточнее Енисея. Крупнейший знаток сибирских месторождений, академик Андрей Алексеевич Трофимчук пишет:

«Сегодня можно с уверенностью говорить о наличии в СССР новой газонефтеносной провинции — Восточно-Сибирской.

Для сибирских ученых-нефтяников одним из главных достижений XI пятилетки стало подтверждение научных прогнозов о перспективности Лено-Тунгусской провинции. За это время там было открыто более 20 месторождений промышленного значения». Поиски и находки продолжаются.

Итак, следом за Обью — Енисей, Лена. Новые заботы не только у геологов и добытчиков, но и у транспортников, у речников, у моряков арктического флота.

Нижний Енисей может стать местом строительства мощнейших гидростанций. Это не ближайшая перспектива, хотя подготовительные работы к сооружению первой из них, Средне-Енисейской, начинались возле Лесосибирска уже немало лет назад.

К энергетикам — жесткое требование: минимальное затопление земли, максимальное сохранение экологического равновесия в бассейне рек. За последние 15 лет при новом гидростроительстве площади водохранилищ в пересчете на киловатт мощности страна сократила вчетверо.

Идет острая дискуссия вокруг проблемы сооружения Туруханской ГЭС мощностью до 20 миллионов киловатт, место для которой выбрано на Нижней Тунгуске.

По мнению энергетиков, эта «Угрюм-река» вполне подходяща для возведения плотины. Она течет меж высоких хребтов, пересекая слабо населенную местность. Водоохранилище здесь может быть узким и глубоким.

Я не знаю крупной реки более необычной и своенравной, чем Нижняя Тунгуска. Возле устья — знаменитая «Корчага», водоворот, всасывающий вырванные половодьем деревья и выталкивающий совершенно «обглоданные» стволы. Весенние паводки здесь чудовищны: вода иногда поднимается на тридцать пять метров! Если поставить у берега реки Большой театр, вода затопила бы его почти целиком, и бронзовым коням колесницы Аполлона, украшающей фасад, впору было бы пускаться вплавь.

Плотины новых гидростанций можно сооружать, лишь тщательно взвесив все «за» и «против», с учетом перспектив использования новых источников энергии, например, термоядерной. И, разумеется, с учетом развития обширнейшей северной территории, прилегающей к низовьям Енисея. Тут веское слово за широкой общественностью.

...При пересечении енисейским лайнером Полярного круга — традиционная церемония. Правда, в отличие от праздника Нептуна при переходе экватора, никого не купают и не обливают енисейской водой: она все же

довольно холодна для этого. Ассистентами Нептуна, который облачен в меховую шубу, выступают белый медведь и морж, а дипломы, вручаемые туристам, скреплены печатью Полярной звезды.

Церемония происходит на подходе к Игарке. Ее главная специализация не изменилась: лесопиление и лесоэкспорт. О дополнительных заботятся геологи, разведывающие нефть, газ, руды.

За Игаркой Енисей вступает в пределы Таймырского автономного округа. Здесь живут северные народы: ненцы, селькупы, долгане, нганасаны, эвенки, энцы... На его громадной территории даже в первые годы Советской власти работали всего пять учителей, не было ни одного города, ни одного промышленного предприятия, если не считать пекарен и кустарных мастерских для выделки звериных шкур.

Теперь на Таймыре — гигантские заводы, шахты, рудники, железная дорога, авиалинии, богатые колхозы, звероводческие фермы, стада в десятки тысяч оленей, морские и речные порты.

Центр округа — Дудинка издали напоминает Хаммерфест: морские корабли на рейде, по холмам светлые прямоугольники многоэтажек. Однако вблизи Дудинка далеко не так «причесана», как «макушка Европы» с ее туристскими соблазнами и магазинами сувениров. Это город рабочий, быстро растущий, постоянно меняющийся.

Он воюет с Енисеем, когда во время ледохода вода поднимается до двенадцати метров, заливая портовые причалы и выталкивая на них ледяные поля. Это для Дудинки самое беспокойное время.

К ледоходу готовятся заранее. Строят отбойные дамбы, стараясь смягчить его первый напор. Ледоколы, среди которых «Авраамий Завенягин» и «Капитан Мецайк», кромсают смерзшиеся торосы, чтобы Енисей гнал на штурм не тысячетонные ледяные монолиты, а

раздробленные глыбы. Убирают на возвышенное место все портовые краны — их очень много, сразу и не сосчитаешь, стоят тесно. Снимают рельсы с подъездных путей, на шпалах намораживают «подушки» — тогда льдины скользят по ним, не выдирая из насыпи.

А потом, едва начинает спадать вода, портовики идут следом за ней в холодную липкую грязь, чтобы как можно быстрее все восстановить, наладить. Город лихорадит. Иногда портовикам помогают служащие учреждений. Ведь за причалами — Норильск, Таймыр!

Здесь кончается главная грузовая дорога Енисея. Здесь начинается арктическая линия Дудинка — Северный Ледовитый океан — Мурманск. От того, как быстро город подготовит порт к нормальной работе, зависит движение множества судов, среди которых атомные ледоколы и речные баржи.

Через Дудинку Норильск получает все нужное для разворота его гигантской стройки. Через Дудинку же отправляет стране медь, никель, кобальт, а цветной металлургии Кольского полуострова — обогащенную руду. Через порт Дудинки идут школьные учебники и минские самосвалы, рояли, и бетонные конструкции, теплая обувь и разборные домики для геологов и оленеводов. Ну и продовольствие, а также разные потребительские товары. Их завозят ежегодно примерно по тонне на каждого северянина. Не знаю точно, сколько именно северян снабжает Дудинка, но счет, во всяком случае, идет на сотни тысяч.

От Дудинки по железной дороге до Норильска меньше ста километров.

Как коротко рассказать о городе, который знаю полвека и куда заглядываю при каждой поездке по Нижнему Енисею? И уже написал было небольшую главу, где не преминул упомянуть, что в Норильске, по признанию ЮНЕСКО, — самое северное в мире общество любителей выращивания в Субарктике сотен видов

кактусов, произрастающих, как известно, в субтропических и тропических пустынях Нового Света, и что полярные сияния то создают в эфире немыслимые помехи, то вдруг позволяют норильским таксистам слышать переговоры своих хабаровских коллег с диспетчером. Одним словом, увлекся экзотикой. Но тут получил пакет из Норильска и многое переписал заново, Однако — по порядку.

...Книга «День мира» была задумана еще Алексеем Максимовичем Горьким.

Суть замысла — как бы моментальный снимок всего происходящего на планете за один обыкновенный день. Снимок, сделанный не только десятками тысяч объективов, но и десятками тысяч перьев в разных точках земного шара. Миллионы капель из реки по имени Факт.

Первую книгу «День мира» издали в 1936 году. Вторую— в 1961-м. За основу третьей намечалось взять события, произошедшие на планете 23 октября 1986 года.

И вот норильский литератор Анатолий Львов прислал мне номер городской газеты «Заполярная правда». Не совсем обычный номер. В нем фотографии, очерки, заметки, которые могут пригодиться для третьей книги «День мира». И часть из них действительно пригодилась, вошла в книгу.

Выбран будничным днем. Никаких юбилеев, праздников, никаких выдающихся событий. Но это и ценно: типичные рабочие сутки города. Собранная в номере информация вдвойне познавательная: «Заполярка» — так зовут свою газету норильчане — обращается и к прошлому.

В первой книге «День мира» о Норильске не упоминалось: не было еще самого Норильска. Город, о котором рассказывала вторая, давно перевернутая страница истории: недостроенный главный проспект,

три площади, десяток постоянных улиц (еще столько же обреченных на снос из-за близости к разросшейся промышленной зоне комбината), бараки, преобладающая высота новых домов, как тогда было всюду — пять этажей.

Талнах? Это слово знали только геологи, и означало оно гористую местность с нежной зеленью лиственниц, пересеченную одноименной речкой. Хантайка? Был на картах такой приток Енисея, но прямого отношения к Норильску он тогда не имел.

Рассказ о нынешнем Норильске начат с Нулевого пикета, с места, откуда пошел город. Пошел — и ушел: теперь здесь нет жилых кварталов.

Нулевой пикет сегодня — несколько предприятий и мемориальная зона. В ней — домик-музей Завенягина; домик-музей Урванцева; тут же захоронен по завещанию прах Николая Николаевича и Елизаветы Ивановны Урванцевых, с молодых лет вместе путешествовавших по Таймыру и в почти-непрерывных скитаниях доживших до золотой свадьбы.

От Нулевого пикета — отсчет времени. Из тех, кто жил здесь, когда составлялась хроника первого Дня мира, ос всего один ветеран: Григорий Иванович Сапрыкин, работающий в геологической экспедиции.

А из поселившихся в Норильске ко второму Дню продолжают трудиться тысяч двадцать. Среди них и мой добрый знакомый Анатолий Львов, автор нескольких книг и множества газетных очерков. В Заполярье — четверть века.

Вторым Днем началась история Талнаха. Его рудные залежи обогатили комбинат на очень долгие годы. Талнах дал Норильску перспективу, второе дыхание в марафоне из последних десятилетий XX века в первые XXI.

Запись в моем блокноте о начальных годах Талнаха.

«Дорога на Талнах не ухоженная, рабочая — утопленные в жиже глыбы камня, гравий, щебенка. Тяжело подпрыгивая, несутся самосвалы. Проскочили пристань Валек (к ней тянули когда-то баржи Пясинского каравана). Через речку Норилку — мост для поездов и автомашин.

Синеют горы с кручами и обрывами, с пятнами снега.

— Там и есть Талнах, — показывает шофер. — Года три назад я туда к геологам артистов возил. Артисты говорят: где же клуб? А им отвечают: у нас все в одном месте и театр, и клуб. Где же, спрашивают? Да вот здесь, в этом бараке. Ну, выступили. Потом им медвежонка подарили, поймали его накануне у склада.

Тот барак сохранился в поселке геологов, мы туда завернули, посмотрели.

А Новый Талнах — образцовый рабочий поселок со стадионом, поликлиникой, бытовым комбинатом, музыкальной школой, диетической столовой, магазинами, отделением Госстраха, сберкассой. Его как бы перенесли сюда из Подмосковья по воздуху и бережно опустили среди редколесья, чтобы не обломать ветви лиственниц.

Клады Талнаха-в земных глубинах. Туда опущены стволы рудников «Маяк» и «Комсомольский». От клетьевого ствола уходят в рудные жилы боковые горизонты».

В одном из них я взял на память кусочек тяжелой, золотисто поблескивающей руды. Он хранится у меня вместе с курским железняком, саянским мрамором, обломком необожженного кирпича с развалин древнего Вавилона, голубым флажком ООН, значком с изображением «Фрама», фигурками из черного дерева, купленными в Нубийской пустыне, гербом Хаммерфеста, медалью в память пуска Асуанского

гидроузла на Ниле и другими вещами, связанными с увиденным и пережитым.

Мы иногда торопимся присваивать титул города рабочим поселкам. Но Талнах, в росте далеко обогнавший существующую более трехсот лет Дудинку, действительно город, причем удобный для житья-бытья — с плавательным бассейном, с небольшим футбольным полем под крышей, и уже с первыми почетными гражданами.

Талнах — создание поколения, начавшего работать на норильской земле в 60-е годы.

Какой след оставляет это поколение, ветераны которого продолжают трудиться на таймырской земле? Что ему удалось сделать?

Продвинуться на Север, отмечает «Заполярка». Закрепиться на талнахских рудах. Построить глубокие рудники и новый город, не повторяющий многих норильских ошибок. Создать самый современный в цветной металлургии Надеждинский завод-гигант. Научиться смотреть на тундру как на землю почти беззащитную, которая веками лечит неосторожно нанесенные ей раны. Создать в Субарктике промышленный район с трехсоттысячным населением.

Этот район — единый развивающийся социальный и хозяйственный организм. У него, в отличие от некоторых других комплексов, единый же центр управления, позволяющий объединить все, как принято говорить, подразделения, подчинить их решению общей задачи. А эти подразделения — мощнейшие предприятия цветной металлургии, порты на Енисее, дома отдыха, железная дорога, аэропорт, бытовые комбинаты, энергетическое хозяйство, газопроводы, индустриальный институт, три совхоза, пионерские лагеря, система водоснабжения...

Современный Большой Норильск — это сам город и два его города-спутника, Талнах и Кайеркан. Заложен

третий, Оганёр, где на скалистом надежном плато прокладываются коммуникации.

Большой Норильск не очень-то теснит тундру. Он растёт вверх, уже три десятилетия возводя исключительно многоэтажные дома. Задание на пятилетку — миллион квадратных метров. Расчет не столько на приток населения— он разумно регулируется и не превышает примерно двух тысяч человек в год, — сколько на отдельные квартиры для каждой семьи северянина.

Норильск за пятилетку строит столько детских садов, чтобы к концу пятилетки ни один малыш не оставался без места. Не забывает и о пенсионерах. Для тех, кто хотел бы сменить климат, освободив место молодым, начинает сооружать дома на юге края, в «Сибирской Италии».

И не это ли энергичное, продуманное осуществление широкой социальной программы помогло Норильску значительно снизить текучесть? Она куда меньше, чем на предприятиях, расположенных там, где цветут вишневые сады, где плохо представляют, что такое тьма в зимний полдень и снег двести двадцать дней в году.

Гордость сегодняшнего промышленного Норильска — «Надежда», Надеждинский металлургический завод, работающий на талнахских рудах. Не знаю, с чем его сравнить. В плавильном цехе ощущение такое, будто под одной крышей поставили несколько доменных печей. Сходство не в форме, а в масштабах, в размерах.

Руды Талнаха потребовали особой технологии. Такой не имеет ни одно металлургическое предприятие в мире. Она воплощена в обогатительные фабрики, конвейеры и пульповоды для подачи руды, в оснащенные передовой техникой цеха-исполины.

Норильские металлурги освоили новый плавильный агрегат, вдесятеро производительнее прежних. Так

называемая печь плавки в жидкой ванне практически не загрязняет окружающую среду. Опыт норильчан заинтересовал зарубежных специалистов, его обсуждали на международном семинаре в Канаде. Самый эффективный в мире способ переработки тяжелых цветных металлов, в частности, меди, запатентован в США, ФРГ, Франции, Канаде, Финляндии. Новые печи по образцу норильских сооружаются на нескольких металлургических предприятиях страны.

Признано, что многое в горнодобывающем хозяйстве и металлургии Норильска — на уровне мировых стандартов. За последние пятнадцать лет комбинат удвоил выпуск продукции, почти на столько же выросла производительность труда. Быть может, это и есть нынешняя экзотика Таймыра в цифровом выражении.

В военные годы меня поразила поднятая над Норильском высоченная труба из местных кирпичей. Таких выпущено уже около двух миллиардов штук. Во что обошлась бы доставка издалека? Узкоколейка до Валька превратилась в пятьсот километров железнодорожных путей города и комбината, а небольшие паровозы, доставленные в 1936 году через Пясино, давно заменены мощными электровозами.

Уголь, пласт которого заинтересовал еще Миддендорфа и который разрабатывали шахты Кайеркана, уступил место газу — своему, таймырскому, идущему по трубам от трех месторождений: Мессояхского, Северо-Соленинского, Южно-Соленинского. Теперь среди подразделений комбината есть «Каскад таймырских гидростанций». Усть-Хантайская ГЭС шлет энергию Норильску, Игарке и стройке Курейской ГЭС. Мы мало знаем об этих станциях на заполярных реках. Может, незначительны? Не скажите!

Плотина на Хантайке — выше 60 метров, на Курейке— около 90.

Большой Норильск станет ядром, опорой, а в чем-то и моделью будущего Северо-Енисейского территориальнопроизводственного комплекса.

Заметьте: даже авторам научно-фантастических романов гигантские пространства Севера никогда не рисовались освоенными сплошь. Реальность наших дней — отдельные крупные промышленные очаги возле уникальных по запасам и полезности месторождений. Так возник Норильск.

Однако времена меняются. Север оценивается не только как источник ресурсов. Это и территориальный резерв для будущих поколений. Отсюда — стремление к его всестороннему развитию при неременном бережном отношении к природной среде.

По мнению крупного экономиста, знатока Сибири, академика Абега Гезевича Аганбеяна прогресс в Арктике будет связан с переходом от очагового освоения «к созданию целой цепочки ТПК, объединенных крупной региональной программой по развитию производительных сил арктической зоны страны».

Но ведь это потребует колоссальных затрат? Несомненно. Однако многие старые месторождения в давно обжитых районах истощаются, добыча дорожает там год от года. Так происходит в большинстве стран мира.

Чаши весов качнулись. Север набирает очки. Уголь, добываемый открытым способом прямо с промерзшей поверхности Таймыра, способен конкурировать с донецким, извлекаемым с больших глубин из тощих пластов. Конечно, как говорит пословица, за морем телушка — полушка, да рубль перевоз. Дело, однако, идет к тому, что телушка все дорожает, а перевоз, в том числе морской, постепенно будет дешеветь.

Итак, цепочка ТПК. Ее звенья уже существуют. Мурманский, Тимано-Печорский, Западно-Сибирский, Братско-Усть-Илимский, Южно-Якутский комплексы... Но это в основном Ближний Север. Лишь кое-где окраинные владения северных ТПК находятся по ту сторону Полярного круга. Правда, Мурманский почти целиком в Заполярье, но Кольский полуостров испытывает смягчающее влияние теплых течений Атлантики.

Северо-Енисейский ТПК — это территория, простирающаяся с юга на север от Туруханска до мыса Челюскин, от Мессояхского газового месторождения на западе до Хатангского залива на востоке. Почти миллион квадратных километров. И каких богатых! Руды цветных металлов — никеля, кобальта, меди. Колоссальные угольные бассейны, почти нетронутые. Маймеча-Котуйское месторождение апатитов, союз которых с норильской серой позволяет создать крупное производство фосфатных удобрений. Месторождение углеводородного сырья Енисей — Хатангского прогиба. Железные руды, нефелины, строительные материалы. Энергия рек. В будущем ее разумное использование сможет поправить растущие потребности региона.

Создание Северо-Енисейского ТПК в зоне богатейшей геологической провинции страны — дело исключительно трудное, длительное, поэтапное, захватывающее первые десятилетия XXI века. Успех зависит и от развития транспорта, от энергичного продолжения строительства железных дорог, от увеличения грузоподъемности воздушного арктического флота.

И тут неожиданно подтверждается, что новое — это подчас забытое старое.

Когда Амундсен и Нобиле готовили дирижабль «Норвегия» в арктический полет, на их глазах американец Бэрд поднял в воздух аэроплан «Жозефина

Форд», взял курс со Шпицбергена на север и через тринадцать часов вернулся обратно, успев побывать над полюсом.

Позднее самолетостроение так далеко шагнуло вперед, что дирижабли стали казаться чем-то безнадежно устаревшим. Уступили же кареты место автомобилю...

Но вот специалисты предложили заново обсудить старую проблему. Появились легкие синтетические материалы для жестких оболочек дирижабля, открылась возможность обойтись без взрывоопасных газов.

Каково положение сегодня? Дирижабли строят и испытывают во многих странах. Их важнейшее преимущество— большая грузоподъемность, пока недоступная самым крупным вертолетам. И относительная дешевизна перевозок в отдаленные, труднодоступные места. А это исключительно важно для современной стратегии освоения Арктики, требующей доставки крупногабаритных конструкций.

Разработано несколько типов дирижаблей. Они не напоминают прежние «сигары» и скорее будут похожи на «летающие тарелки» — диски большого диаметра. Исследуется идея создания аэростатических поездов, когда дирижабль буксирует безмоторные баллоны. Создан проект гибрида вертолета и дирижабля.

Все это пока лишь экспериментальные разработки. Но вот обнадеживающий заголовок беседы с крупным специалистом в области авиации и самолетостроения, Героем Социалистического Труда Сергеем Михайловичем Егером: «Пора взлетать дирижаблю».

Северо-Енисейский ТПК будет самым крупным комплексно развиваемым районом Крайнего Севера планеты. Не исключено, что дирижабли придут здесь на помощь самолетам и вертолетам. Но все же без наземных дорог гигант не сможет развернуться в

полную силу. Подключение Таймыра к железнодорожной сети страны вполне осуществимо: с запада рельсы тянутся все ближе к Енисею.

Наша национальная магистраль

Адмирал Макаров говаривал, что главным своим фасадом Россия выходит на Северный Ледовитый океан.

Образное определение. Но фасад — наружная сторона. В обиходной речи укоренилось выражение: а что за красивым фасадом?

У нашего северного фасада все без обмана. Он и сам не наряден, красота его для многих мрачновата, краски скупы. Он не обещает сладкую жизнь.

Многотрудными путями пионеров Севера были океан да реки, несущие ему воды из глубин сибирской земли. И от давних отписок служилых людей, ходивших к Мангазее, до современных оперативных сводок штаба арктического мореходства через столетия повторялись жалобы на слишком короткое полярное лето.

Реки в низовьях поздно очищаются ото льда и рано покрываются его броней. В морях Северного Ледовитого океана, за исключением Баренцева — его утепляет Гольфстрим, — свободная летняя навигация так коротка, что ее и навигацией называть неловко...

После войны, с опорой на ее выстраданный и оплаченный жертвами опыт, складывалась новая смелая концепция полярного судоходства.

Прежняя, в сущности, основывалась на терпеливом выжидании благоприятных условий: ждать, пока ветры разредят льды, ждать, пока откроется проход через проливы, ждать погоду, благоприятствующую ледовой разведке.

И эта тактика терпения и пассивного выжидания была неизбежной при относительной немощи или маломощности технических средств. Однако постепенно она стала изживать себя. Сама жизнь

требовала перехода к активным действиям в сложных ледовых условиях.

Продление навигации на Северном морском пути было определено партией как важная государственная задача. В первую очередь, — на западном участке, от Мурманска до Енисея. Именно здесь к полярной трассе тяготеют Тимано-Печерский территориально-производственный комплекс, нефтяная и газовая Тюмень с выдвинутым далеко на север полуостровом Ямал, а также комплекс Большого Норильска.

Норильску и его водным воротам — Дудинке понадобились навигации небывалые, круглогодичные, с одним лишь неизбежным перерывом: когда во время паводка порт оказывается под водой.

Впервые существенно продлить навигацию удалось на рубеже шестидесятых и семидесятых годов. В 1970 году теплоход «Гижига» пришел в Дудинку последним рейсом не в октябре, как обычно, а ноябрьской ночью. В конце декабря он возвратился в Мурманск. Еще через год «Индибирка» появилась на дудинском рейде в канун новогодних праздников.

Атомные гиганты распределили между собой наиболее трудные участки магистрали. Но Енисейский залив и низовья реки были для них недоступны. Только подключение относительно неглубоко сидящих ледоколов «Капитан Николаев», «Капитан Сорокин», а позднее и специального речного ледокола «Капитан Чечкин» замкнуло цепочку.

«Капитан Сорокин» блестяще провел через океан два дизель-электрохода в самый «мертвый сезон». Сдав в Дудинке предназначенный Норильску груз, суда приняли на борт металл и без особых происшествий вернулись с ним в Мурманск.

А потом была круглогодичная навигация 1978–1979 годов.

В ту зиму держались «космические» морозы, температура падала до минус 57-60 градусов. Дерево трескалось и раскалывалось. Металл крошился. Моряки сберегали тепло, покидая внутренние помещения через единственный тамбур, оборудованный, как сени в северных сибирских избах. Укрывали лицо мигом обледеневающими масками.

На трассе Мурманск — Дудинка некоторые суда неделями, а то и месяцами были скованы льдами, непробиваемыми даже для «Арктики», побывавшей в 1977 году у полюса. Какие там караваны: кое-где возле Ямала «Арктика» и атомоход «Сибирь» с трудом могли вести по одному судну.

Но сегодня можно уже твердо сказать: в Западном районе, на линии Мурманск — Дудинка, при активных действиях в самых трудных условиях круглогодичная навигация — реальность,

Сложнее с Восточным районом Северного морского пути.

В западной части океана довольно много островов, образующих заслон, препятствие для движения ледяных массивов. Восточный же район почти не прикрыт островами, и колоссальные поля льдов иной год начинают передвигаться без помех чуть ли не от полюса к главным путям кораблей.

Впрочем, и на восточном участке Северного морского пути удалось сделать немало.

В 1978 году атомоход «Сибирь» провел транспортное судно — дизель-электроход «Капитан Мышевский» между Северной Землей и арктическими островами.

Ледокол и его спутник самым коротким путем прошли всю полярную трассу, достигнув Берингова пролива, откуда прямой путь к портам Дальнего Востока. Туда и направился «Капитан Мышевский», а «Сибирь», на обратном пути доставив грузы

дрейфующей станции «Северный полюс-24», вернулась в Мурманск.

Конечно, рейс «Сибири», сочетавший отменное мастерство с редкостной удачей, был многообещающим. Но опытные полярные капитаны помнили раздавленный льдами у берегов Чукотки «Челюскин», да и более поздние жертвы Чукотского моря. Они знавали годы, когда даже ледоколы оказывались в ловушках.

Первые тревожные известия из восточного сектора Арктики в 1983 году начали поступать уже в конце лета. Стойко, почти непрерывно дувшие неблагоприятные ветры придвинули из приполюсных районов к побережью массу нетающих многолетних льдов. Уже к концу сентября в опасное положение попали свыше семидесяти судов — кстати, эта цифра показывала размах операций в северо-восточных арктических водах.

Наступление льдов застало корабли в разных местах трассы. Часть — в Восточно-Сибирском море, у побережья Якутии. Часть — в Чукотском.

Примерно там же, где в 1934 году ушел в холодную пучину «Челюскин», почти полвека спустя его участь разделил теплоход «Нина Сагайдак». Он погиб на глазах команд ледоколов «Ленинград» и «Капитан Сорокин». Эти суда не могли пробиться на помощь. Высоко подняв над вздыбившимися торосами помятую корму с изуродованным, обломанным винтом, судно ушло на дно. Все находившиеся на нем моряки, в том числе семь женщин, были спасены вертолетчиками ледоколов.

Да, навигация 1983 года, когда, кроме страшного натиска льдов, в восточную часть Арктики очень рано пожаловала крепкая зима, оказалась драматической. Тридцать судов были повреждены, причем теплоход

«Коля Мяготин» получил такую пробоину, что с него на какое-то время снимали часть команды.

Все могло быть гораздо хуже, если бы не три богатыря— атомный ледокол «Ленин», атомоходы «Арктика» и «Сибирь». Казалось, они всюду поспевали на выручку. Но и сами пострадали: два лидера повредили прочнейшие пятитонные лопасти винтов, и водолазам пришлось ставить запасные.

В небывало тяжелых условиях флоту все же удалось к концу декабря закончить операции и доставить жителям крайнего северо-востока страны практически все грузы. Победа далась нелегко и многому научила. Последующие навигации заканчивались гораздо благополучнее.

Восточный сектор удлинил навигацию 1985 года ровно на месяц. Среди судов, завершавших плавания в районе Чукотки, были теплоходы усиленного ледового класса «Кола» и «Архангельск», участвовавшие в экспериментальном рейсе Мурманск — Канада — Мурманск.

В 1986 году порт Певек на Чукотке принял последние грузы в сентябре, что означало досрочное и успешное завершение навигации в Восточном секторе Арктики. А ведь год не был особенно благоприятным, и возле громадного наиболее мощные преграды пресловутого острова Айона, случалось, по два ледокола бились с проводкой одного судна.

Переходу к активным действиям флота на всем протяжении нашей национальной магистрали при неблагоприятных условиях способствуют высокопроизводительные специализированные суда.

Прежде всего — атомные ледоколы. Ленинградский Балтийский завод, создатель трех из действующих атомных гигантов, после ввода в строй «России» спустил на воду четвертый — «Октябрьская Революция»

— и строит пятый. Каждый — совершеннее предыдущего.

Современный атомный ледокол — в почти бессменной тяжелейшей работе. Заход в порт — раз в три-четыре месяца.

Остальное время таранит, мнет, давит, раздвигает льды. Нависшее небо, полутьма, рассекаемая прожекторным лучом, свист пурги. И пусть на судне бассейны для плавания, сауны, кинозалы, библиотеки, цветные телевизоры. Пусть компьютеры и дисплеи, пусть электронный мозг, быстрый на решения, — все равно вахта с предельным напряжением обычного человеческого мозга, способного мыслить широкоохватно, использовать чудесный дар интуиции.

Ледоколов разных типов и мощности уже много и еще мало. Место их работы в иные годы — почти весь Северный морской путь, и уж во всяком случае главные его «пороги» от новоземельских проливов до наизлейшего Чукотского моря, до выхода в Берингов пролив. Порой ледоколу приходится делать тысячекилометровые броски на выручку застрявших транспортных судов, да еще звать в подмогу второго гиганта.

Казалось, 75 тысяч лошадиных сил в одной упряжке — куда уж больше? Теперь говорят и думают о ледоколах, для которых не существовало бы непреодолимых ледяных ловушек.

И дело не только в увеличении мощности. Мысль конструкторов обращается, например, к созданию судна, где на полупогруженной передней части — ряд стальных заостренных зубьев. Один выше другого, они подрезают лед снизу. Там он мягче, податливее. Остальное доделает надводная ледокольная часть судна. Есть и другие идеи, проверяемые экспериментально.

Полярные воды ожидают первый в мире атомный лихтеровоз — контейнеровоз «Севморпуть» мощностью 40 тысяч лошадиных сил. Он принимает на борт либо 74 лихтера, либо более 1300 контейнеров.

Переведем это на язык практики. Атомный? Значит, практически без ограничения автономного плавания. Не нужно бункероваться в портах трассы.

Лихтер? Небольшое судно, которое лихтеровоз своим краном спускает с борта. На этом его забота о разгрузке заканчивается. Лихтер сам идет по мелководью к причалу, поднимается вверх по реке. Он готов к разгрузке и прямо на рейде. Тем временем лихтеровоз поднимает на борт уже загруженные лихтера и снова отправляется в рейс.

Об удобстве, экономичности контейнерных перевозок и говорить нечего. Прочный ящик со стальным каркасом стандартного, единого для транспорта всего мира размера, можно «гнать» на любые расстояния, хоть вокруг света, ничего не перекладывая, не пересыпая. С контейнеровоза — на платформу с воздушной подушкой, на причал, на железнодорожную платформу, на автоприцеп — и, пожалуйста, прямо к дверям получателя. Кстати, контейнеры есть теперь и свои, сибирские, Абаканского завода.

«Севморпуть» — первый атомный лихтеровоз с хорошими ледокольными качествами. Вообще же лихтеровозы уже действуют на морских трассах. «Алексей Косыгин» после рейсов у побережья Камчатки и Чукотки уходит на зиму в южные широты, к берегам Вьетнама и Кампучии.

Спущен на воду атомный ледокол «Таймыр» для работы в устьях сибирских рек, в первую очередь, — для Енисея. Это будет надежный помощник уже действующих здесь ледоколов. Казалось бы, колоть речной лед легче, чем многолетние океанские торосы.

На самом деле — гораздо труднее. Капитаны говорят: если морской лед — бетон, то речной в сравнении с ним — стальная броня. Причин особой сложности работы в речных льдах много.

Ледоколу «Авраамий Завенягин» выпала честь открыть круглогодичную навигацию в низовьях Енисея. Это судно мощностью около семи тысяч лошадиных сил возле Туруханска едва вело за собой одну баржу. А дальше ледокол попал на пережат, забитый осенней замерзшей шугой от поверхности почти до дна...

Судоводители Северного морского пути — на космическом обслуживании. Спутник сообщает капитану атомного ледокола координаты судна. Без запросов, без вычислений. Меняющиеся красные цифры на приборе спутниковой навигации показывают широту и долготу.

Не надо ловить солнце, проклинать почти сливающееся с водой темное, непробиваемое глазом небо, томиться неизвестностью — вспомните бессонные ночи Нансена на пути к Белой Земле.

В Арктике космос — советчик и в оперативных, неотложных делах. Скажем, при проводке во льдах очередного каравана судов, когда обстановка под влиянием ветров и течений меняется то и дело.

Над одним из пунктов приема спутниковой информации проносится «Метеор». Через несколько минут на столе оператора еще влажный снимок, отражающий общую картину ледовых условий, дрейфа, сжатия и разрежения льдов. Если погода «прижимает» авиацию, научная группа, руководящая проводкой, основываясь на информации «Метеора», принимает решения, которые, по крайней мере, гарантированы от грубых ошибок.

Новые возможности открылись с использованием радиолокатора бокового обзора, установленного на спутнике «Космос-1500». Более того: испытывается

арктическая информационная система, способная передавать на экраны судовых телевизоров специальные цветные карты ледовой обстановки.

Космос — верхний этаж обслуживания с высот.

Следующий — самолеты. Они оборудованы приборами, которые показались бы пилотам ледовой разведки тридцатых годов совершенно сказочными. Аппарат не просто наблюдает расположение льдов, но определяет их толщину, распознает припорошенные снегом трещины и разводья, невидимые простым глазом. Такой разведчик нужен и кораблям, и самим самолетам. Он способен выбрать надежную льдину для посадки или размещения очередной станции «Северный полюс».

Изменился транспортный флот полярной магистрали. Он пополнен экономичными многоцелевыми судами, способными к самостоятельным сквозным рейсам по трассе. Не в самые трудные зимы, когда нужны лидеры проводок в особенно опасных местах, но все же в достаточно сложных условиях.

Суда одной новой арктической серии прозваны «морковками». Каждая «морковка» — 20 тысяч лошадиных сил. Мощный стальной пояс, способность идти в метровом льду, длина — два футбольных поля, высота — десятиэтажный дом.

Но почему «морковки»? Окрашены в яркий оранжевый цвет. Вот и угоди северянам: серые тусклые тона нагоняют тоску, броская краска родила уничижительное прозвище для одного из наиболее совершенных судов.

Капитаны атомных ледоколов предпочитают работать именно с «морковками», перевозящими почти любые грузы и прекрасно «вписывающимися» в канал, прокладываемый лидером проводки.

Специально приспособленные суда перевозят трубы большого диаметра из портов Западной Европы для

сибирских нефтяников и газовиков, доставляют грузы Норильску и возвращаются с норильской медно-никелевой рудой для комбинатов Кольского полуострова.

На линии Мурманск — Дудинка действуют и рудовозы-контейнеровозы другого типа. Это арктические суда — снабженцы. Они идут и дальше устья Енисея — в Тикси, к портам Чукотки.

Морские перевозки в Заполярье пока еще очень дороги. Но вот подсчеты: если бы Таймыр был подключен к сети железных дорог, то доставка норильской руды в Мурманск едва ли обходилась бы намного дешевле, чем по морской полярной трассе. Стоит приложить силы, чтобы превратить Северный морской путь в надежную кратчайшую магистраль, соединяющую порты Тихого и Атлантического океанов, Дальний Восток и Европу!

Сибирское отделение Академии наук снаряжало в Арктику экспедицию ученых, главным образом экономистов. Они, в частности, сравнивали Северный морской путь и Байкало-Амурскую магистраль. Жителей на территории, прилегающей к Северному морскому пути, больше, чем в зоне БАМа. И городами, причем достаточно крупными, Арктика пока богаче. В ней действуют также более сотни полярных станций, маленьких очагов науки.

Две широтные транспортные трассы, водная и железнодорожная, станут дополнять друг друга, ускоряя развитие Сибири и Дальнего Востока.

В мои молодые годы вести из Арктики неизменно занимали видное место на первых страницах газет. Но разве сегодня выветрился из радиogramм с высоких широт романтический дух поиска, а порой и опасных приключений, противоборства стихий с творениями человеческого разума?

...18 мая 1987 года атомоход «Сибирь» сквозь многолетние, прочно спаянные льды пробился к дрейфующей станции «Северный полюс-27».

Произошло это ровно полвека спустя после того, как в районе Северного полюса с воздушных кораблей высадилось четверо исследователей его главе с Иваном Дмитриевичем Папаниным.

Тяжелые машины сели там, где это казалось решительно невозможным самому Амундсену. Основываясь на собственном опыте, он предостерегал: «Никогда не летайте в глубь этих ледяных просторов, вы не найдете здесь ни одного пригодного для посадки места».

Наши полярные летчики нашли. Посадили машины на «макушку» планеты. Среди торосов появилась палатка с крупными буквами «СССР». Здесь обосновалась первая в мире научно-исследовательская станция «Северный полюс-1», которой предстоял долгий дрейф на льдине через неисследованные или малоисследованные районы Центральной Арктики. В палатке поселились четверо: начальник станции полярник Иван Папанин (в прошлом — начальник зимовки на мысе Челюскин), океанограф и гидролог Петр Ширшов, геофизик Евгений Федоров, радист Эрнст Кренкель.

Папанинцы работали в арктических льдах 274 дня. У них не было «Фрама», надежного дрейфующего дома, как у Нансена. Их льдина подвергалась сжатиям, разломам и прочим невзгодам. С борта ледокольного парохода «Таймыр», пришедшего в критические дни на выручку папанинцам, увидели: лагерь уютится на ледяном огрызке размером тридцать на пятьдесят метров.

СП-1, СП-27... А между ними?

Казалось бы, СП-2 должна была начать дрейф сразу же за СП-1. Но помешала война. Экспедиции на льдинах

возобновились через пять лет после ее окончания.

Станция за станцией отправлялись в долгие опасные дрейфы. Океанические течения и ветры определяли их движение, трудно предсказуемое заранее. А длительность существования поселков науки? Некоторые работали на своих льдинах по тысяче, даже по тысяче четыреста суток, другим океан отмерил куда менее года. В хронике дрейфов— свыше пятисот разломов. Случалось, что людей едва успевали эвакуировать.

...«Сибирь» осторожно ошвартовалась у СП-27, чуть не рядом с домиками, где полярники провели три года. Для дрейфа они выбрали крепкое, надежное ледяное поле, размером приблизительно четыре на пять километров. А ведь и с ним всякое случалось. Однажды трещина отрезала взлетно-посадочную полосу. Поглотила часть снаряжения, бочки с топливом.

Спасла положение специальная арктическая экспедиция парашютистов, прицельно и точно сбросившая на льдину с помощью парашютов полугодовой запас дизельного топлива.

В 1986 году на новую станцию СП-28 таким же способом были доставлены не только контейнеры, бочки с горючим, но и бульдозер. Парашютисты не забыли даже о новогодней елке...

Нет, за полвека Арктика не очень-то подобрела к людям! Но человек идет сегодня в высокие широты с надежной техникой, во всеоружии знаний и опыта.

СП-1 и СП-27... Схожие обстоятельства: лагерь на льдине, люди в опасности, судно спешит на выручку. Но как же далеко шагнули мы с той поры, когда папанинцы поднялись на борт «Таймыра»!

Теперь океанская дорога к полюсу заблаговременно изучалась отрядом научно-оперативного гидрометеообеспечения, разработавшего оптимальный вариант прохода «Сибири» через льды Центральной

Арктики. По данным, полученным из космоса, а также от летающей лаборатории на самолете ИЛ-18 и от вертолета МИ-8 с аппаратурой Института электроники и радиотехники, была составлена подробная карта района предстоящего плавания.

— Вчера получили от вас отличную картинку ледовой обстановки, — радировал атомоход. — Обработали ее на ЭВМ, потом вывели на цветной дисплей.

Кто из участников первой воздушной экспедиции на полюс мог хотя бы точно понять, оценить смысл этих терминов, столь обычных для сегодняшнего дня?

«Сибирь» торжественно отметила пятидесятилетие дрейфа папанинцев. С атомохода поднялся вертолет с учеными и специалистами. Он сделал посадку на полюсе. В честь подвига папанинцев был поднят флаг страны. Через пробуренную во льду лунку опустили в океанские глубины капсулу с посланием к будущим поколениям полярных исследователей.

А малое время спустя на полюс пожаловал сам атомоход. Это произошло в 15 часов 59 минут 25 мая 1987 года. Второе советское судно в активном надводном плавании достигло вершины планеты.

Не мешкая ни минуты специалисты принялись за комплексные исследования по обширной программе, где слово «впервые» было самым обычным. Используя новейшие методы морской геологии и геофизики, ученые, например, вплотную занялись закономерностями формирования океанских глубоководий.

Потом было прощание с полюсом, хоровод — «кругосветка» вокруг земной оси — и «Сибирь» снова пошла крушить льды. В начале июня атомоход достиг Диксона. Отсюда он взял курс в северную часть моря Лаптевых. Здесь спущенная с его борта станция СП-29 начала долгий дрейф через арктический бассейн.

В октябре 1987 года севернее острова Врангеля подняла флаг очередная дрейфующая станция СП-30.

Нансену для обработки и обобщения научных результатов плавания «Фрама» понадобилось несколько лет. Полная оценка пользы, принесенной рейсом «Сибири», — дело, видимо, не ближайшего времени. Пока же удовлетворимся тем, что, по общему признанию, ученым, работавшим на борту атомохода, удалось осуществить ряд уникальных наблюдений. А закончим экспансивной фразой участника экспедиции, далеко не новичка в полярных плаваниях:

— Рейс этот точно сияние в наших познаниях о природе.

Под стеклом моего письменного стола — карта Арктики. Специальная, достаточно подробная. Северный полюс — в самом центре. Вверху Гренландия, море Баффина, Канадский Арктический архипелаг, Аляска.

Извилистая линия огромной протяженности с глубоко врезанными в сушу заливами, широко распахнутыми устьями великих рек, с льнущими к побережью островами. Передний край длящегося веками мирного рискованного наступления человека в пределы леденящей мертвой стужи. Шаг за шагом продвигался он все дальше, ценой немыслимых усилий, а то и гибелью расплачиваясь за открытие неведомых земель в исхлестанном пургой, во вздыбленном торосами океане. Высокие слова? Но, думаю, тут они уместны и оправданы.

И вот лежат эти земли на фоне спокойной глубокой краски. Они положены на карту — какое буднично-прекрасное выражение! — они обросли значками полярных станций. Возле них написаны имена первооткрывателей, всплывающие в людской памяти надежнее, нежели увековеченные любыми монументами. Поименованы поморы с утлых кочей,

командиры дубель-шлюпок Великой северной экспедиции, ученые, капитаны ледоколов.

А по побережью, по берегам заливов и гаваней, в низовьях рек — портовые и промышленные города, поселки нефтяников и газовиков, опорные пункты научных экспедиций. Сколько их!

В который уже раз сравниваю карту нынешнюю с картой табель-календаря на 1922 год. Это было время старта страны, принявшей имя Советского Союза. Карта-реликвия висит на стене кремлевского кабинета Владимира Ильича Ленина. На ней по северному фасаду из настоящих городов — Мурманск да Архангельск, немного поодаль от него — Вологда, только и всего.

Да, мы знаем, что и сегодня не все в нашей Арктике зрело продумано и хорошо сбалансировано, что народные денежки не всегда тратились там с заглядом в будущее, с умом и пользой. Знаю, что рядом с трудом энтузиастов уживался в северных широтах и труд подневольный, унесший немало жертв. Знаем, что в погоне за дополнительным миллиардом кубометров газа или миллионом тонн нефти мало думали об удобствах, о создании подходящих условий для тех, кому Север по душе, кто хочет и может прочно обжиться там, пустить корни. Знаем, что плохо берегли, да и сегодня недостаточно бережем непредставимо, неожиданно для многих хрупкую, трудно залечивающую раны северную природу.

Все это верно. И все же, думаю, гордость громадностью содеянного народом на весах истории перетянет груз сегодняшних наших промахов и издержек...

Снова и снова смотрю на карту. От масштабов планетарных мысль возвращается к памятным моему поколению делам, положившим основу размаху освоения нашей Арктики. К делам, заставившим поверить в реальность, в возможность, в

осуществимость такого размаха. К продолжению этих дел в наши дни.

Цветные линии, то прямые, то немыслимо зигзагообразные, во всех направлениях пересекают карту. Красная прямая через полюс — полет Чкалова. Сравнительно плавные линии вдоль побережья — трассы Северного морского пути. Ну, а ломаные, зигзагообразные — дрейфы станций СП. Попробуйте распрямить, вытянуть в одну линию самый длинный — получится почти семь тысяч километров.

Среди самодельных моих пометок на карте — давний путь Пясинского каравана. Особо отмечен на ней остров Нансена. Его прежде безымянный мыс недавно назван в память 80-летия газеты «Красноярский рабочий». Газеты, когда-то породнившей меня с Севером.

Я нанес на карту путь «Сибири». Не только потому, что он замечателен сам по себе, но и потому, что родной мой край, его окрепнувшие полярные крылья помогали успеху рейса.

Как и в прежние годы, красноярская авиация разведывала путь во льдах. Вертолеты Диксона подстраховывали эвакуацию СП-27, а один диксоновский МИ-8 обосновался на борту «Сибири». Это он доставил на полюс десант ученых. Тем временем самолет ИЛ-14 Игарского авиапредприятия, базируясь на Северной Земле, уже искал подходящую льдину для СП-29. Кстати, именно на Диксоне покинули «Сибирь» люди СП-27, до высадки в море Лаптевых их место заняли полярники СП-29.

...Мы с вами вышли к «северному фасаду» Отечества по Енисею, брату океана, где создана крепкая опора для уверенного освоения Арктики.

Летом незаходящее солнце радует здесь туристов, совершающих рейс к острову Диксон. А в памяти моей — зимняя Дудинка. Полутьма даже в полдень, и

призрачные краски северного сияния возникают в той стороне, где стынет полюс. У обмерзших, обледеневших причалов суда курятся паром, при свете прожекторов сосульки переливаются хрусталем. Идет работа. Над трюмами плавают стрелы кранов, и резкие тени мечутся по палубам. Мороз — сорок. Идет работа.

Работает Сибирь. От южных степей до побережья Северного океана.

Передовые люди России верили в великое будущее чудесного края за Уралом. Большевики не только верили — они работали, приближая это будущее, закладывали дороги, строили города, поднимали заводы. Они смело пересекали Полярный круг, шли в тундру, во льды. Они осваивали Арктику от Кольского полуострова до Чукотки упорно и целеустремленно.

Заполярье, как и вся страна, развивается на основе строго научных предвидений. Ближайшее будущее края к востоку от Урала — в планах, разработанных партией до 2000 года. Ученые в своих предварительных прогнозах шагнули уже в XXI век, опираясь на необходимость ускоренного движения вперед.

Сибирь с ее Севером должна остаться Сибирью, сохраняемой во всей ее мужественной суровости, во всей природной неповторимости. Но при этом гораздо лучше, чем сегодня, устроенной, приспособленной для жизни, труда, отдыха человека. Мне по душе слова патриота сибирской земли, академика Михаила Алексеевича Лаврентьева:

— Я верю, что Сибирь будет краем гармонии природы и цивилизации, синонимом процветания и индустриальной мощи.