

Евгений Юнга (Евгений Семенович Михейкин) «Литке» идет на запад!

Товарищам по сквозному походу, краснознаменному Литке и его экипажу ПОСВЯЩАЮ

Начальнику экспедиции товарищу ДУПЛИЦКОМУ
Капитану ледореза товарищу НИКОЛАЕВУ
Руководителю научной части экспедиции товарищу ВИЗЕ

Горячо приветствуем и поздравляем участников экспедиции ледореза «Литке», впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию сквозной поход с Дальнего Востока на запад.

Успехи экспедиции «Литке» свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды и о глубоких знаниях Арктики у руководителей экспедиции. В славном походе «Литке» мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий северный путь нашей великой социалистической родины.

Мы входим с ходатайством в ЦИК Союза ССР о награждении участников экспедиции ледореза «Литке».

СТАЛИН
МОЛОТОВ
КАГАНОВИЧ
КАЛИНИН
ВОРОШИЛОВ
КУЙБЫШЕВ
ОРДЖОНИКИДЗЕ
АНДРЕЕВ
МИКОЯН
ЧУБАРЬ
РУДЗУТАК
ЖДАНОВ

От автора

Великий северный путь с Дальнего Востока на запад впервые пройден ледорезом «Литке» в одну навигацию, на месяц раньше намеченного планом срока.

Пройдено двенадцать морей и два океана: шесть тысяч миль.

Поход от Владивостока до Мурманска занял восемьдесят три дня.

Из них — пятьдесят один сутки и тысяча пятьсот миль непрерывной борьбы со льдами.

Из них — двадцать дней эксплуатационной работы:

освобождение первой Ленской экспедиции из ледяного плена под островами Самуила;

проводка речного буксирного парохода «Партизан Щетинкин» через льды пролива Вилькицкого;

снятие с мели в устье Енисея английского лесовоза «Марклин».

Выполнена намеченная планом научная работа: при помощи данных распределения температур и химического анализа проб воды, произведенного профессором Кондыревым, вычислены карты течений Колымского залива, Чукотского и южной части Восточносибирского морей — двух решающих участков сквозного пути;

велись наблюдения над приливо-отливными течениями, с которыми связало переменное сжатие льдов;

подтверждены рейсовыми материалами: вычисленная гидрологом Березкиным карта распространения приливной волны в море Лаптевых и мелководье севернее Новосибирского архипелага;

получены ценные материалы, характеризующее давление волн арктических морей на корпус судна.

Всех нас было восемьдесят семь. Лучшие ударники Дальнего Востока входили в это число. Кипучая энергия молодости помогала нам в труднейших местах. Большинство экипажа состояло из молодежи, воспитанной ленинским комсомолом. Ни разу не отступив, мы пронесли красное знамя Страны советов через голубые льды Северного морского пути от Тихого океана до Балтики.

Фритиоф Нансен сказал: «Арктику побеждает терпение».

Время и люди нашей эпохи внесли поправку и дополнили великого норвежца:

Арктику побеждает большевистское упорство, воля к победе, огромное желание «скорейшего превращения арктических пустынь в Великий северный путь нашей великой социалистической родины» (из приветствия руководителей партии и правительства коллективу ледореза «Литке»).

Сентиментальная биография

«Тот, кто, узнав «Литке», не будет любить его, никогда не сможет назвать себя истинным моряком».

Штурман сквозного похода М. В. ГОТСКИЙ.
(Запись в судовой книге).

На Большом Кронштадтском рейде торжественно и празднично отзвучали гулкие залпы двенадцатидюймовых орудий линейного корабля. Белесые облачка дыма висели над покатыми бортами и округлыми выступами боевых башен «Марата». Вахтенный орденосной «Авроры» приспустил кормовой флаг. Норд-вест заботливо расправил складки почерненного дымом полотнища, затеребил матерчатые квадраты сигнального свода, поднятые на фалах¹ к перекладинам рей. Эсминцы, как стая гончих, протянули узкие корпуса вдоль нашего борта, смотрели десятками ослепительно сверкающих медью оркестровых труб, сотнями глазниц иллюминаторов, тысячами замерших в строю моряков.

Флаги красного Балтийского флота приветственно склонялись перед овеванным ветрами всех румбов Арктики, изодранным вымпелом «Федора Литке». Это была невиданная в морском этикете честь: военный флот первым салютовал коммерческому кораблю.

Искорки радости блестели в прикрытых пушистыми ресницами глазах капитана Николаева. На его удлинённом бледном лице, невозмутимо-спокойном в паковых льдах пролива де-Лонга, под островами Самуила, у банок архипелага Норденшельда, цвела улыбка. Он не пытался скрыть ее, улыбку гордости за любимое судно, похожее на стройную девушку, как сказала, увидев «Литке», якутка-засольщица с мыса Мостах в бухте Тикси.

Любовь к судну свойственна лишь людям моря, вынужденным скитаться вдали от берегов и семьи. Вся накопленная годами, часто неуклюжая, наивная нежность достается ему — обшарпанному временем и непогодами, обросшему водорослями, избитому льдами, старому верному судну. Равного этому чувству нет на земле. Только моряки знают его, и только они по-настоящему поймут радость и гордость старого моряка капитала Николаева и те ласково-трогательные прозвища, которые повторяются в матросских и кочегарских кубриках чаще, чем официальное имя корабля: «Лидушка» и «Лидочка».

Любовь к «Литке» рассказана моряками на пожелтелых от давности страницах судовой книги. Редко-редко извлекает ее капитан Николаев из ящика письменного стола и еще реже

¹ Объяснение морских терминов смотри в конце книги. — Ред.

показывает другим. Он бережет эту книгу в тяжелом кожаном переплете с надломанными уголками и полустертой позолотой тисненых букв прежнего имени: «Канада».

На ее титульном листе прямым и четким почерком капитана Николаева вписана биографическая справка:

«Ледорез «Федор Литке» («Канада»), бывший «Эрль Грей», построен в 1909 году в Англии на заводе фирмы «Виккерс» для охраны рыбных промыслов герцога Канадского. Водоизмещение 4 754 тонны, мощность обеих машин 7 000 индикаторных сил. Принадлежал канадскому правительству, обслуживал почтово-пассажирскую линию на реке и в заливе Лаврентия между Монреалем, Квебеком и островами принца Эдуарда. Приобретен в начале мировой войны царским правительством для проводки транспортов с амуницией и боеприпасами из горла Белого моря в устье Северной Двины. Впервые прибыл в Архангельск **8 октября 1914 года**».

«Литке» под островами Самуила.

Книга открывается списком водителей ледореза. Лучшие капитаны страны командовали «Федором Литке». Каждый оставил свою особую память в судовой книге. Одни почтительно раскрывали ее для витиевато-небрежных росчерков лейтенантов британского флота, другие — для крючковатых иероглифов членов государственного совета и государственной думы. Книга испачкана старческими завитушками самовлюбленных генерал-майоров, головками женщин и стихотворными экспромтами, сложенными «под веселую руку»:

«Восхищенный прслестной «Канадою»,
Я пою ей здесь похвалу.
О ея буду помнить хозяине
И о том, как с ним пил марсалу.
8 марта 1916 г. (подпись неразборчива)».

Между этим перлом обывательского остроумия и последующей записью перерыв почти семь лет, — огневых лет борьбы с бело-английскими бандами Чайковского-Миллера.

Морякам Балтийского флота было не до судовой книги. Они, торопясь, установили на полубаке ледореза сухопутную трехдюймовку, покрасили прежнее название, наспех вывели на бортах: «Третий Интернационал», развели пары в топках всех шести котлов и ушли в горло Белого моря догонять ледокол «Минин», на котором удирал ставленник английских интервентов генерал Миллер.

Трехдюймовка дала всего один выстрел. От его силы раскололась пополам не защищенная броней палуба «Канады», осколками посыпались стекла иллюминаторов.

Красные вымпела зареяли над Белым морем, но в списках флота не оказалось нового имени ледореза. Он продолжал работать в Северной Двине, спасал из дрейфа Карского моря зажатого паковыми льдами «Соловья Будимировича», носящего ныне славное имя «Малыгин», сидел на камнях Мурмана у Святого Носа с неизменной надписью под полубаком: «Канада».

Блестящий командир-ледокольник, руководитель первой Карской экспедиции, Михаил Николаев, отец нынешнего капитана «Литке», был исключительно требователен к подчиненным. Чаще других доставалось сыну, пришедшему в 1922 году на «Канаду» третьим штурманом. Капитан «разносил» его за ошибки всех помощников. К тому же родственникам воспрещалось занимать командные должности на одном корабле. И молодой Николаев ушел с ледореза, дав слово вернуться тогда, когда на «Канаде» не будет отца.

Текли судовые будни. Корабль распрощался с севером, переброшенный на ледокольную работу в Черноморье. Матросы сбили медные буквы чужого названия и

тщательно расписали на кругах, шлюпках и полубаке новое имя: «Федор Литке».

Над столом кают-компании появился извлеченный из архивов Географического общества старинный портрет. Сквозь стекло дубовой рамы шурил из-под косматых бровей колючие глаза седовласый полярник Федор Петрович Литке — руководитель четырех экспедиций на Новую Землю в первой четверти прошлого столетия, командир шлюпа «Сенявин», совершивший кругосветное плавание из Петербурга к берегам Камчатки и Чукотки, открывший острова Прибылова, Карагинские и Матвея в Беринговом море, основатель Русского географического общества, президент Академии наук.

Команда, скучая, начищала, «как чортов глаз», медные части, скатывала палубу, мыла белые, словно нетронутый снег, надстройки.

«Безукоризненно-щегольской вид «Литке», — восхищались на страницах судовой книги слушатели мореходных техникумов после практики на ледорезе, — заставляет радостно биться сердца всех, кому дорога мощь СССР. И нужно только пожалеть, что такое судно не ходит за советский рубеж».

Короткие недели зимней работы в Керченском проливе и Днепро-Бугском лимане сменялись долгими месяцами вынужденного прикола. Уходили на покой моряки, состарившиеся на «Литке». Покинул его и капитан Николаев (отец), и старший механик, хозяин корабельного сердца — Русецкий.

За четырнадцать лет, проведенных на ледорезе, он оставил в судовой книге несколько скупых фраз:

«Прощай, дорогая, славная «Канада», ныне «Литке». Было время, когда между мин, подлодок, при течи в тринадцать тысяч тонн и под выстрелами неприятеля, по колено в холодной воде, работали, не покидая тебя, севера и Карского моря».

В 1927 году на борт ледореза вступил молодой Николаев и занял место на капитанском мостике, где совсем недавно командовал его отец.

*

...Отрезанный льдами, третью навигацию не допускал к себе ни одно судно остров Врангеля. Три года ждали смены зимовщики. Кончались запасы продовольствия. Голодная смерть караулила первую советскую колонию Георгия Ушакова.

И тогда взошла звезда «Федора Литке».

Николаев отвел ледорез в сухой док Севастополя и, сдавая ледорез капитану К. А. Дублицкому, внес последнюю запись в судовую книгу:

«С грустью расставаясь с Тобой, могучее, прекрасное судно, передаю Тебя другому Хозяину, которому, надеюсь, Ты будешь так же верно, и который, уверен, полюбит Тебя так же сильно, как любили мы все. Я не сомневаюсь, что имя свое, свою репутацию безупречного мощного корабля Ты сохранишь. Я верю, что много-много лет еще Ты будешь с честью и прежней славой Твоей приносить пользу нашей родине.

1925 год. Севастополь».

«Полярный волк», Константин Александрович Дублицкий угнал ледорез через тропики к недоступному острову Врангеля.

Многие сомневались в крепости на вид хрупкого, изящного, как яхта, корпуса «Федора Литке». Спор был окончен в бухте Роджерс острова Врангеля. 31 августа 1929 года два полярника рассказали на страницах судовой книги о героическом рейсе ледореза.

Первый:

«Когда было решено, что на остров Врангеля пойдет «Ф. Литке», я, не видя судна, но читая наши дальневосточные газеты, вместе с ними считал, что правительство сделало ошибку. Но вот в сухом доке Дальзавода я впервые увидел ледорез и начал питать надежду, что на этом судно мы доберемся.

Сорок семь дней похода «Литке» до острова, из них 22 суток в тяжелых льдах. Льды были так тяжелы, что даже мой оптимизм временами колебался. Казалось, что мы из льдов не вылезем (другое судно и не вылезло бы). Но «Ф. Литке», под руководством такого многоопытного в ледовых плаваниях капитана, как К. А. Дублицкий, его помощников В. М. Стехова, Е. Д. Бессмертного и Г. П. Львова, не только вылез из положения, которое казалось порой безнадежным, но и достиг острова.

Если бы мое пожелание имело силу, то желал бы, чтобы в 1932 году на смену нам и за нами пришел бы ты — «Федор Литке».

Начальник острова Врангеля Арэфий МИНЕЕВ.

Второй:

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

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

Георгий УШАКОВ.

Дальше приведена только дата:

«20 января 1930 года». В тот день президиум ВЦИК —

«Отмечая блестящий поход ледореза, который достиг острова при наличии крайне тяжелых условий плавания: штормах, сплошных льдах, туманах, получив, пять пробоин в бортах, установил живую связь с островом, снял находившихся там в течение трех лет работников, завез продукты и смену...

постановил:

наградить экипаж и ледорез «Ф. Литке» **орденом Трудового красного знамени**».

Это была заслуженная награда за два похода к острову Врангеля и в бухту Провидения. Арктика разыгрывала очередную трагедию.

Во льдах, у мыса Северного, застряли, возвращаясь с Колымы, пароход «Ставрополь» и шхуна американского торговца Олафа Свенсона «Нанук». Среди пассажиров «Ставрополя» началась цинга. Тяжело заболел и капитан — один из старейших полярников Павел Георгиевич Миловзоров.

По зову Свенсона, который, торопился сбыть закупленную на Колыме пушнину на рынках Аляски, из американского городка Нома вылетел прославленный перелетом к северному полюсу майор Эйельсон.

В пурге потерялись следы пилота.

Капитан «Литке» Николай Михайлович Николаев.

Через месяц американские власти обратились к советскому правительству с просьбой о помощи.

В ноябре, впервые в истории дальневосточного Заполярья, в ненавигационное время, «Литке» снялся курсом на бухту Провидения, приняв на борт лучших советских пилотов Арктики — Виктора Галышева и Маврикия Слепнева.

Николаев шел третьим помощником капитана. Не выдержав разлуки с любимым судном, он бросил Черноморье и приехал на Дальний Восток, чтобы навсегда связать свое имя великолепного ледокольника с героическим именем краснознаменного ледореза.

Рейс был выполнен. Раскопав в сугробах Берингова пролива обледенелые останки майора Эйельсона и бортмеханика Борланда, пилоты доставили их на Аляску, а больных пассажиров «Ставрополя» — на советский материк. «Литке» вернулся обратно сквозь замерзающее Берингово море.

Через несколько месяцев Дублицкий сдал ледорез Николаеву и записал в судовую книгу:

«Прощай, дорогой «Литке»!

Ты, как старый герой, сразился с полярными льдами, пробил их, вышел сам и вынес всех своих обитателей, доверившихся тебе. К сожалению, победа досталась недаром, и грудь твоя повреждена. Прощай — и спасибо за все».

Следующая страница сиротливо пуста. Лишь в верхнем углу чьей-то неразборчивой рукой написано:

«Не верь, «Литке», что ты уже бесславное судно.

В твоём будущем предназначения побед, и победы предстоят.

16 марта 1931 года, бухта Витязь».

Моряки с грустью смотрели на краснознаменный ледорез, прихотью чиновников Владивостокского порта превращенный в портовый ледокол. Он занимался проводкой судов, блуждал по изгибам Золотого Рога, снабжая пресной водой кичливо-пузатые «грузовики». Недовольные «скудной» работой, уходили матросы. В тот год команда несколько раз сменилась целиком. Через ледорез прошло свыше семисот моряков... На несколько месяцев покинул «Литке» и его капитан, назначенный морским инспектором Тихоокеанского бассейна. Но когда жестокие морозы сковали Охотское море, Николаев вернулся на судно и повел ледорез на помощь застрявшим во льдах «Свирьстрой» и «Дашингу».

Беспрецедентный рейс», как говорил капитан. Ни одно судно до «Литке» не ходило в зимнее время в центр Охотского моря.

Итог охотского плавания подведен в книге:

«В исторический декабрьский вояж в самое сердце Охотского моря с огромным удовлетворением провел семь дней в дружной семье ударников ледореза «Литке». Несмотря на паникерство, нытье, явное пасование перед трудностями, которые проявляют моряки подшефных «Литке» пароходов «Дашинг» и «Свирьстрой», литкенцы засучив рукава борются за удачное выполнение порученной им Советским союзом задачи.

Член Комитета севера при ВЦИК К. ЛУКС ».

Проблема зимнего плавания в Охотском море стала реальной действительностью.

Снова пустуют страницы, оставленные записям о боевых месяцах Северо-Восточной полярной экспедиции Евгенова, Бочек и Николаева, штормовых авралах на рейде бухты Амбарчик под Колымой, зимовке в Чаунской губе, спасении лесовоза «Урицкий» из ледового дрейфа в Чукотском море, героическом ноябрьском рейсе в море Бофора на помощь зажатому льдами «Челюскину».

Потеряв трапы, бушприт и стеньгу, принимая шесть тысяч тонн воды в исковерканный торосами корпус, захлебываясь кочегарками в студеной горечи Охотского моря, «Литке» пробился сквозь заграждения тихоокеанских тайфунов к Владивостоку и ушел на ремонт в Японию, в порт Касадошимо.

Последняя страница посвящена сквозному походу.

«Завтра мы уйдем навстречу голубым льдам Великого северного пути, и снова покроет себя неуязвимой славой горделивый красавец «Литке». Обидно, что недруги искалечили тебя и Касадодоке, но все равно, даже зная твои больные места, крепка уверенность в твоей победе, которая лишней раз подчеркнет силу и мощь нашей великой родины.

Петропавловск-на-Камчатке, 5 июля 1934 года».

Ниже:

«Земной шар мал. Люди и корабли встречаются всегда. Так встретились два краснознаменца — «Красин» и «Литке» — в Петропавловске-на-Камчатке. Но мы не говорим один другому прощай, а только до свидания, до приятной встречи.

Капитан ледокола «Красин» Пономарев, Авачинская губа».

Еще ниже:

«20 сентября 1934 года. Краснознаменный ледорез «Федор Литке» закончил исторический поход Великим северным путем с Дальнего Востока на запад, вписал одну из самых героических страниц в историю завоевания Арктики».

И сколько искренней гордости в заключительном приветствии профессора Визе:

«Дорогой «Литке»! Прощаюсь с тобой в надежде, что мне еще не раз придется любоваться твоей смелой и блестящей работой во льдах. Мне думается, что почетная и ответственная должность научно-исследовательского корабля была бы лучшей наградой за проделанные тобой многие тысячи трудовых дней в советских морях.

До свиданья, белорудый победитель!

В. ВИЗЕ.

Мурманск, 26 сентября 1934 года».

«Сентиментальная» биография, не правда ли?

Промежуточный порт

Бьет гонг. Старший стюард² метеором несется по спардеку, искусно лавируя между столпившимися у борта пассажирами. Пронзительный звон медного инструмента, напоминающего огромную сковороду, глушит ворчание лебедек и крики грузовых рикш. Стюарду нет дела до береговой жизни. Он сотни раз побывал в этом порту, презрительно отзывается о здешних жителях и не находит в Корее ничего интересного.

Палуба пустеет, и тогда из помещений третьего класса выползают семьи корейцев. Их зеленые, помятые лица и обескровленные губы свидетельствуют о тяжести экспрессного рейса. Сутки «Амакуса-Мару» болтало на встречной зыби. Сутки корейцы пластами лежали на циновках, не прикасаясь к пище, не вставая до пограничного порта Юкки, где пассажиров спугнул с лакированных нар визгливый голос старшего стюарда.

² Стюард — буфетчик.

— Роскэ! Роскэ! — тянул стюард за ноги спящих моряков. — Миичепс!³ — приглашал он по-английски.

Лакеи привели нас на просторную палубу спардека и распределили по отделениям: первое — советские моряки с «Литке», едущие в Японию принимать отремонтированный ледорез, второе — корейцы, третье — обитатели высших классов. Офицер пограничной полиции, коротконогий, заплывший жиром, безбровый японец, в крылатке, скрывшей погоны, заложив руки в белых нитяных перчатках за спину, с достоинством прошелся вдоль строя. Пересчитав корейцев, он циркнул сквозь зубы и, раскуривая сигарету, остановился у наших шеренг, изучающе вглядываясь в кочегарские и матросские физиономии. Мы стояли молча, переминаясь с ноги на ногу. На палубе дул сильный ветер, внизу шумно плескались о корпус волны, моросил дождь. Переваливаясь, как старая крычка, полицейский вторично повел за собой выводок услужливо-подобострастных стюардов в накрахмаленных кителях. Чуть погнутая сабля волочилась за японцем по палубе, подпрыгивая на пазах и жалобно дзинькая.

Строй терпеливо ждал.

Докурив сигарету, офицер важно махнул рукой и сказал, что осмотр окончен.

...Юкки остался давно за кормой: покрытые хвоей сопки, отары овец на склонах, несколько десятков стандартных, казарменного типа зданий в глубине полукружья бухты, квадратные коробки складов с опознавательными знаками для самолетов, железнодорожная колея, ползущая над морем в сторону советской границы.

Путешествие началось. Мы едем пассажирами на японском экспрессном пароходе «Амакуса-Мару». Путь наш долог: вдоль Корейского полуострова, через южную часть Хонсю — центрального острова Японского архипелага, к Касадошимо — провинциальному местечку, на рейде которого стоит, ожидая команду, отремонтированный японцами краснознаменный ледорез «Федор Литке».

*

Два репортера — две радушных улыбки под шляпами. Один — помоложе — в европейском костюме и клеенчатом дождевике, мешковато сидящем на узких плечах, рябой, с едва приметными усиками; второй — очкастый, в национальном платье вроде ночного халата, с траурным зонтиком и «лейкой», в стучащих гетта⁴ на волосатых ногах. Оба рысью избегают по скользкому трапу, замирают в низком поклоне перед вахтенным штурманом и направляются к нам.

— Ду ю спик инглиш? ⁵ — спрашивает молодой, натянув маску приветливости на рябое лицо.

Мы отрицательно мотаем головой.

Японцы переглядываются.

— Нисего, — утешающе сюсюкает очкастый, — мозна по роскэ разговаривать. Скажите, подзалуйста, — обращается он к группе кочегаров, — как нравится вам Сейсин? Посмотрите, как много мы, японска люди, сделали в Корее. Взгляните на порт и город — хоросий, культурний город. Десять лет обратно Сейсин был, как у вас говорят, медвезатний угол...

С юга идет накат. Огибая узкий мол, волны вкатываются в миниатюрную гавань Сейшина, с силой бьют в заросшие водорослями малахитовые стенки набережной.

³ Миичепс (англ.) — середина, в данном случае — пожалуйста на середину судна.

⁴ Гетта — открытая деревянная обувь, похожая на «босоножки», которые носят у нас на юге.

⁵ Говорите по-английски? (англ.)

Приседают, раскланиваясь с берегами, пароходы, ошвартованные у раскрытых складов. Склады выставили напоказ аккуратно сложенное добро: круги жмыхов, мешки риса, бобов, тюки хлопка — все то, что производит и экспортирует Корея. Скрипят канаты, готовые лопнуть от непосильного напряжения. Моряк никогда не будет искать защиты от шторма в этом опрятном порту, сияющем чистотой: зыбь разобьет судно о малахит набережной или о выступы плешивых обрывистых берегов. Капитаны предпочитают дрейфовать в открытом море.

По замыслу акционеров Южноманчжурской дороги. Сейшину предстоит великолепное будущее. Рейдовая стоянка должна, в помощь Дайрену, быть соперницей одного из лучших естественных портов мира — Владивостока. Пока же средства, вложенные японцами в Сейшин, лежат грудой камней волнореза, не защищающего порт от зыби.

ЛЮДИ «ЛИТКЕ». Автор книги — Е. Юнга на рулевой вахте.

Репортеры ждут, не сгоняя улыбок с лиц.

Слово берет седоусый кочегарский старшина Маслыко, «папаша», как почтительно зовет его машинная команда.

Он — первый ударник Владивостокского порта, восемнадцать лет подряд шуровавший в топках ледокольного буксира «Казак Поярков».

— Та чего мы говорить будем? — недоумевающе басит Маслыко и странно слышать его мягкий украинский говор на японском пароходе в корейском порту. — Та ваши ж фараоны нас на берег не спускают.

Японец ни секунды не задумывается.

— Гаспадин моряк, — вежливо отвечает он, — идет дождь, вы промокнете, на улицах грязно.

— Та я ж не сахарный, — шутит старшина. — Вот дипломаты собрались, — удивленно разводит он руками, — не могут по совести сознаться, што ослабило. Все с тонкостями: промокнете, грязно... тю на вас! — возмущается Маслыко и показывает репортерам широкую, слегка сутулую от долголетней работы кочегарскую спину.

...Корейцы приплыли к тихой пристани. Возбужденно галдя, они сходят на берег. Родина встречает их тремя чиновниками портовой полиции, черными, как могильные жуки, жандармами. Здесь же, у склада, начинается проверка. Полицейские роются в узлах, свертках, бесцеремонно отбрасывая просмотренное, покрикивая на женщин, торопливо собирающих вещи. На безопасном расстоянии, чтобы не достал сапог жандарма, сгучились портовые рабочие, успевшие забросать жмыхами первый трюм «Амакуса-Мару». На широкоскулых, отливающих янтарной желтизной лицах застыло напряженное любопытство: как никак люди жили в стране большевиков, где работают только восемь часов и которую так ругает Накура-сан⁶ — синдо⁷ пассажирского причала, высланный из Владивостока. Острополые широкие шляпы из рисовой соломы и цветные блузы с белым круглым клеймом на спине делают грузчиков не отличимыми один от другого. В круг вкраплены иероглифы — название фирмы, у которой они работают. На левой руке закреплена шпагатом дощечка с номером. Фамилию грузчика заменяет номер, паспортом является круг с иероглифами.

— Хай скажится такая родина! — в сердцах восклицает Маслыко. — Ни одного японца нима, штоб в грузчиках находился. Все в полицейских мундирах, все в начальниках. И до чего ж корейцы терпеливый народ! Сидят на чумизе, уродуются за фунт дыму. Забитые люди. Сами себя дешевают.

— Стопори на поворотах, папаша, — предупреждают его кочегары.

⁶ Накура — собственное имя японца, сан — приставка, означающая «господин».

⁷ Синдо — старшина, приказчик.

Услышав взволнованную речь старика, идут к нему четверо сугубо штатских прилизанных японцев, приставленных к нам с той минуты, как неразговорчивые матросы «Амакуса-Мару» спустили на пристань парадный трап.

Старшина круто меняет разговор.

— Куда ж их гонят?

Понукаемые жандармами, взвалив узлы на плечи и головы, корейцы скрываются за углом склада.

— Вам зелательно знать? — любезно откликается подошедший японец. — Они идут в баня, потом едут домой, на свой земля.

Шпик легко произносит это слово, желанное каждому корейцу. Но подавляющему большинству их земля недоступна, ибо она находится в распоряжении помещиков и японских резидентов. Три четверти населения Кореи земли не имеет или возделывает крохотные участки, достаточные разве для индивидуального пригородного хозяйства советской рабочей семьи. Факты беспристрастны. Они подтверждают слова репортера о том, «как много сделали японские люди в Корее»: хищнически истребили богатейшие лесные массивы, разорили крестьянство, закабалили его двойным гнетом доморощенных и островных живоглотов, превратили Корею в колонию и плацдарм для нападения на Советский союз.

ЛЮДИ «ЛИТКЕ». Лучший рулевой ледореза комсомолец Пономарев.

Недра полуострова таят в себе золото, медные руды, колоссальные залежи графита; почва тучна и плодородна — родит рис, бобы, хлопок, экспортный корень жень-шеня. Но все это почти целиком исчезает в трюмах пароходов, приплывающих из Японии. На долю корейского крестьянина, измученного непосильными налогами, остается чумиза — похлебка из проса.

Старшина иронически благодарит шпики и спускается в третий класс, где ужинают матросы и кочегары. За двое суток пути нам изрядно надоели японские блюда, обильно наперченные и политые соей. Хлеба не полагается. Его заменяет сухой, раздирающий горло рис.

Судовая жизнь идет своим чередом. Мы бродим по спардеку вялые, как осенние мухи. Команда, надлежаще инструктированная, сторонится нас: на пароходе, совершающем регулярные рейсы в Страну советов, подобраны выдрессированные кадры. К тому же они боятся всевидящего взгляда шпииков. Кубрик для моряков с «Литке» недоступен. Нам строжайше запрещено входить туда. Но иногда вечером, когда «Амакуса-Мару» заунывно воеет, разрезая плотную пелену тумана и холодная слякоть оседает на судовых надстройках, мы слышим тихий голос сменившегося с вахты матроса:

— Кон-бан-ва⁸. Как дела, роскэ товарис?..

Беззвучно смеясь, он скрывается в просвете дверей кубрика.

Так изо дня в день: неумолчное шарканье паровой обуви, которую надо обязательно надевать при входе в помещение; нары и жесткие подушки, набитые рисовой трухой; очередь у китайского биллиарда; крысиная мордочка агента политической полиции. Ему тоже надоело рейсовое однообразие; от нечего делать он останавливается у нар, тычет пальцем в первого моряка и «учиняет допрос с пристрастием».

*

«Амакуса-Мару» отдает швартовы. Расплывается по ветру яичный желток восходящего солнца на грязном фоне кормового флага. Мокрые канаты змеями вползают на борт. Рвутся цветные ленточки, протянутые от уезжающих пассажиров к оставшимся на причале

⁸ Добрый вечер (японск.).

Сейшина. Стародавний обычай! Японцы консервативны в быту и тщательно оберегают мелочные традиции. Ленточка в руках укутанного в желтую пелерину офицера-отпускника рвется последней: значит, он скоро вернется, господин brave японский офицер!

Береговой рейс

Встреча произошла на вокзале. Солнце, позолотив курчавую зелень склонов, низко висело над вершинами прибрежных гор острова Хонсю, размноженное тысячами полотнищ национальных флагов на фасадах зданий города: Цуруга провожала очередной батальон, отправляемый на материк. Навьюченные полной походной амуницией, солдаты повзводно шли узкими улицами мимо восторженных лавочников, кричавших высокопарные напутственные слова о самурайской чести. Рядом катили черные лакированные коляски курумайи — маленькие жилистые рикши со старушечьими личиками. Облокотясь на эфесы кривых сабель, сидели в колясках равнодушные к приветствиям офицеры. Их упитанные матовые физиономии, коричневые краги, выутюженные мундиры и серебро звездочек на погонах отражали сытость и благополучие.

У вокзала, напротив публичного дома, гостеприимно раскрывшего раздвижные двери — съодзи, батальон выстроился шпалерами. Увешанный цветными ленточками боевых отличий, вылез из плавно подкатившего мотокара тучный майор, протер крылышки пенсне и, подобрал свисавший живот, понес его навстречу батальону. Офицеры вытянулись, приложит ладони к козырькам. Фельдфебеля на площади пропели слова команды, и пятьсот вскинутых винтовок блеснули дулами, приветствуя начальство.

Майор небрежно помахал перчаткой и, сопровождаемый офицерами, прошел в пассажирское помещение. Вдоль стены опрятного зала неторопливо путешествовала ручная белая мышь, на скамьях ждали поезда советские моряки, «охраняемые» десятком одетых в штатское шпиков.

ЛЮДИ «ЛИТКЕ». Плотник Савенко.

Мы внимательно разглядывали японских солдат. Так вот они, островные самураи, согнанные из всех деревень префектуры защищать честь «страны Восходящего Солнца» на сопках Манчжоу-Го!

— Однако офицеров у них не меньше, чем рядовых, — подметил третий штурман.

— Нагрузили хлопцев, как ломовиков, — добавил Маслыко: — и ранец, и лопата, и шинель, и ручной пулемет... вспотеешь!

Слушая наставления коренастого, плотного японца с фельдфебельскими лычками на погонах, солдаты не спускали глаз с нашей группы. Поймав эти взгляды, он повернулся к нам, показав исчерченную шрамами физиономию и расцветченную, как у майора, разноцветными ленточками грудь.

— Заслуженный дракон, — перемигнулись матросы. — Ишь, смотрит, проглотить готов.

— Молодым от него достается, будьте уверены, — сказал плотник. — Собака, по роже видно.

Не вытерпев коллективного разглядывания, фельдфебель отвернулся.

Майор взглянул на ручные часы, сделал знак офицерам.

Над площадью взметнулись отрывистые слова команды. Мерно топя, батальон исчез в глубине вокзального туннеля.

На перроне мы встретились снова, и, пока подошел экспресс, кочегары успели перекинуться несколькими фразами с правофланговым солдатом. Инициатива разговора принадлежала ему, не отличимому от других, безвестному японскому солдату.

— Куда езд, роскэ? — спросил он шепотом.

— Касадошимо, — также шепотом отвечали ему кочегары. — А твоя куда?

— Моя езд Харбин, — уныло сообщил японец.

— Что я вам говорил! — встрепенулся плотник. — Ясно, их гонят в Манчжурию.

— Раскудахтался, — остановили его кочегары. — Смотри — шпик следит.

— Твоя хочет ездить? — задал новый вопрос Маслыко.

Полицейский агент метнулся к нам, уничтожающе взглянул на солдата и, отозвав ближайшего офицера, быстро заговорил с ним. Сияя улыбкой, офицер внимательно слушал, и нам было непонятно: осуждает он разговорчивость солдата или, наоборот, одобряет ее?

Неожиданно он выдернул японца за рукав из строя и вместе с агентом повел его вдоль перрона.

Дальнейшего мы не увидели. Залитый светом, примчался экспресс. Предупреждающе взвизгнув, паровоз скрылся в чернильной темноте вечера и вернулся обратно с пустым вагоном третьего класса, предназначенным для нас.

Отделенные от остальных пассажиров багажным вагоном, мы начали береговой рейс по Японии.

*

Шпики выглядят джентльменами, они в европейских костюмах, учтиво кланяются третьему штурману, с поспешной любезностью сообщают, который час. Но попробуйте выйти из вагона, пока поезд отстаивает положенное время у перрона промежуточной станции! Маска культурности моментально слетает с каждого из семи полицейских, едущих вместе с нами. Шпик злобно шипит, хватая кочегара или матроса за плечо, незаметным щипком больно впивается в мускулы руки и вталкивает в вагон.

По обе стороны экспресса лежит ночная Япония — резко очерченные на фоне звездного неба контуры гор, серебряные под луной квадратные рамки канав у рисовых полей. Надрывающе квакают лягушки, звенят голоса сверчков, поют цикады. Часто из темноты возникают города.

— Киото, — заметив огни, сказал Такота-сан, полицейский переводчик. — Поезд стоит восемь минут, Можете погулять.

Обрадованные разрешением, мы приготовились выйти. Мелькнула платформа, заполненная толпой пассажиров, проплыло вокзальное здание. На секунду прервав свой бег, паровоз кликушечьи взвыл и медленно потащил вагон в темноту. В стеклянную дверь тамбура был виден отцепленный состав у перрона.

ЛЮДИ «ЛИТКЕ». Трое «Маркони» (слева направо): старший радист О. Куксин и радисты — Литвинов и Романов.

— В чем дело, Такота-сан?

Переводчик пожал плечами.

— Вероятно, осибка.

Мы выглянули в окна. Ровно вздыхая, паровоз пил воду у колонки.

— Называется погуляли, — мрачно улыбнулись кочегары. — И хитрые эти японцы!

— Нет худа без добра, — философски заметил наш парторг Дима Трофимов. — Можете на фактах, ребята, убедиться, какое мы пугало для полиции. Раз так охраняют, значит боятся. Потерпите ночку. Скоро будем на «Литке».

Налив цистерну водой, паровоз повел нас обратно к составу. Трое шпики сменяются. Полиция каждой префектуры считает долгом конвоировать сорок восемь советских моряков своими людьми. У вагона происходит церемония смены. Японцы низко кланяются друг другу, старшие меняются визитными карточками с обозначением количества принятых и сданных поднадзорных. Затем — прощальные поклоны, и поезд трогается.

— Как баранов проверяют! — негодуяще басит Маслыко. — Ну и люди...

Бесконечно долго тянется ночь. Хочется спать, по трудно заснуть в жестком вагоне японской железной дороги, где есть места только для сиденья.

Чтобы скоротать время, вызываем на разговор переводчика.

— Где вы, Такота-сан, научились так хорошо говорить по-русски?

Переводчик словоохотлив.

— Я долго жил у вас в Приморья. Имел своя концессия. Тогда много японская люди находилась в Советской Россия.

— А какую концессию? — допытываемся мы.

— Золото, золото, — откровенничает Такота-сан. — Свое золото закопал, васего не выкопал, — грустно признается он.

— Почему же нас все-таки не выпускают на станциях? — спрашивают матросы.

— Одну минуточку, — кивает переводчик. — Я спросу нацальника.

Он подсаживается на крайнюю скамью, где расположились шпики.

Зарево огней пылает за окнами экспресса. Голубые и фиолетовые иероглифы реклам европейской части Осако сменяются мрачными корпусами фабричных предместий «японского Манчестера». Тлеют в ночи карминовые светлячки бумажных фонарей, доносится мяукающее пение.

«Веселые кварталы» ночного Осако бодрствует, ожидая подгулявших моряков.

— Нацальник очень созалеет, — возвращается к нам переводчик, — но просит вас не выходить из вагона. Вы мозете, — по-японски смягчает отказ Такота-сан, — опоздать к поезду и не успеть на своя пароход.

Необычайная «заботливость», характерная для японской полиции. Категорический отказ, подслащенный вежливым обращением. Кочегары вспоминают японскую предупредительность, проявленную под Карафуту⁹, на прибрежные камни которого наскочил в тумане один из пароходов Совторгфлота. Вызванные на помощь по радио другие суда были задержаны «до выяснения инцидента» японским миноносцем. И когда наши капитаны попытались наладить связь между судами на шлюпках, произошел любопытный разговор с японским командованием.

Капитан (обращаясь к командиру японского миноносца). Сообщаться с другими пароходами можно?

Командир (после долгого молчания). Мозна, мозна.

Капитан. Значит, разрешите спустить шлюпки.

Командир. О, нет. Шлюпки спустить нельзя.

Капитан. А сообщаться можно?

Командир. Мозна, мозна...

...Экспресс мчит, пересчитывая стыки рельсов, неслышно тормозя у крохотных станционных домиков с бумажными раздвижными стенами. Сонный дежурный появляется на перроне, переводит рычаг стрелки и пропускает нас дальше. За четырехколейным полотном, меж горами, внизу, в долинах, за туннелями, спит Япония.

*

Рассвет занимается над неправдоподобно-фиолетовыми горами. Подняв квадратные желтые и черные паруса, скользят по глади Японского Средиземного моря рыбачьи шхуны. Ласково плещет под окнами вагона едва заметная зыбь. На другой стороне полотна кучатся мандариновые рощи; копаются на полях, по колено увязая в грязи, крестьяне; живописно раскинулись среди зарослей бамбука, туи и карликовой сосны деревянные домики бесчисленных деревень; плетутся коровы, запряженные в арбы; на огромных плакатах намалеваны молитвенные иероглифы, которыми японский крестьянин отгоняет «злых духов» с поля, арендованного у помещика.

Шестая проверка. Коверкая фамилии, полицейский, присланный из Касадошимо, пересчитывает нас и, доставив на катер, что-то втолковывает переводчику.

⁹ Южная японская часть Сахалина.

Тот обращается к первому штурману, встретившему экипаж на вокзале:

— Гаспадин агент политической полиции зелаает знать, поцему так мало приехало моряков из бивсих на «Литке» в нацале ремонта?

Старпом ухмыляется:

— Передайте господину агенту политической полиции, что он очень много желаает знать.

Кривой, как японская сабля, мыс, скрывший вход в бухту Касадошимо, отступает в сторону, открывал миниатюрный рейд и сверкающий белизной надстроек «Литке».

— Наконец дома, — облегченно вздыхает Маслыко, прыгая на кормовую палубу. — До чего ж надоели фараоны!

Мы на борту краснознаменного ледореза.

Рейдовая стоянка

Луч прожектора сверкающим клинком режет липкую мглу, обнажая крутые берега, поросшие сосной и туей, уродливые впадины пустых доков. Стиснутый горами, рейд кажется огромной ямой, над которой протянута выцветшая лента Млечного пути. В глубине бухты горят рубиновые отблески огней Касадошимо; ярко освещены лавки торговцев, изогнутые крыши и просветы вестибюлей публичных домов.

Последние часы стоянки. Четверо суток мы принимали отремонтированный японцами ледорез. Проверая главные двигатели и рулевую машину, всюду находили небрежные недоделки и убеждались в сомнительном качестве доковых работ.

Машинисты ругались: подчистить «хвосты», оставленные японцами, означало целиком заполнить ремонт владивостокские предотходные дай, которые каждый надеялся провести среди семьи и друзей.

*

Под бортом «Литке» ошвартован ветхий сампан (лодка), набитый слесарями из дока.

Они кончили ремонт рулевой машины и разъезжаются по домам.

Прыгаю на дно сампана и, поскользнувшись, сбиваю соседа. Вскрикнув, он, под мяукающий смех японцев, садится в лужу воды, просачивающейся сквозь разбитые пазы.

— Ой, роскэ! — смеются в сампане над моей неловкостью.

— Роскэ медведь ворчит сбитый рабочий. — Папираса есть? — просит он компенсацию.

Пачка «Пушки» моментально пустеет.

Сажусь на корме, где лениво галанит веслом лодочник. Отжав брюки, японец пристраивается рядом. Свет фонаря падает на его лицо, стриженные ежиком волосы, маленький низкий лоб и чуть-чуть приплюснутый нос.

— Гулай, роскэ? — спрашивает он. — Касодосимо барисня много... Ходи ко мне, роскэ, — неожиданно приглашает он.

Минуту размышляю. Предложение японца соблазнительно — увижу, как живет рабочая семья. А вдруг провокация?..

— Ираси¹⁰, — говорю слесарю.

Сампанчик, тяжело ворочая веслом, подгребает к причалу.

Карабкаемся по выступам высокой стены, минуем контрольные ворота.

Центральная улица Касадошимо пустынна. На низеньких раскладных табуретах дежурят торговцы. Сонно жужжат мухи, облепив лотки о фруктами. Груды больших яблок, кисло-сладкая фурма, почернелая от времени, сморщенная кожура бананов, мясистые

¹⁰ Ираси (японск.) — хорошо.

помидоры, крупная, еще подопрелая клубника и висящие над дверьми ананасы, — все покрыто гудящим, как далекий мотор, роем мух.

Постукивая широкими гетта, из полутемного вестибюля выбегает навстречу нам женщина. На ней узорчатое кимоно, блестящая, словно воронье крыло, башенная прическа. Подрумяненное лицо расплылось в улыбке, узкие глаза смотрят по-собачьи просяще.

— Аната¹¹! — шепелявит женщина и тянет за собой, делая непристойный жест. — Моо-ой миленькоо-ой, — растягивает она заученное обращение.

Спутник резко останавливает женщину. Та недовольно отпускает мой рукав и отходит в сторону.

Набеленные и покрашенные проститутки стоят у каждого дома, карауля прохожих. Днем они обивают ржавчину с корпусов пароходов, поднятых в док, вечером «работают» в публичных домах за проценты с пива и семнадцать иен¹² в месяц. Когда пароходов нет, их рассчитывают отовсюду.

Блестят под луной металлические черепицы крыш. Темной улочкой поднимаюсь за японцем в гору. Он раздвигает съезди крайнего дома и, сняв резиновые туфли — варакуси, проходит в комнату. Оставив ботинки у порога, иду следом.

Док Касадошимо (Япония), где ремонтировался «Литке».

Приветствуя нас, сгибается до пола в поклоне миловидная, но злоупотребляющая косметикой жена слесаря, удивительно похожая на женщину, выбегавшую из вестибюля публичного дома. Вглядываюсь. Ну, конечно, она и есть! Ничего не понимаю.

Заметив мое недоумение, японец объясняет:

— Слушай, роскэ. Моя работай начинай сесть утра, концай десять вечера. Моя полуцай тридцать пять иена месяц. Моя кусай хотя, денег мало-мало...

Он коротко рассказывает о нищенской жизни рабочих дока, об их женах, вынужденных заниматься проституцией, чтобы семья не умерла с голоду.

Пока мы беседуем, жена японца расставляет на циновках лакированные подносы и чашки с супом. Пробую. В воде плавает несколько макаронин, перышки зеленого лука и морская трава, жесткая и колючая. Не желая обидеть хозяев, хлебаю воду. Случайно проглатываю траву, чувствую, как к горлу подступает тошнотный клубок. Благодарю и отодвигаю поднос.

На второе подается в той же чашке небольшая горстка риса. Обед запиваем теплым пивом, купленным в лавчонке напротив.

Так живет средняя рабочая семья, имеющая месячный бюджет до шестидесяти иен. Из этого количества, тридцать пять приносит муж, семнадцать жена зарабатывает в публичном доме и восемь поденщиной на ошкрабке ржавых корпусов.

Осматриваю комнату. На легких, из спрессованной бумаги, стенах прибиты размалеванные иероглифами рекламные плакаты парфюмерных фирм: неизменная красавица-гейша в сиреновом кимоно, раскрывшая банку с кремом; в углу, за ширмами, стоит дешевый шифоньер, — на нем зеркало, приборы для ухода за прической, флаконы с лаком и банки с белилами: профессия обязывает! У стены скатаны циновки для сна и маленькая скамеечка, подкладываемая под голову, чтобы не испортить прически.

Японка убирает посуду и, склонясь на миг перед мужем, кивает мне на ширму, сопровождая приглашение непристойным жестом проститутки.

— Иди, иди, роскэ, — разрешает слесарь. — Моя мадама очень любит роскэ моряка.

Угадываю его желание: надо возместить стоимость пива. Непредвиденный расход сделал солидную брешь в бюджете рабочего. Достаю три йены, прощаюсь и выхожу на

¹¹ Аната (японск.) — обращение, означает: «Эй, вы!»

¹² Иена — японская денежная единица, равная 35 коп.

улицу.

Касадошимо дремлет. Застыли на табуретах лавочки; в угловой парикмахерской застегнутый до горла в белоснежный халат брадобрей возится с запоздалым клиентом; махая широкими рукавами кимоно, заывают прохожих проститутки. Охрипшие голоса женщин тонут в оглушительном вопле патефона.

Рокочущий бас склянок разносится над бухтой. Берега отбрасывают прочь протяжные звуки, повторяя их звенящим эхом. Сампан бесшумно скользит к тусклой летучке, закрепленной на кормовых поручнях ледореза. Старик-лодочник в соломенной шляпе грибом мурлычет тоскливую песенку о судьбе рыбака, застигнутого штормом в открытом море...

*

На рассвете без гудков покидаем рейд и, отстояв часы бункеровки в Моджи, выходим на широкую морскую дорогу.

Япония осталась позади.

Завтра из вспененной зыби встанут в прозрачной дымке полуденных испарений лиловые берега Приморья, и, когда мы закончим ремонт у причалов Владивостока, прощально салютуя родине, капитан Николаев повернет ледорез к дымящимся сопкам Камчатки и гранитным массивам мыса Дежнева...

Глава из радиодневника

Владивосток, 27 июня. Через сутки уходим. Каждое утро, когда на синюю гладь Золотого Рога оседает дымка тумана, на ледорезе начинается суетливая жизнь. Дятлами стучат молотки и топоры плотников, сооружающих загородки для скота, обивающих тесом столовую, превращенную в склад продовольствия.

«Литке» грязен, как всякое судно перед отходом, заполнен грудями кирпича для камельков на случай зимовки и остро пахнущим смолой лесом.

Хлопотливо носится по спардеку первый штурман Голуб, сменивший спокойствие черноморских танкеров на авральные обязанности старшего помощника капитана в арктическом походе. Дальневосточников поражает его гигантский рост: старпом носит ботинки сорок седьмой номер и никак не подберет брюк по росту — концы их всегда выше щиколоток. В его каюте висит французская благодарственная грамота — память о героическом спасении моряками «Советской нефти» четырехсот пятидесяти семи пассажиров с горевшего «Жоржа Филиппара».

Ежедневно начальник экспедиции Дуплицкий, его заместитель — известный всему миру профессор Визе — знакомятся с экипажем, подолгу расспрашивая матросов, кочегаров и машинистов. Их заботы понятны. В такой ответственный поход необходимо тщательно подобрать кадры. На борту не должно быть ни одного лишнего и слабого человека.

Поход «Литке», повторяя рейсы «Сибирякова» и «Челюскина», является вторым в истории Арктики сквозным плаванием Северным морским путем *с востока на запад*¹³ и несравненно более сложным, чем все предыдущие рейсы. История полярных плаваний пока не знает такой колоссальной эксплуатационной работы, какая намечена одному судну в течение одной навигации. Рейс «Литке» также продолжение работы по практическому освоению далекой Якутии, начатому с запада в 1933 году ледоколом «Красин».

¹³ Первый сквозной поход с Дальнего Востока в Архангельск был совершен гидрографическими судами «Таймыр» и «Вайгач» под командой Б. Вилькицкого. Но неудачи преследовали первую экспедицию. Она прошла путь только после двух зимовок (1913–1915 гг.).

Японское море, 28 июня . Туман искристыми, капельками одел надстройки, скрыв спокойную рябь Золотого Рога и прощальные салюты «Смоленска», поднявшего цветные полосы флагов — традиционный морской сигнал — «счастливого пути». Все разошлись по каютам переодеться в рабочее платье, чтобы выйти на грузовой аврал.

Сквозной поход с Дальнего Востока на запад начат.

Пролив Лаперуза, 1 июля . Двое суток назад «Литке» распрощался с Владивостоком. Судовая жизнь, начатая авралом и разделенная на четырехчасовые вахты, течет мирно, буднично. Изредка шальная волна, забравшись на кормовую палубу, со злобным урчанием бессильно разбивается о ряды бочек — грузы принайтовлены наглухо. Ледорез готов встретить непогоды Охотского моря.

У будок «колдует» термометрами, установленными на крыльях мостика, синоптик¹⁴ Радвиллович. Сменившиеся кочегары допытываются у штурманов, сколько прошли? Честь кочегарская на высоте, когда цифра, показанная лагом, не меньше сорока пяти миль за вахту.

Пока лучше всех шурует вторая вахта старшины Мазунина, первого весельчака, наигрывающего самые разнообразные мотивы на губной гармошке.

В салоне впервые собрались вместе партийцы — участники экспедиции. Избрано бюро: начальник экспедиции Дуплицкий, помполит Щербина, кочегары Трофимов и Дашенков, матрос Чочия.

Навстречу «Литке» зыбь несет белые гребешки Японского моря. Тяжело приседая, ледорез раскланивается с обгоняемыми судами. Давно исчез позади вышедший раньше нас «Микоян» — последнее судно второй Северо-Восточной экспедиции. Меркнут вдали обрывистые берега бухты Ольги — колыбели приморских партизан, поливших кровью каждую пядь побережья в борьбе с японскими оккупантами. Сквозь сетчатое кружево облаков выползает на горизонте раскаленная луна и багровым отблеском отражается в начищенной меди котелка компаса, на лице молчаливого рулевого. Слева мигает зеленый волчий глаз маяка, проплывают освещенные створы...

Покрыто пятьсот миль. Ночью ледорез вошел в непривычно спокойный пролив Лаперуза.

Тихий океан. 3 июля . Тупой вершиной вырос впереди изрезанный снежными прожитками ущелий неприступный конус острова Парамушир. Сзади серая мгла скрыла величественные массивы Маканруши и Онекотана. На рассвете «Литке» вошел в Амфитриды, иначе — четвертый Курильский пролив, разделяющий Охотское море и Тихий океан. С обоих бортов суровая красота Курильских островов, покрытых снегом, лишенных растительности и, на первый взгляд, безлюдных.

Последнее ошибочно. Курилы — северный аванпост японского империализма. Здесь наряду с прекрасными рыбоконсервными заводами скрыты в глубине отдаленных бухт военно-морские базы.

Авачинская бухта (Петропавловск-на-Камчатке).

Население ледореза на палубе. Любуемся берегами. Прибегают «киношники», поспешно устанавливая аппарат, запечатлевая исключительную по красоте картину. Вскоре Курильская гряда позади.

Проходим траверз оконечности Камчатки — мыс Лопатку.

Камчатка, 4 июля . Штиль встречает «Литке» вблизи Петропавловска. Теплое летнее утро. Лениво катится к берегам мертвая зыбь Тихого океана. Глаза после шестисуточного однообразия отдыхают на яркой зелени склонов у входа в бухту. Словно огромная сахарная голова, вахтит над побережьем снежная вершина Вилючинской сопки.

Принимаю штурвал, осторожно верчу колесо. «В этих местах, — предупреждает лочия, — надо быть особенно бдительным».

¹⁴ Синоптик — метеоролог.

Перед нами чистый горизонт, живописная группа скал Три Брата, бегущие с надутыми парусами небольшие суденышки. Когда подходим ближе, парусники оказываются обыкновенными камнями, торчащими из синей глубины океана.

Коварна и изменчива погода у берегов Камчатки! Завтра очередное судно, идущее в Петропавловск, может наткнуться на непроницаемую стену тумана и будет вынуждено отстаиваться несколько суток в открытом море.

— Лево не ходить, — предупреждает капитан.

Отвечаю «есть», караулю движение компасной стрелки, чтобы удержать ледорез на курсе.

Литкенцы все наверху. Настроение приподнятое, радисты получили хорошие вести с севера. В вестибюле салона висит небольшая бумажка — ответ начальника первой Ленской Лаврова руководству нашей экспедиции. Он сообщает ледовую обстановку в районе зимующих судов:

«Шлю привет храброй команде и комсоставу ледореза «Литке». Уверен в вашем успехе. С нетерпением жду встречи. Пароходы Ленской экспедиции находятся в пятнадцати километрах от кромки. Рейдовая погрузка угля в бухте Тикси вам обеспечена. Жму руку.

ЛАВРОВ».

Последний мыс. Просторная, одна из лучших естественных гаваней мира — открывается обрамленная изумрудным поясом лесов Авачинская бухта. В правом углу, сбегая к самой воде, кучатся обитые гофрированными цинковыми крышами домики небольшого поселка. Так выглядит Петропавловск-Камчатский. Желтеют высокие, приметные издали трубы «Красина». На фалах фок-мачты ледокола пестреют флаги. Застопорив машины, «Литке» отдает якорь рядом с «Красиным». Палуба ледокола и мостик полны встречающих.

— Славным красинцам — ура! — кричит Дуплицкий.

— Литкенцам — привет! Желаем успешного рейса! — отвечает Смирнов.

Тихая Авачинская бухта стала местом встречи двух краснознаменцев — известного всему миру «Красина» и более скромного «Литке» — перед двумя важнейшими походами.

Не успели мы закрепить швартовы, как началась бункеровка. Взвились тучи угольной пыли над трюмом. Появились гости. Окруженный учеными, беседует с соратниками по предыдущим походам общий любимец Николай Иванович Евгенов, под руководством которого «Литке» два года назад вел в Колыму группу торговых судов.

— Пройдете, — уверенно говорит Евгенов. — «Красин» в марте подходил к Уэллену чистой водой. Кроме того последние вести с судов, зимовавших у мыса Биллингса, очень утешительные. «Анадырь», «Север», «Хабаровск» снялись с места зимовки и подошли к мысу Шмидта. Ледовая обстановка благоприятная.

Вечереет. Громяхают вагонетки с углем. Часто пульсирует шланг на корме, подающий пресную воду в цистерны.

В темноте Петропавловск кажется огромным городом. Причудливые контуры обступивших бухту громадных сопок дрожат в воде, тускло освещенной бортовыми иллюминаторами.

Шестого идем дальше.

Берингово море, 6 июля. Последние мешки угля заброшены в трюм. В полдень снялись из Авачинской бухты, торопясь использовать благоприятную ледовую обстановку в Чукотском море.

БУДНИ «ЛИТКЕ». «Картофельный аврал» — участники экспедиции перебирают картошку.

«Литке» троекратно гудит, прощально рокошет «Красин». Ошеломленный отходной суетой, испуганно ворчит на спардеке бурый медвежонок, которого для забавы купили на

Авачинском промысле.

Приводим судно в порядок. В корму начинает поддавать зыбь. Берем прямой курс на бухту Провидения.

Берингово море, 9 июля. Проходим траверз бухты Дежнева на Чукотском полуострове. Словно на Черноморьи, печет солнце. Сброшены фуфайки и пальто. Пользуясь хорошей погодой, перебираем картофель. Готовимся к первому угольному авралу, предстоящему в бухте Провидения. Все разбиты на бригады. Выпущен первый номер стенгазеты «На запад», хорошо иллюстрированной третьим штурманом Петровичем и кинооператором Кабаловым. Усилить темпы работы кочегарских вахт призывает в своей статье синоптик Радвиллович:

«Мыс Шмидта дал сведения, что в его районе восьмибальный битый лед. Столь благоприятное положение нам необходимо использовать. Если мы быстро пройдем первый трудный участок от Дежнева до Колымы, затем до бухты Тикси, у нас останется много времени на преодоление трудностей дальнейшего пути».

Впереди первая кочегарская вахта, дающая высшие показатели скорости. Она проходит за четыре часа сорок восемь миль. Лучшие ударники первой вахты: парторг Трофимов, предсудкома Дашенков, кочегар Бизякин.

Анадырский залив, 10 июля. Пересекли границу полушарий, вышли из восточного в западное. Салютуя, разминувшись с судами Колымской экспедиции капитана Сергиевского, вырвавшимся из ледового плена под мысом Биллингса.

Бухта Провидения, 11 июля. Ночью десятого отдали якорь в просторной бухте Провидения, охваченной кольцом голых отвесных скал. Принимаем уголь с борта «Кирова». Силами экспедиции и экипажа за девять часов погружено сто двадцать пять тонн.

На рейде бухты Провидения.

Бригада помполита Щербины дала девяносто подъемов, бригада третьего штурмана Петровича — девяносто два.

Коллектив литкенцев увеличился. Приехали пилоты: один из лучших полярных летчиков Федор Кузьмич Куканов и бортмеханик Куква. Они приступили к сборке и опробованию самолета.

На «Литке» много гостей: моряки возвращающегося с зимовки парохода «Север» и чукчи бухты Провидения.

Бухта Провидения, 12 июля. Ударная работа всего экспедиционного состава во главе с помполитом т. Щербиной обеспечила досрочный на двое с половиной суток отход из бухты Провидения. В течение сорока часов погружено шестьсот тонн угля. Впереди одни из труднейших этапов похода — Чукотское море.

Берингов пролив, 13 июля. В полдень, окутанный облаками, вырос мыс Дежнев, показались голубые льдины, прибитые к его крутым берегам. Проплыло селение Наукан. Еще через час отдали якорь в лагуне Уэллена.

Тагам на запад!

*На север,
на север,
в морской великий путь,
Ложится ледореза
натруженная грудь!
С востока
на запад
задание дано —
Пробиться
впервые*

по броне ледяной.

Н. АСЕЕВ.

Топорок картаво кричал над голубыми торосами. Расправив пятнистые крылья и вытянув шею, полярная птица кружила над мачтами ледореза. Она провожала нас до острова Шалаурова, до трех столбов на его каменной вершине — памятник трем кочегарам «Ставрополя», погибшим от цынги на зимовке.

Торопясь наверстать потерянные в порту на ремонте дни, мы поднимались на север, не ожидая, пока чукотские рации передадут скудные слова сводок о благоприятной ледовой обстановке. От Владивостока до мыса Шмидта лежало расстояние в две тысячи девятьсот миль, десять ходовых суток, и, чтобы использовать полностью благоприятную обстановку, надо было караулить ее у кромки¹⁵. Это гарантировало своевременный проход проливом де-Лонга и поворот на запад.

На запад!

К островам Самуила. На помощь зимовщикам первой Ленской.

На запад!

К проливу Бориса Вилькицкого, куда из Мурманска двинулся второй Ленский караван, груженный продовольствием и машинами для Якутской автономной республики.

Восемьдесят семь — наш коллектив: кочегары, матросы, машинисты, капитан, механики, научные работники, летчики, экспедиционный состав.

Наш лозунг — «на запад!» Чукчи дополнили его бодрим словом «тагам!» Оно означает: «вперед!»

— Тагам! — прощально кричал Гемауге, отплывая от борта на просвечивающей желтизной углой байдаре. Смуглое широкое лицо завскладом фактории Уэллена сияло довольством. Ему выпал хороший денек. Художественно вырезанные из моржовой кости фигурки полярных зверей уплывали на запад вместе с литкенцами, как память о чудесном искусстве уэлленских мастеров.

— Тагам! — откликнулись на зов Гемауге чукчи из соседних байдар, одетые в расписные кухлянки¹⁶. На макушках обнаженных голов гребцов чернели коротко остриженные, кружком, как у древних запорожцев, волосы.

Приняв запасные части самолета, мы ушли из Уэллена в Чукотское море, к траверзу места гибели «Челюскина», и сторожевая линия Арктики — голубые льды были похожи на причудливо вырезанные чукотские безделушки из склада Гемауге. Льды неторопливо плыли навстречу нам, гулко стучали в борта «Федора Литке» и под синими террасами Рыркарпия¹⁷ заполнили все видимое пространство.

Узкими каналами разводий ледорез пробивался вперед, отыскивал прогалины, огибал спрессованные сжатиями горы торосов. Под Рыркарпием капитан перевел ручки телеграфа обеих машин на короткое «стоп». Дальше идти было некуда. Нордовые ветры нагнали в пролив де-Лонга непроходимые поля вечного пака¹⁸. Слева, в туманной дымке, розовые в лучах незаходящего солнца, замыкали береговую линию каменные горы Чукотки, простиралась пустыня, таящая в недрах неистощимые богатства, нетронутая людьми первобытная страна.

В лоции о здешних местах сказано немного:

¹⁵ Кромка — линия льда, граничащая с чистой водой, свободным морем.

¹⁶ Кухлянка — чукотская меховая одежда.

¹⁷ Рыркарпий (чукотск.) — Моржовый мыс.

¹⁸ Пак — тяжелые многолетние льды голубого цвета, принесенные течениями и ветрами с полюса.

«Серое обыкновенное небо, низкие, почти прилипшие к земле тучи, бурые горы, бурая тундра, бурый берег».

Вслед за нами в Чукотское море шла Колымская экспедиция капитана Мелехова: «Сучан», «Лейтенант Шмидт», «Микоян», «Урицкий», «Смоленск». Они пробивались сквозь перемычки пролива де-Лонга, везли Чукотке и Колыме людей, провиант, машины.

Только что проводившая челюскинцев и героев-летчиков Чукотка встречала новую фалангу полярников. Обитатели уэлленских яранг с протяжным «каккумэ»¹⁹ удивленно подсчитывали плывущие от мыса Дежнева корабли.

Когда мы повернули обратно, путь к Ванкарему оказался закрытым. Пропустив нас в ловушку Рыркарпия, льды сомкнули кольцо. Ледяная перемычка в тридцать миль отделяла судно от свободного моря. И в первой лобовой атаке заслезились котлы, полопались связи и дымогарные трубки, обжигались кочегары и машинисты. Кипящая вода, прорвав связи, залила огневую коробку, одного из котлов. Потухший котел дымился в полутьме кочегарки шипящими струйками пара.

Захватив инструменты, третий механик Желтовский полез в огневую коробку. Капли воды падали вниз, обжигая тело. Погасла свеча, не выдержав высокой температуры. Раскрыв рот, как рыба, вытащенная на берег, третий механик исправлял связи и дымогарные трубки. Ледорез чуть накренился, форсируя льды. Вода потекла к незащищенной ноге, расплавленным металлом лизнула ступню. Желтовский взвыл от боли и, теряя силы, продолжал ремонт. Вылез он из котла, когда последняя связь была заделана, застонав, опустился на чугунные плиты кочегарки и выбыл из строя на добрую треть похода.

Котел зажгли снова.

Но несчастье никогда не приходит одно.

Нам памятен день отхода из Касадодока. К борту ледореза подъехал на моторке старший мастер — высохший, как гриб, старик-японец. Он бережно поднял на палубу коричневый ящик и торжественно вручил его первому штурману. Ящик — виктрола — до сих пор стоит в красном уголке «Литке». На его стенке большими буквами выведено по-русски:

«Подарка от Касадодока».

Это был первый подарок.

Второй мы получили неожиданно под мысом Шмидта. Наклепанный в трех местах, отремонтированный для вида, форштевень «пустил слезу». Зловеще журча, соленая вода Чукотского моря сочилась в форпик. Кочегары перегибались через поручни полубака, разглядывали форштевень и невесело смеялись:

— Подарка от Касадодока!

Сквозь выбитые заклепки вода проникла в трюм и подступала к аварийному запасу продовольствия. В Чукотском море мы жили авралами: перетаскивали на верхнюю палубу громоздкие ящики с консервами, мешки с мукой, штивали уголь, взятый в бухте Провиденья, латали корпус цементными ящиками. В свободное время слушали лекции профессора Визе и гидролога Березкина о Северном морском пути, искали белых медведей, остатки лагеря Шмидта в торосах и пресную воду в проталинах.

*

Двадцать седьмого июля наша вахта вывела судно к мысу Шелагскому.

— Тагам! — радостно сказал, передавая штурвал, мой партнер по вахте, матрос первого класса Варлаам Чочия. — Держи вдоль кромки на запад. Проскочили!

Пролив де-Лонга лежал позади, и пятнистый топорок, не отставая от ледореза, гортанно кричал над нами:

¹⁹ Каккумэ — возглас удивления.

— Тагам на запад!

Куканов и Куква

«Вся Чукоция есть не что иное, как громада голых камней. Поверхность ее везде шероховата и покрыта камнями, а из сих камней есть такие, что всякую меру превосходят... Вообще Чукоция есть страна возвышенная, и часто нам попадались горы удивительной вышины: имели мы такие перед своими глазами виды, которые вселяли в мысль нашу восторг и заставляли нас взирать на те предметы не иначе, как с глубочайшим благоговением.

Мореплаватель БИЛЛИНГС.

1791 год».

Припав на крыло, самолет набирал высоту.

Стремительными рывками проваливалась вниз бездонная глубь прогалины. Расстояние тупило изломанные острия торосов, сглаживало неровность раздробленных форштевнем полей, равняло бесформенные груды льдов с грязно-белым лежалым снегом. Дым, как тесто, обвисал по наклонной трубе «Литке», пушисто стлался на воде, затягивая пенный след, оставленный разбегом амфибии.

Мотор важно гудел. Припав к борту кабинки, Дуплицкий, не отрываясь, смотрел назад, куда тысячью метров ниже убежал отбрасываемый скоростью полета ледорез. Оранжевое солнце несло круглосуточную вахту, бесстрастно освещая унылый полярный пейзаж. Покрытая венозными путями коротких разводьев, вокруг расстилалась ледовая пустыня Чукотского моря. Лиловые шапки Врангеля и Геральда расплывчато колебались в голубых далах.

Куканов вел самолет на запад, отыскивая выход из ледяного мешка, в который попал «Литке», пробиваясь к мысу Шмидта.

Двое суток, не смыкая усталых глаз, капитан пытался вывести судно на чистую воду. Двое суток штурманы поочередно взбирались на марс, водили биноклем по всем направлениям и мрачно кричали неизменную фразу:

— По горизонту торосы!

Ледорез повернул к острову Врангеля, избрав рискованный курс к северо-востоку. Мы шли наощупь, не зная глубин и состояния района. Ни один судоводитель не поднимался этик проходом. Белое пятно неизвестного лежало перед нами, предательски завлекая ширью прогалин, пока сплошная стена многолетних торосов не остановила нашего бега в шестидесяти милях от острова.

Тогда на глянцевику гладь прогалины спустили амфибию, и бортмеханик заправил баки горючим.

— Внимание! — предупредил он пилота, проворачивая окантованный медью винт. — Контакт!

— Есть контакт! — отозвался Куканов, включая магнето.

Зеленая птица, вздрагивая крыльями, ринулась вперед. Нос лодки глубоко зарылся в воду. Каскады брызг взметнулись над кабиной.

— Надо убавить горючего, — подрулив к льдине, сказал Куканов. — Троих не возьмет.

— Слезайте, Куква, — распорядился Дуплицкий.

Бортмеханик неохотно спрыгнул на льдину.

Освобожденный от лишнего груза, самолет легко ушел в воздух. Куква огорченно махнул рукой: он не умел скрывать своих переживаний. Любопытство, свойственное двадцатитрехлетнему возрасту, заставило секретаря комсомольской ячейки придонской станции поступить матросом на азовскую шаланду, затем — в летную школу, оттуда повлекло на границу с Америкой — в Уэллен.

Куканов улетел на разведку.

Чукчи хорошо запомнили белобрысого, всегда улыбчивого парня, который исполнял обязанности передвижной мастерской по ремонту «железных уток»²⁰ при полетах к лагерю Шмидта. Не любил его единственный человек — шаман с острова Колючина, вшивый старик Пенаульхен, хозяин яранги, где механик квартировал, приводя в надлежащий вид ферму шасси и моторную раму самолета Ляпидевского.

За год Куква обжился на Чукотке.

Слепые полеты в пургу от Биллингса до Уэллея научили механика величайшему арктическому искусству — терпению. Долгой зимней ночью, когда приходилось пережить пургу в лагунах, пока спал в оленьем кукуле²¹ пилот, он до рассвета возился с грелкой у трехмоторного «Н-4», разогревая застывшую воду.

Челюскинская эпопея была закончена, и перед тем как вернуться домой, Куканов сговорился с механиком, что через год они снова приедут в Уэллен. Разговор происходил в пассажирской каюте «Хабаровска».

После двухлетнего плена во льдах пароход бункеровался в похожей на горное озеро, окаймленной отвесными скалами просторной бухте Провидения. Куква смотрел в иллюминатор на голые берега чукотской земли и мысленно мчался в уютном купе владивостокского экспресса к вишневым садочкам Азовья.

— Старина, — позвал его Куканов, в раздумья проводя ладонью по лысине, — с «Литке» прислали радио. Начальник экспедиции Дуплицкий предлагает нам идти в сквозной поход.

— Фасонно! — вырвалось любимое словцо у механика.

— Думаю, что ничего не случится, если мы немного запоздаем домой, — помолчав, добавил пилот.

— Думаю, Кузьмич, что ничего не случится...

Так попал на «Литке» Семен Куква — бортмеханик амфибии «Ш-2».

Возвращаясь с мыса Шмидта бреющим полетом, Куканов искал «Литке».

Туман скрыл видимость. Бессильно багровел солнечный диск. В пятидесяти метрах под самолетом мчались извилистые трещины разводьев. Испуганно подскочил и плюхнулся в черную рябь дремавший на льдине морж.

Разведка была удачной. Серебристые полосы чистой воды змеились от устья реки Амгуэмы до мыса Якан. Под самым Рыркарпием огромная перемычка, закрыв путь к проливу де-Лонга, подступала к каменистым террасам берега. Дальше недоступным соседством темнело открытое море.

Пилот всматривался в молочную пелену. Хрустальные осколки тумана висели на иглах рыжеватой щетины его небритых щек. Обветренное лицо было сосредоточено и спокойно. Не отводя упорного взгляда от слюдяного козырька над кабиной, он рассчитанными движениями поднимал и опускал самолет.

Дуплицкий следил, как уверенно ведет Куканов машину слепым полетом, и, удивляясь опыту и выдержке этого человека, радовался удачному подбору летного состава.

...Чукотку с воздуха Кузьмич знал прекрасно, как знает старый охотник одному ему известные звериные таежные тропы. Сказочное озеро плоскогорья Элержытхын, о котором чукчи сложили легенды и куда не ступала нога исследователя, отражало силуэт кукановского самолета. Задолго до челюскинского рейса Водопьянова и Доронина он поднял экспедицию геолога Обручева над снежными отрогами Анадырского хребта, дважды пересек его и, попав в нисходящий поток воздуха, «едва не сыграл бенца»²².

²⁰ Так чукчи зовут самолеты.

²¹ Кукуль — меховой спальный мешок.

²² Выражение, принятое среди летчиков. «Сыграть бенца» — разбиться, погибнуть.

Прощально покружив над пароходом, на котором снималась во Владивосток экспедиция Обручева, Куканов лег на курс к седым вершинам «дедушки» Дежнева. Две части света вставали из вспененных вод Берингова пролива: сизые опалы американского материка и, напротив рубиновые отблески флага на избе чукотского исполкома.

У мыса Якан Кузьмич поднялся на борт «Челюскина».

— Пойдете на Врангель, — сказал Шмидт пилоту. — Я полечу с вами.

Четвертый раз в течение месяца «Н-4» нырлял в туманы пролива де-Лонга к отрезанному льдами острову.

— Экспрессная линия: мыс Северный — остров Врангеля, — шутил старший бортмеханик Володя Шадрин, помогая сойти на желанную землю материка одиннадцати колонистам, вывезенным с острова.

Летное звено под командованием Куканова обеспечило пятую зимовку на Врангеле. Тонна продовольствия, оборудование для метеостанции и ящик лимонов — подарок челюскинцев — лежали на изрезанном прожилками снега берегу бухты Роджерс.

Ночевали у Минеева. Самого начальника острова не было дома. Он выбирал новое место для колонии на северной стороне. Там находилось топливо — плавник²³, принесенный течениями полярных морей, и легче было переселиться туда со всеми пожитками, чем подвозить топливо на собаках в бухту Роджерс.

Шмидт долго беседовал с зимовщиками. Жаловалась на сердце, но не хотела уезжать жена Минеева. Ерзал на табурете завхоз Павлов, врангелевский абориген, ошалелый от переживаний. За семь лет, безвыездно проведенных на острове, он не испытал столько нового, сколько за последний месяц. Совсем недавно в минеевской комнате гостил Леваневский, потом зачистил Куканов, и вот сидит Шмидт, о котором он так много слышал.

Утром улетели обратно.

Над скалистыми террасами мыса Шмидта крутила поземка. Появились забереги. Начиналась полярная зима. И когда Кузьмич помогал Северо-Восточной экспедиции капитана Бочек выбраться к Берингову проливу, рация мыса получила тревожные вести.

Звал «Хабаровск»:

«Нужна срочная помощь. Стали на зимовку у Биллингса вместе с «Анадырем» и «Севером». Часть пассажиров, взятых на Колыме, больна цынгой. Надежда на самолеты. Выручайте.

Капитан **СЕРГИЕВСКИЙ**».

Человеческий язык знает немало страшных слов. Одно из них — цынга. Ноги, скрученные судорогой... Бескровные мертвые лица... Кровоточащие десны...

Больные лежали в кукулях, испражнялись под себя, и зловоние наполняло кабину «Н-4», перешибая острую терпкость бензина.

Мотор отказал на полпути. Ледовый хаос Колючинского горла протянул к самолету отточенные щупальцы торосов.

Предстоял «гробовой номер».

Куканов не любит вспоминать о том, как ему удалось «на честном слове» дотянуть до Ванкарема, откуда он помчал на собачьих упряжках к Рыркапию, чтобы взять там запасные части.

Двести сорок километров между Ванкаремом и авиабазой — и ни одной яранги²⁴. Четыре раза короткие ноябрьские сумерки сменяла мгlistая ночь. Отдыхали в снегу. Каюры

²³ Плавник — прибитые волной к берегу бревна.

²⁴ Чукотское жилище, имеет вид шатра: остов из китовых костей, обтянут моржовыми шкурами. Яранга состоит из двух частей: холодной, где помещаются собаки, и теплой — полога, где живет вся семья.

рядом с упряжкой, Кузьмич на обледенелых нартах, подняв воротник кожаного реглана. На час удавалось забыться. Чувствуя, как немеет все тело, пилот вскакивал и яростно стучал деревяшками замерзших рукавиц.

Дорога туда и обратно заняла девять суток. Починив мотор и не признавая отдыха, Куканов ушел в воздух: на Биллингсе ждали цынготные!

Пурга стерегла у мыса Дженретлен. Седой вихрь запорошил козырек кабины, рванул самолет вниз. Пропала видимость. И когда, судя по компасу, было пройдено Колючинское горло, пилот решил прижаться к берегу.

Дальнейшего никогда не забудет экипаж «Н-4». Зрачки бортмехаников расплылись в смертельном ужасе. Куква съежился, пружиня ноги. В свистящем гуле раздернутого занавеса пурги перед ними вынырнул каменный выступ мыса Онман.

Машинально пилот положил самолет на крыло и развернулся в десятке метров от скалы. Набрав высоту, Кузьмич смахнул с мокрого лба застывающие капли пота.

— Чуть-чуть, хлопцы, не разложили мы материальную часть, — сказал Куква, когда после двухчасовой рулежки самолет подплыл к фактории Ванкарема. — Кто-то бы схоронил наши косточки?

— Лучше подумай, где раздобыть горючего, — неожиданно резко перебил его Куканов.

Механик виновато метнулся к бакам.

Бензина осталось на пятьдесят минут. До Рыркарпия, где лежали запасы, на полном газу надо лететь вдвое дольше. Собачьи упряжки могли завезти горючее не раньше, чем через неделю.

Неделя бездействия!

Седоусый Гергойль-Кай, председатель Ванкаремского нацсовета, посмотрев на вытянутые физиономии бортмехаников, молча ушел дамой. Пока летчики грелись у заведующего факторией Георгия Кривдуна, чукча прикатил на упряжке единственный в поселке бидон со смесью бензина и масла, приготовленной для своего моторного бота.

— Хватит? — спросил он Куканова.

— Хватит, — улыбнулся Кузьмич, соображая, где достать горючего на последние пять минут. — Спасибо, старина!

...Бортмеханики давно покачивали головами, слушая судорожные перебои трехмоторного сердца самолета. «Н-4» прожил богатую жизнь. Шестьдесят семь человек перебросил на нем Куканов с Биллингса на Рыркарпий и двадцать один в Уэллен. Моторы требовали капитального ремонта. Но на Чукотке вместо мастерских — каменные просторы, жесточайшая пурга. Какой тут ремонт, когда в эфире зазвучали аварийные сигналы Кренкеля! Раздавленный льдами, ушел на дно «Челюскин», и Кузьмич, торопясь на помощь челюскинцам, первым взял курс на дрейфовавший лагерь. И вновь над торосами Чукотского моря «сдох» левый мотор...

Неделю возились с ним на тридцатиградусном морозе, а на восьмое утро со сломанным шасси валялся на снегу самолет. Мотор не вытянул при взлете, и «Н-4», задев о торосы, закончил свой стремительный бег.

Почти следом, успев лишь забрать из лагеря женщин и детей, у Колючина «разложил» самолет Ляпидевский, и Кузьмич послал своих бортмехаников на помощь товарищу.

О том, что правительство наградило его орденом Красной звезды, Куканов узнал уже на борту «Литке», принимая амфибию «Ш-2».

*

«14 часов 45 минут. Курс норд-вест. Лед разреженный, дорожка исчезла, справа по курсу чистая вода», сделал последнюю запись Дуплицкий. Густое облако тумана скрыло зеленые крылья машины.

«Литке», пожалуй, не найти, — приписал он. — Мерзкая погода».

В ту же секунду начальник увидел, как пополз трос руля управления. Круто свернув, Куканов летел на материк.

На ледорезе готовились принять самолет. Рация мыса Шмидта своевременно предупредила нас о его вылете. Прошло полтора часа. Через двадцать минут капитан ждал результатов ледовой разведки.

Вахтенные матросы водили биноклями по горизонту, кочегары подшуровали в топках, чтобы пилот не проскочил мимо. Волнистыми клубами дым поднимался в безоблачное небо, горячими крупинками сажи осыпал надстройки и палубу.

Воздух был чист и прозрачен.

А в это время в пятидесяти милях от нашей стоянки плутала под колпаком слякотной мглы амфибия, и усталый Кузьмич то снижался к самым торосам, то набирал высоту, продираясь сквозь клейкую сырость тумана.

— Волноваться рано, — успокаивал Куква литкенцев, когда истекли все сроки, а вызванные радисты Рыркарпия и Врангеля ответили, что самолет не показывался. — Кузьмич эти места знает, как свои пять. Наверно, ушел от тумана и пьет чай у Кривдуна в Ванкареме. А там радики нет...

По компасу и указателю скорости самолет подходил к берегу, но отлогие контуры материка стали заметны лишь тогда, когда стрелка альтиметра очертя голову прыгнула вниз. Мгла поредела. Лоскутья тумана стлались на свободной от льда изогнутой луке ванкаремской лагуны. Страхивая струйки воды с приподнятых крыльев, амфибия ткнулась носом в мокрую гальку.

В торосах Чунотского моря.

— Привет, Федор Кузьмич! — взмахнул ушанкой Кривдун. — Какими судьбами?

— Да вот такими, — пояснил Куканов. — Придется заночевать.

— А, Гергойль-Кай! — заметил он жмурившегося от удовольствия председателя нацсовета. — Жив, старина?

— Верно, верно, Кузьмич, — отвечал чукча, протягивая руку. — А бензину тебе не надо?

Пилот рассмеялся.

— Нет, Гергойль-Кай, не ладо. Займу в баках у Бабушкина. А завтра буду на «Литке».

Но завтра повторилось то же самое. Туман непроницаемой стеной отделил амфибию от ледореза. Только на третьи сутки, после вынужденной посадки на мель, назначив по радио с мыса Шмидта рандеву возле устья Амгуэмы, Куканов добрался до «Литке».

Погрузив самолет на кормовые ростры, мы долго петляли под мысом, пока наткнулись на уязвимое место перемычки. Длинная цепь трещин тянулась вдоль материка. Лавируя переменными ходами, ледорез целую ночь подбирался к трещинам и внезапно, как медведь, караулящий у лунки глупую нерпу, обрушился на них всей силой машин и тяжестью корпуса.

Скрываясь под воду и злобно царапая борта, льды пропустили нас. Отброшенные водоворотом, они медленно сходились за кормой, голубыми языками зализывая рваную рану перемычки. По-прежнему сплошной ледовый барьер упирался торосами в моржевую морду Рыркарпия. Будто и не проходило здесь судно!

Гордо взметнув над рябью разводьев гигантский клюв бушприта, «Литке» птицей скользил на запад...

На переходе

*...Мы темпа не снизим даже на миг,
Не станем. Ребята из лучшей стали.
Мы, если бы надо, себя самих
Прибою огня целиком отдали.
«Да, если б последние гасла угли,*

Мы сами бы грудой кардифа легли.

Штормовая вахта,

Шуруй, держись.

Га-арячая жизнь —

Кочегарская жизнь...

(П. ИВАНОВ — кочегар-дальневосточник.)

Котлы весело пели. Пламя розовело в квадратных просветах, палило нестерпимым жаром. Слегка дымили раскаленные брусья колосников. Фиолетовые гребни огненных волн дрожаще вздымались над расплавленной грудой перегорелого кокса, ласково лизали облупленные стенки топок.

Без пяти восемь старшина первой вахты и литкенский парторг Дима Трофимов остановился в дверях машинного вестибюля. Кочегары докуривали. Они сидели на ящиках с консервами, которыми был заставлен вестибюль, и зашнуровывали ботинки.

— Торопитесь, ребята, — предупредил старшина и спустился по скользкому трапу вниз.

В полусумраке машинного отделения он разглядел цифру подогрева воды и удовлетворенно прошел в кормовую кочегарку.

Топки были готовы к сдаче. Шлак, отделенный от кокса, медленно угасал, вспыхивая редкими искрами.

Старшина третьей вахты, старик Карклин, поднялся навстречу.

— Принимай, Дима. Сдаем на совесть.

Блики зарева таяли на его полном пепельно-сером лице. Он шел следом за Трофимовым и вместе с ним проверял заполненные наполовину колонки водомерных стекол. Стрелки манометров, словно сговорясь, вонзили наконечники в среднюю черту между десятой и одиннадцатой атмосферами. Пар был на марке.

— В порядке, — осмотрев кочегарки, сказал Трофимов. — Иди, Карлуша, помойся. Вода нынче пресная, колымская.

Шутя и зубоскаля, кочегары сменялись.

— Хороший ты, парень, Дыма, — проходя, мазнул старшину грязной рукавицей по носу давнишний его приятель Паша Крюков, — только холодной воды зря боишься...

— У, обезьяна! — беззлобно нахлобучил ему на глаза феску Трофимов. — Забыл, как сам скулил, когда затопило носовую кочегарку?

— И как от плит удирали? — добавил Крюков.

— Удерешь, — усмехнулся старшина и полез вдоль стенки выключенного котла к борту, где чернела горловина колодца льял. Громко чавкая, шланг через двойную сетку высасывал из льял лишнюю воду.

— Удерешь, — повторил Трофимов. — Кому охота без ног остаться? Смеешься, Пашка, а тогда забыли о смехе!..

*

...Возвращаясь от американского мыса Хоп, вблизи которого дрейфовал «Челюскин», ледорез встретился с ноябрьским ураганом. Запоздалый рейс! Ни один смельчак не рисковал появляться в такое время в тех широтах. Барометр в штурманской рубке давно предсказывал большую непогоду. Израненный ледовыми битвами под Колымой, глотая воду тысячами пор, освобожденных от заклепок, «Литке» не смог пробиться к «Челюскину». Послав в эфир последнее «прости» зажатому дрейфом пароходу, он спешил в бухту Провидения, где его ждали суда Северо-Восточной экспедиции. Бортовая качка немилосердно трепала валкий ледорез. Крен достигал сорока градусов, и в одну из жутких минут, когда крыло мостика почти касалось всклокоченной мути Берингова моря, взволнованный голос механика глухо зазвучал в переговорной трубке.

— Затоплена носовая кочегарка!

...Разбросав мириады брызг, оглушительно вклинилась в палубу многопудовая железная дверь клинкета, непроницаемой переборкой отрезала носовую кочегарку от всего судна. Брызги пенились пузырьками на горячих стенках котлов и, злобно шипя, испарялись, оставляя на их черном теле следы соленых плевков моря. Три кочегара — Крюков, Трофимов и Кучеряев — остались в темноте, озаренные зловещим пламенем топок.

Где-то наверху гулко бились о корпус волны. Гремели сорванные с гнезд чугунные плиты настила.

Кочегары по грудь в студеной воде, пробирались к запасному выходу.

Тонна металла каталась по кочегарке.

Стоило подвернуться — и разъяренно мчавшийся квадрат накрыл бы могильной плитой неловкого человека.

Трофимов вспомнил, как споткнулся и закричал от боли и страха Кучеряев, задетый углом плиты, как мучительно долго они ползли, не видя друг друга, скользя и захлебываясь в горькой воде. Минуты стояли многих лет. И, растянувшись наконец на кафельной палубе вестибюля, кочегары «отвели душу» замысловатой руганью...

*

— Смеется, Пашка, видно легко перенес, — бормотал старшина, заглядывая под плиты. — Воды совсем нет. Молодцы ребята, — поблагодарил он за глаза третью вахту Карлуши Карклина.

Пар садился.

Очки манометров ярко блестели начищенной медью оправы. Пятились назад копыя указательных стрелок. Вахта кончила чистку топок и заливала водой дымящий шлак. Груды слитых кусков мусора, «крабов», как называли их кочегары, пламенели у трех ходовых котлов. Тучи зольной пыли слоем пепла пудрили мокрые обнажённые тела. Ветер забирался в раструбы вентиляторов, гулял по узким коридорам кочегарок, разносил зольную пыль по сложным сплетениям кранов и вентиляей.

Давление уменьшилось на одну атмосферу.

Пар не заполнял с прежней силой цилиндры машин.

Ленивее махали мотыли.

Нехотя ворочался гребной вал.

Слабее пенили рябь за кормой винты.

Счетчик лага показал, что за час пройдено десять миль вместо двенадцати.

«Литке» замедлил свой бег Великим северным путем с востока на запад.

— Быстрее убирайте мусор, — сказал старшина, взглянув на часы и пуская донку инжектора. — Целый час возились, — проворчал он, открывая кингстон забортной воды. — Где Клименко?

— Рикшу везет, — отвечал из средней кочегарки Яцышин.

Длинная, нескладная тень Клименко показалась в тесном пролете между котлами. Громыхая по стыкам листового железа, положенного сверху плит, он катил тачку с углем.

— Раздали! — крикнул из кормовой кочегарки Бизякин, когда шлак был «списан» за борт.

Захлопали дверцы топок, кочегары гребками разровняли коксовый жар по колосникам.

— Забросили! — продолжал командовать Бизякин.

В такт мерному гудению котлов, звеня о чугунную палубу, запели лопаты.

— Раз! — рассчитанным рывком Бизякин вонзал треугольный клинок глубоко в уголь. Пот струйками отекал по его безусому лицу, оставляя на щеках светлые борозды.

Маленькая фигурка первого ударника машинной команды, напрягая вздутые желваки мускулов, секунду замирала над лопатой.

— Два!

Подмигивая присевшему Клименко, Яцышин всем телом склонялся к топке. Полпуда

угля летело в прожорливую пасть, веером рассыпаясь по колосникам.

— Три! — откликнулся из носовой кочегарки Висторовский и, постукивая по ручкам форсунок, включал дутье.

— Чего расселся? — прикрикнул Яцышин на Клименко. — А кардиф?

— Взял отпуск за свой счет, — ухмыльнулся тот. — За вахту двадцать пять рикш прикатываю, верно. По сто килограмм каждая, тоже верно. Как ни крути, а две с половиной тонны, — подсчитал он. — Если не зазимуюем, то выйдет у меня пятьсот тонн. А ты, Коля, плачешь: «мало»...

— Подломали! — донеслось из кормовой кочегарки.

Рывок — и выключено дутье, распахнуты дверцы топок.

Осторожно, чтобы не сбить кожу пальцев о переборку. Яцышин завел двухметровый лом под расплавленную массу угля. Корка треснула, не выдержав его молниеносных ударов. Пламя с прежней яростью забушевало в топке.

— Устал, Коля? — спросил, берясь за тачку, Клименко. — Покури.

— Спасибо за разрешение.

Яцышин окунул раскаленный докрасна лом в бочку с водой.

— Отрегулируйте, ребята, дутье, — попросил он. — Как бы не стравило.

Стрелки манометров подползали к одиннадцати. Пар поднимался к предохранительным клапанам.

— Хоть в мешок отбавляй, — улыбался Бизьякян, — прозапас для второй вахты. Может, тогда и перегонят нас.

Над головами, в десяти метрах, звеняще стучали в корпус редкие льдины, цеплялись за борта обломанными зубами.

Вахта смеялась.

*

В половине двенадцатого старшина поднялся на верхнюю палубу. Рулевые бережно вели «Литке» проливом Дмитрия Лаптева и, чтобы не повредить перо выпущенного лага, огибали грязно-серые речные льдины, приплывшие по течению Индигирки и Колымы. След за кормой вилял, как хвост кудлатого «Мишки». Пес жадно лизал пропитанную кровью палубу. Ободранная туша белого медведя огромным маятником раскачивалась на вантах.

Волнистая линия берега быстро скользила вдоль борта. Дошатаый домик рации Ляховских островов одиноко торчал на пустынном мысу. Дымная мгла застилала пролив. На материке горела тайга. Нагретая ртуть градусников показывала плюс шестнадцать, и люди, представлявшие Арктику скованной непроходимыми торосами, забитой дрейфующими полями, презрительно хмыкали.

Полуночное солнце тускло пылало над нами. Каждые четверть часа звенел телеграф с мостика, стопоря машину, и вахтенные матросы, посылая далеко вперед грузило длинного лотлиня, нараспев кричали:

— Шесть с половиной!

Мелководное море Лаптевых раскинуло мутные просторы перед ледорезом. Набрасывая лот, мы шли в густом молоке дымной гари курсом на бухту Тикси — сердце Якутской республики.

— Половина, — войдя в левый кубрик, предупредил Трофимов старшину второй вахты, — литкенского библиотекаря Мазунина. Тот выводил на мандолине разухабистые мотивы.

Льды плыли навстречу нам...

— Здравствуй, моя Мурка, и прощай!.. — подпевали кочегары.

— Вот что, — отложив мандолину, сказал Мазунин, — хотя комиссия, по качеству и

постановила, что твои ребята передовые, однако моя вахта не согласна. Скажи, Трофимыч, положи руку на сердце: мы хуже вас работаем?

Кочегары ожидающе приподнялись на койках.

Трофимов мял в руках свою бархатную шапочку. Вопрос был каверзный. Спор между вахтами давно перерос рамки соревнования. Троекратно бригада старшины Трофимова оставляла позади мазунинцев: на количестве пройденных миль, на освоении механизмов, на качестве работы. Сохранять прежние обороты машин, шуруя под тремя котлами вместо пяти, эта производственная победа парторга Трофимова обеспечила его бригаде первенство в сквозном походе.

— Все дело в расстановке сил, — отвечал он Мазунину. — И в моей вахте одна молодежь, и в твоей, Федя. Но вот Яцышин всегда гадает, кто его подсмеять будет. Это потому, что у тебя котлы беспризорные. Никто к ним по-настоящему не прикреплен.

— Так я же меняю ребят для облегчения, — обиделся Мазунин.

— А ты не лезь в пузыря, — уговаривал его парторг.

— Какая у тебя расстановка — медленно продолжал он, — если каждый знает, что завтра ему не придется у котла быть? Пошурует вахту, лишь бы отстоять, а наследующий день в мастерской прохлаждается. Заботы о котле нет. А по людям ваша вахта определенно впереди может оказаться.

— Все равно отберем первенство, — пригрозил старшина, вставая и направляясь к кочегарке. — До Ленинграда еще подеремся.

— Заметано, — согласился парторг.

*

— Ударникам почтение, — встречали сменившихся кочегаров в машине.

Балагур Елисеев, выглядывая из-за конторки, торжественно объявлял:

— Перекрыли самих себя!

Коротко остриженные волосы машиниста чернели масляными пятнами. Склонив голову и высунув от усердия язык, он записывал в вахтенный журнал итоги четырехчасовой работы — высшие показатели сквозного похода:

«Пар — 10 ¾, оборотов — 59, пройдено 48 миль».

Вытирая сетками потные лица, вахта шла в баню.

Бункеровка

Заместитель начальника сквозного похода Борис Александрович Бронштейн хорошо справлялся с обязанностями судового лебедчика. Стальная нить шкентеля непрерывно скользила по колесу блока, вирая с баржи набитые углем сетки и опуская их в квадратную глубь носового трюма.

Лебедка гремела разболтанными частями. Истекая белесым паром, ворчливо шипели краники под цилиндрами. Пар вился над барабаном лебедки, окутывал сторбленного у рычагов человека, прозрачными росинками оседал на его запорошенном угольной пылью лице. Забросив в трюм тяжелый строп, Бронштейн огрызком мела прибавлял к отметкам на цилиндре новую единицу.

Гидробиолог Богоров и профессор химии Кондырев, оставив в покое планктоны и соленость моря Лаптевых, сидели около трюма и с искусством заправских портных ремонтировали порванные мешки.

Грузила бригада помполита Щербины.

Унылое небо якутского Заполярья прыскало дождевыми шквалами на речную муть бухты Тикси. Штормовой ветер гнал полчища гребней в просторный овал Булункана. Бревна

плавника, принесенные морем, гулко бились о ржавые бочки, разбросанные на берегу. Густошерстные псы тонко скулили над взморьем, купая пушистые хвосты в болотной трясине подтаявшей мерзлоты. Чахлые листья ягеля — оленьего корма — проглядывали между гнилыми кочками, безнадежно пытаясь приукрасить скудное лето прибрежной тундры. Против отепленных барачков Усть-Ленского порта сонно клевали бушпритами шхуны изыскательских экспедиций.

«Литке» увяз чугунными лапами якорей в глинистом грунте внешнего рейда. Усики натянутых ветром якорных канатов раскачивались от ударов зыби. Длинный корпус ледореза, казалось, врос в мелководье.

Рядом с нами, нудно, как новые сапоги, скрипели и наваливались на исцарапанную торосами обшивку ленские баржи, заполненные якутским углем. Дымила прогорелой паровой трубой «Лена», сородница Адольфа-Эрика Норденшельда, пятьдесят семь лет назад приплывшая в Якутию морским путем с запада. И когда спрашивали старейшего якутского лоцмана Афанасия Даниловича Богатырева, почему он до сих пор не сдал в музей свою «старую калошу», он неизменно отвечал:

— Пароходов на Лене меньше, чем пальцев на ваших руках.

— Мы с «Леночкой», — любовно гладил якут искривленные поручни, — далеко плаваем. Вот на Большой Ляховский шли, так чуть не утонули: вода под котлами была. А подлатать корпус, еще полвека проскрипим.

*

Богатырев привел свой караван в бухту Тикси на вторые сутки после того, как мы прорвали кольцо торосов у Рыркарпия и отдали якоря на внешнем рейде Усть-Ленского порта. Суденышко, которым командовал Богатырев, было до смешного крохотным. Когда капитан поднимался на мостик, его редькообразная голова торчала над крышей рулевой рубки. Но в послужном списке старушки «Лены» числились ежегодные рейсы в Тикси и даже рискованный поход к Ляховским островам через ледовое море Лаптевых.

Профессор В. Ю. Визе (справа) и капитан парохода «Лена» якут А. Д. Богатырев.

— Хорошее капсе²⁵ привезу нынче, — довольно шурился Богатырев, разглядывая стройный ледорез. — Такой пароход еще не приходил в Якутию.

Омыв копоть угля, мы перебрались на «Лену», и Богатырев привез нас в залив Саго, к отлогому берегу, установленному фанерными домиками рации и метеослужбы.

— Год назад, — говорил капитан, — здесь ничего не было.

Покинув залив, «Лена» шла к Булункану — Усть-Ленскому порту. На болотистых кочках, совсем недавно безлюдных и мертвых, кипела жизнь. Грохоча по стальным нитям узкоколейки, бежали вагончики, везли щебень к еще короткой плотине мола; стучали молотки плотников, конопативших пловучие средства — кунгасы и моторные катера; часто пульсировала динамо в механической мастерской. Булункан ожидал небывалое количество грузов второго Ленского каравана, идущего из Мурманска через Карское море и пролив Вилькицкого. Здесь рождался новый порт — выход Якутской республики к морю.

Гордым хозяйским жестом Богатырев обводил берега.

— Я знаю, — повторял капитан, — вам, людям Большой земли, нечему удивляться, не такие порты принимали к причалам ваш ледорез. Но я доживу до той навигации, когда на причалах Усть-Ленской гавани запоют порталные краны! Растет и строится отрезанная бездорожьем моя страна. В прошлом году приехал в Тикси Борис Михайлов — начальник Лено-Хатангской экспедиции, и с ним еще сто тридцать человек. Они остались зимовать в бухте, и я, знающий Тикси, как никто другой, не узнал ее в этот раз. Скоро гавань Булункана

²⁵ Капсе (якутск.) — новости.

станет безопасной от морских накатов, хорошей стоянкой для судов. А их уже немало: «Прончищев», «Темп», «Челюскин», «Харитон Лаптев». Вот они покачиваются на рейде, морские шхуны, и через несколько дней уйдут на остров Дунай, в дельту, на восточный Таймыр, к Новосибирскому архипелагу, стирать белые пятна с лица моей страны.

Богатырев высадил нас на рыбалке мыса Мостах, где на засольном дворе десятки женщин разделявали едва успевшую заснуть рыбу. Каждую весну капитан доставлял на Мостах людей и тару и каждую осень забирал обратно бочки, наполненные нежной нельмой, и окрепших за лето рыбацек.

Полная якутка, с глазами, как маслины, пела, улыбаясь в лицо капитану. Богатырев вслушивался в непонятные нам слова и переводил удивительную песню о разбуженной Якутии, о походе «Литке», весть о котором пятнистым топорком облетела низовья.

Якутка пела:

«Мое капсе о моей стране, которая начинается у быстрого, как самолет, Витима и кончается там, где на темном небе играют сполохи²⁶.

Мое капсе о якутских людях, которые долго жили сами по себе и которых превращала в калек дурная болезнь, привезенная прежними русскими.

Мое капсе о новых людях, которые приплыли через льды и туманы с далекого запада и привезли радость в наши наслеги, красивые ткани — женщинам, машины — полям, докторов — улусам, оружие — охотникам.

Мое капсе о большом и стройном, как девушка, корабле «Федор Литке», который приплыл к нам из того края, где восходит солнце, и плывет туда, где злые льды держат в плену пароходы.

Мое капсе о победе, которую все мы, якутские люди, желаем красивому кораблю».

— Я — старик, — волнуясь, говорил Богатырев. — Много прожил, много видел, и с каждым годом мне становится радостнее жить. И с каждым годом везу я вверх по реке, в улусы и наслеги, богатое капсе — большие новости о настоящей жизни, которая расцвела на гнилых берегах Булункана, о настоящих людях, присланных Сталиным подобрать ключи к Якутии со стороны ледового моря.

Капитан по-детски шумно восторгался.

Прошлым летом над безлюдными берегами бухты, где зимой вырос порт, лишь кружили крикливые топорки да на рыбалке мыса Мостах заунывно пели засольщицы. И вот пришел первый караван с запада. Волны открытого рейда приветливо качали «Товарища Сталина», «Правду» и «Володарского». Поднялась вверх по запутанному фарватеру Лены, удивляя якутские наслеги мощными обводами бортов, нерушимой прочностью буксирных дуг и задорным пыханьем дизелей, «Первая пятилетка».

Разбуженная Якутия смотрела в мир через окно Усть-Ленского порта. Бухта Тикси готовилась принять именитых гостей. Почетный ленский лоцман Афанасий Данилович Богатырев, знающий коварные шиверы²⁷ якутской кормилицы наизусть, как свой капитанский диплом, радостно поджидал второй караван с запада.

*

— Сколько дали, Борис? — спросил помполит Бронштейна.

Тот взглянул на раздробленную меловыми черточками стенку цилиндра.

— Прилично, Семен. Восемьдесят семь подъемов. Еще целый час в нашем распоряжении.

Помполит легко перекинул грузное мускулистое тело через фальшборт и, не мешая

²⁶ Сполохи — отблески северного сияния.

²⁷ Шивер — пережат, мелководье (ленский термин).

лебедчику майнать стропы, спустился в трюм запасным ходом из носового кубрика.

Гора угля загромадила просвет твиндека. Усталые бригадники не успевали разбросать плывущие конвейерным потоком мешки по неудобным бункерам «Литке».

— Зашились, Семен Яковлевич, — огорченно сознались в трюме. — Скаженная духота.

Вода, разбавленная клюквенным экстрактом, облегчала только в первые мгновения. Стоило прогуляться с мешком угля по узким коридорам бортовых ям, как грудь раздирало мучительной изжогой.

— Вира! — истошно завопил литкенский чемпион по шахматам кочегар Любарский, освобождая сетку.

— Борис! — крикнул помполит лебедчику. — Пришли сюда Клименко и Стефановича.

— Как самочувствие, Земеля?

Плотный, весь из мускулов, ширококостый и широколицый украинец Мельниченко ответно улыбнулся.

Сверкнули белизной крупные зубы, оттенив копоть на лице.

— Та ничего, товарищ помполит, — пророкотал он мягким певучим говорком. — Я ж шахтер. Привык с угольком дело иметь. Давайте подсоблю.

Он легко подкинул четырехпудовый мешок и проследил, как помполит, согнувшись под ношей, понес его к центральному бункеру.

— Справедливый человек, — сказал кочегар подошедшим бригадникам. — Каждый день по несколько раз в кубриках бывает. Он да Бронштейн — у них всегда настоящий разговор с тобой найдется. Таким и подсобить не жалко.

— По-честному если, — сказал Мельниченко, — так в нашей бригаде один Щербина работает за троих. Всегда вывезет...

— Полундра! — крикнул помполит, опрокидывая мешок в горловину, и, прыгнув вслед, отчаянно зачихал. Невидимая в полумраке огромной коробки бункера, на три четверти забитой углем, едкая пыль набилась в ноздри, хрустела на зубах, раздражала глаза. Люстра бледно светила, и тени работавших возле нее людей фантастическими уродами двигались на стене переборки. В бункере было невыносимо душно, и там штивала только машинная команда, привыкшая к высокой температуре и спертому воздуху угольных ям.

Не прошло и минуты, как форменный китель помполита прилип к разгоряченному телу.

— Иди, набери чистого воздуха, — взял он лопату у старшины второй кочегарской вахты Мазунина, — а я поштиваю...

Семен Яковлевич Щербина, помощник капитана по политической части, или сокращенно помполит, был скроен из прочного материала. Морской хватке его выучила незабываемая «драконовская» муштра севастопольского флотского экипажа, стойкости — горнило гражданской войны, спокойствию и выдержке — годы подпольной большевистской работы в тылу у белых.

Тернист был путь подручного кузнеца из Малиновки, что на Харьковщине, до Транспортной академии имени Сталина!

Семнадцать с половиной лет большевистской закалки на всех фронтах, куда посылала его партия, сделали Щербину одной из ярчайших фигур сквозного похода «Литке». Директор судоремонтного завода, профработник, секретарь парткома, он и в новой, сложной должности помполита проявил свои качества незаурядного организатора, чуткого товарища, стойкого коммуниста, умеющего быть впереди на любом тяжелом участке.

Щербина — весь на глазах литкенцев. За день до отхода из Владивостока, когда он вступил на борт ледореза, его знали лишь два человека. И за короткий месяц он сумел завоевать авторитет и уважение каждого участника экспедиции: в кочегарском и матросском кубриках, в каюте ученого, на капитанском мостике.

Сроки, намеченные планом, решали успех сквозного плавания в одну навигацию. Бункеровки были узким местом похода. Большинство команды и научный состав экспедиции никогда не грузили уголь. Уложиться в сроки, не задержать ледорез там, где это зависело от

людей, — означало пройти, выполнить план.

Щербина взял на себя руководство погрузками. Результаты сказались на аврале в бухте Провидения. Правильная расстановка сил, личный пример помполита, грузившего, как признавались кочегары, за троих, помогли нам выиграть драгоценное время. До фальшбортов засыпав углем носовую палубу, мы ушли курсом на Уэллен на шестьдесят пять часов раньше срока.

Бункеровка в Тикси была намного труднее. Половина бригад работала на барже. А дней оставалось в обрез. Наступала вторая декада августа — лучшая пора нашего рейса. Одиннадцать месяцев стояли у островов Самуила скованные льдами пароходы первой Ленской экспедиции. С тревогой и надеждой следили зимовщики за продвижением «Литке».

...Помполит задыхался в душной полутьме центральной ямы. Сбросив китель, он остался в легкой безрукавке, промокшей насквозь. Глаза, мигающие от пыли, застилало струйками пота. Хотелось лечь и заснуть. Сказывались шесть часов непрерывной работы.

Но своевременно в горловине показалось лицо Мазунина.

— Глотнул килограмм воздуха. Могу дать взаймы, — шутил он. — Через три минуты шабаш.

Разморенный Щербина вылез на твиндек и, подходя к люку, услышал бархатную мелодию склянок. Вахтенный пробил двенадцать часов. Где-то наверху басил буфетчик, созывая на обед первую смену. И, покрывая все звуки, визгливо кричал в просвет трюма Бронштейн:

— Кончай, ребята! Здорово получилось! Сто шесть подъемов дали — тысячу шестьдесят мешков! Можете шабашить!..

*

Осадка ледореза увеличивалась с каждой сменой. За двое с половиной суток вместо запланированных тиксинцами шестисот было погружено восемьсот тонн угля. Работали три бригады: второго штурмана Готского, помполита Щербины, матроса-мортехникумца Пономарева. Каждая бригада за шесть часов грузила до шестидесяти тонн.

Таковы были будни сквозного похода: помимо авралов и нормальных вахт — бункеровка своими силами.

В первый день наивысшие показатели дала бригада Пономарева. Тысяча сто мешков угля были спущены в трюм за шесть часов.

Вторые сутки первенство держал помполит Щербина. Его бригада насыпала за смену тысячу двести мешков.

К финишу первым пришел штурман Готский. Когда пробили склянки, рулевой Батаев, стоявший у лебедки, вывел на стенке цилиндра победную цифру: 1377.

Таковы были методы сквозного похода — социалистическое соревнование и ударничество.

Моряки и научные работники перекрыли профессионалов-грузчиков. Корма села до ватервейсов, и прибитая к палубе медная дощечка с полустертыми буквами прежнего названия ледореза «Эрль Грей» почти касалась воды.

Бункеровка подходила к концу.

Под островами Самуила

*Белесой силы слитки
Нам не закроют вод.
И снова двинет «Литке»
Свои машины в ход.*

Н. АСЕЕВ.

Готский умел форсировать льды. Он безошибочно находил слабые места в обглоданной

морем кромке и, больше других проходя за вахту, единственный из штурманов бережно обращался с ледорезом. Капитан редко поднимался на мостик, когда слышал над головой быстрые шаги своего второго помощника. Он доверял ему, зная, что ледовое искусство усвоено Готским в тяжелом колымском рейсе, проверено у мыса Дженретлен и острова Колючина, сжатиями, которые сопровождали аварийное плавание «Свердловска».

Решив посвятить жизнь Арктике, Готский ради сквозного похода пошел на «Литке» вторым штурманом, хотя имел право самостоятельно командовать судном. Заветный для моряка диплом на звание капитана дальнего плавания подтверждал это право.

*

Перед тем, как принять вахту, штурман прошел на полубак и осмотрел форштевень. «Литке» вылез носом на кромку, подставляя солнечным лучам помятые бока. Из круглых отверстий, предназначенных для скреплявших листы заклепок, фонтанами била вода. Разодранные клочья стальной коробки форштевня, словно лоскутья кожи, свисали вниз, обнажая распатанные болты стыка бортов.

Лучший ледовый штурман, второй помощник капитана «Литке» М. В. Готский. У него на руках любимец литкенцев — судовой кот Яшка, тоже заслуженный полярник: он участник походов «Свердловска» и «Литке».

Покачав головой, Готский поднялся в штурманскую рубку.

Узкий стол белел простыней карты, усыпанной мушинными точками обозначений глубин. Карта расшифровывала судоводителю мелководье восточной части моря Лаптевых. Жирная линия карандаша тянулась через море, огибала округлый выступ Таймырского полуострова. Разветвляясь короткими черточками бесполезных пробегов в поисках чистой воды, она упирала тупой конец в извилину пролива между островами Самуила.

Семьдесят семь градусов двадцать одна минута северной широты!..

Готский повернул выключатель. Скупой луч выбился из-под колпака лампы, рассеивая полумрак рубки, отгороженной от яркого дня занавеской иллюминатора. На тесном диване устало всхрапывал капитан. Не раздеваясь трое суток подряд, он большую половину времени проводил на мостике. Спал капитан урывками, засыпал сразу, роняя недокуренную папиросу. И вахтенные, жалея «старика», старались не громыхать сапогами.

Стрелки массивных часов, наглухо ввинченных в стену, подбирались к полдню. Штурман проверил хронометры, прислушался к их ровному тиканью, привычно взглянул на витиеватую роспись барометра. Указатель прибора склонялся к переменной погоде. Пузатые тома лодий солидным строем заполняли полку. Смотрели со стен логарифмы таблиц. Подавляя премудростью заголовков, возвышалась на краю стола горка книг. Здесь опять-таки были таблицы: определяющие место судна; ускоряющие и упрощающие вычисление линий положения, находящие истинные азимуты²⁸ солнца. И отдельно лежало любимое пособие штурманов «Высота и азимут в три минуты», книга, составленная профессором Ахматовым.

Как ни тихо перелистывал Готский страницы вахтенного журнала, но капитан, уловив шелестящие звуки, сейчас же открыл глаза.

— Форштевень совсем расклеился, — сообщил ему помощник.

Капитан молча кивнул. Это была неприятная тема которую не стоило углублять.

Дрожащее пение колокола раздалось на палубе. Звуки умирали, едва рожденные двойным рывком руки матроса, расплывались под водянистым, как старческие глаза пологом неба. С последним ударом склянок Готский показался на верхней ступеньке мостика.

²⁸ Азимут — азимут небесного светила или земного предмета — угол, между плоскостью меридиана и вертикальной плоскостью, проходящей через светило или предмет.

Рулевые сменялись. Водолазный старшина Таузевальд, посинев от холода, чистил скороговоркой:

— Право полборта! Надень, Петро, полушубок.

— Есть полборта право! — громко отвечал лучший рулевой ледореза комсомолец Пономарев, знающий матросское дело до таких тонкостей, что даже вечно ворчливый старший помощник не мог ни к чему придаться.

— Два с половиной корпуса, — безнадежно вздохнул третий штурман Петрович, угловатый парень с мрачной физиономией. — Ну и ледок! — признался он, передавая бинокль ревизору.

— Что по вахте? — осведомился Готский.

— Мерять воду в трюме, — сказал третий, — и развивать мускулы, — подмигнул он на машинный телеграф.

Четвертые сутки мы пробивались к зимующим пароходам первой Ленской экспедиции. Нефтяные запасы бухты Нордвик лежали мертвым капиталом, а группа геолога Урванцева одиннадцать месяцев ждала погоды на борту «Правды». Зимовка на год приостановила развитие окраины, богатой топливными ресурсами, столь необходимыми для практического освоения сквозного пути.

Поле нетронутого льда, покрытое крупными пятнами проталин, соблазняло внешней доступностью. Мы рассчитывали подойти к Ленскому каравану за сутки, но действительность Арктики неделикатно опровергла наши расчеты. Прошло три дня, наполненных скрежетом льдин о железо бортов и гулками толчками, от которых лихорадочно тряслись судовые надстройки. Две с половиной мили — таков был результат трехсуточного боя. Лед оказался упругим, как резина. Форштевень заклинивался в нем, словно лезвие топора в мокром полене. Прав был капитан. Когда мы только подступали к островам, он невесело сказал, глядя на спрессованные несколькими зимовками глыбы:

— Эти льды — не наша специальность...²⁹

*

Готский по очереди рвал к себе ручки телеграфа обеих машин. Плечи ныли от непрерывного дерганья. Ноги разъезжались по мокрой палубе.

Пурга налетела шквалом. Тяжелыми хлопьями она запорошила стекла мостика. Ворочая тугой штурвал, рулевой ежился от резких пощечин ветра, мчавшего на ледорез тучи снежной пыли.

При каждом движении штурмана снег на палубе хрустел, как разбитое стекло. Пытаясь разглядеть потревоженное место кромки, Готский перебежал с борта на борт. И когда он, выбившись из сил, огорченно выругался, пурга, как бы издеваясь, умчалась дальше. Серой завесой она неслась к островам, закрывая линию горизонта.

— Руль прямо! — скомандовал штурман.

Кровавые полосы ржавчины атели на кромке. Словно продолговатый след утюга, во льду темнела треугольная дыра, продавленная сокрушительной мощностью семи тысяч лошадиных сил. От нее разбегались зигзаги трещин. За ними чернели далекие точки: зимовщики с пароходов, не вытерпев, шли в гости.

«Литке» осторожно сползал на чистую воду, струей винтов подгонял шуршащие осколки льдов. Они торопливо уплывали в открытое, море.

— Кузнецов! — заметив группу идущих к судну людей, крикнул штурман второму

²⁹ Ледокол («Красин», «Ермак», «Ленин» и др.) способен работать в сплошном льду, взбираясь на него и раздавливая тяжестью своего корпуса. Ледорез («Литке») может форсировать лишь тот лед, которому есть куда-либо передвигаться. Основное отличие ледореза от ледокола состоит в том, что первый режет лед, продвигаясь вперед. Под островами Самуила были сплошные льды, их не мог, разрезая, раздвигать ледорез: такие льды «не его специальность».

вахтенному. — Приготовьте штормтрап на полубаке и помогите гостям подняться. Среди них женщина, — опуская бинокль, добавил он.

На миг затаив дыхание, машины с места взяли разгон. Ледорез мчался вперед, направляемый короткими приказами штурмана. Это была лобовая атака. Кто кого!

«Литке» колот пловучие льды, как сахар. Голубые квадраты, рассеченные форштевнем, отпрыгивали от бортов и шумно, будто моржи, переворачивались, расплескивая воду.

Ледорез бежал по инерции. Стрелки телеграфа упирались в лаконичное «стоп», и, несмотря на это, охнув всеми креплениями, форштевень врезался в острозубую пасть кромки.

Рулевой беспомощно перебирал рожки штурвала. Форсируя льды, судно отказывалось подчиняться управлению. Скрипя переборками, оно продолжало катиться влево.

Пятьдесят метров были завоеваны.

Оставалось три мили.

Перемычка закрыла на ледовый замок пролив между островами. Недоступно близкие, подпирали небо мачты Ленского каравана. Сизые дымки вились над судами. Кочегары «Правды», «Товарища Сталина» и «Володарского» шуровали, готовясь к скорому плаванию.

Геолог Н. Н. Урванцев и врач-полярник Е. И. Урванцева.

...По зыбким ступенькам штормтрапа зимовщики поднялись на полубак. Иней седины лежал на непокрытой голове геолога Урванцева. Блестя золотыми ободками очков, начальник нордвикской экспедиции радостно, тряс руку профессору Визе:

— Вот и свиделись, Владимир Юльевич! А наши волнуются — думают, не дойдете. Познакомьтесь. — представил он профессору пожилую румянолицую женщину. — Врач первой Ленской — моя жена Елизавета Ивановна Урванцева.

Штурман перевел телеграф на «полный назад» и, поглядывая на костлявую фигуру заслуженного полярника, вспоминал все, что о нем слышал.

Ученый и организатор, страстный болельщик Арктики, инициатор механизации ее транспорта и творец вездеходов, знаток заполярных недр — геолог Урванцев стоял на полубаке. Совсем подавно штурман читал о последней его победе: используя вынужденную зимовку под островами Самуила. Урванцев водил вездеходы через белое безмолвие Таймыра к мысу Челюскина. Обычные грузовые автомашины, поставленные на резиновую ленту, оказались незаменимыми в условиях арктического бездорожья. Пересекая хребты полуострова, пробираясь по руслу замерзших рек в пургу и сорокаградусные морозы, они плавно брали любое препятствие.

— Неожиданная разгадка, — сказал, помрачнев, Урванцев, протягивая профессору человеческий череп. — Нашли на пути к вам. По шапке, которая валялась рядом, узнали хозяина. Старший машинист «Правды» Елисеев.

— Заблудился? — опросил Визе.

— Еще в начале зимовки. Было запрещено охотиться в одиночку. Публика в Заполярье впервые, долго ли до беды? Елисеев ушел, не предупредив никого. Искали его целый месяц и вот сегодня нашли...

Череп желтел оскалом зубов. Впадины незрячих глаз уставились на людей. Кто знал, какая смерть настигла недисциплинированного машиниста, прежде чем кости его разгрыз белый медведь?

— Арктика не терпит индивидуализма, — оказал Визе.

«Литке» снова отступил назад, чтобы взять разгон и нанести глубокую рану кромке. Судорожно дергаясь от непрерывных толчков, стонали стальные штаги. Глухо пульсировала донка.

Женщина одобрила справедливую фразу профессора.

— Есть хорошая поговорка, — сказала она. — Когда идешь в Арктику, возьми с собой осторожность, а страх оставь дома. Елисеев не был трусом, его сгубила излишняя удаль. А зимовка прошла благополучно: к чести медицинского персонала, на сто человек личного

состава первой Ленской не было ни одного цынготного заболевания.

— Расскажи лучше, как с Журавлевым путешествовала, — напомнил ей Урванцев. — Тоже беспечность вроде елисейской.

— Не совсем, — улыбнулась женщина. — Просто Журавлев потерял место, где оставил запасы. Обыкновенная история, — объяснила она профессору. — В апреле, гоня упряжку на мыс Челюскин, начальник зимовки в бухте Прончищева Журавлев увидел в тумане силуэты наших пароходов. Подъехал, расцеловался с Николаем Николаевичем, — махнула Урванцева в сторону мужа, — они старые знакомые по зимовке на Северной Земле, и говорит: «Доктор нужен. Цынгует жена моего промышленника. Все вместе находимся. Так считает народ, что заразная болезнь у нее. Покою нет женщине».

Решила я прогуляться. Далеко хотя, триста пятьдесят километров. Но каюр — лучше не надо. Упряжкой на снегу свою фамилию выводит: Журавлев и — закорючка.

Заблудились в пути. Сбила пурга и потеряли компасную стрелку. Собаки весь свой корм съели. Скулят. Голодные. Жалко. В первый день Журавлев запретил кормить. «Потерпят, — сказал, — а то разлятся».

Пять суток отсиживались мы в палатке, пока не стихла пурга. Мороз большой — тридцать два градуса. Снегу навалило — не пройти. Свеча коптит, скучно. Укутаюсь потеплее и читаю. Журавлеву, тому крепче моего надоело. Ругает пургу и просит: «Позволь, Лизавета Иванна, почать новую тыщу мата». Интересный он человек, Журавлев. Песец для него — раскрытая книга. Биологию зверка знает великолепно, а сам полуграмотный. На Новой Земле восемь лет подряд промышлял песка.

На второй день отдали собакам все печенье, на третий — шоколад и пирожки. Да разве накормишь этим?

Начались туманы. Продукты на исходе, а снаружи метет. Палатка гудит, как барабан. Разделили последние консервы. Себе взяли одну банку, остальное — упряжке. Ну, думаю, Елизавета Ивановна, побродила ты по Арктике достаточно — получай расчет. Легла спать с горя, а утром Журавлев будит: «Вставай, дорогу нашел».

Выглядываю из палатки. Собаки запряжены, туман разошелся.

«Где ты, Сергей Прокофьевич, видишь дорогу?» Он показывает направо.

Поехали.

Собаки тянут неохотно. Им бы поесть! Так с грехом пополам добрались до бухты Прончищева...

— Держитесь! — предупредил слушавший сзади вахтенный матрос. — Сейчас долбанем.

Ледорез, вытянув узкий корпус, летел на кромку. Тонкой нитью натянулась щель трещины.

— Неужели попадет? — не верили зимовщики.

Готский догадался о теме разговора по ожидающим взглядам и, когда огромное поле было раздроблено метким ударом форштевня, улыбаясь, сошел с мостика.

— Много прошел? — спросил четвертый штурман, коренастый сибиряк Сысоев.

— Четыре корпуса, — сказал Готский — того и тебе желаю.

Вахта второго помощника Готского была закончена — одна из тридцати штурмовых вахт под островами Самуила.

*

На рассвете семнадцатого августа, расколов последнюю льдину, мы подошли к Ленскому каравану. Туман прозрачной кисеей окутывал массивные мачты лесовозов. Подкрашенные чернью и суриком широкие борта выпирали над грязным, исхоженным льдом. Хлопушками рвали тишину ружейные залпы приветствий. Одиннадцать месяцев, проведенных в ледовой пустыне, растаяли в прошлом, как дымка тумана над мачтами. Угроза второй зимовки отпала. Соблюдая очередность, суда троекратно гудели, благодаря

ледорез. Ветер надул разноцветные паруса флажного свода на мачтах:

«ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ, ПОБЕДИТЕЛЬ «ЛИТКЕ»!»

Первый штурман поднес рупор к губам:

— На «Володарском»! Можете ли немедленно следовать за нами?..

С мостика ближайшего лесовоза торопливо подтвердили согласие.

Путь, на который затратили пять с половиной суток, путь, который достался ценой изуродованного форштевня, — этот путь мы прошли обратно за полтора часа...

В красном уголке «Литке» заседал пленум полярников. Освещенные юпитерами киносъемщиков, сидели за длинным столом капитаны, председатели судовых комитетов и партийные организаторы пароходов первой Ленской. Киношники торопились. Не часто удавалось заснять такие кадры, не всегда геолог Урванцев сидел рядом с профессором Визе! Не было только командора первой Ленской — неумолимого Лаврова. Потерпев аварию на «Р-5», он ожидал на островах Каменева прихода «Сакко».

— Игра стоила свеч, — выступал его заместитель, кражистый помор, капитан «Правды» Смагин. — Если говорить честно, мы не верили в то, что «Литке» сумеет подойти к нам. Не приспособлен он для таких льдов, в каких зимовал караван. Но вы подошли и сделали невозможное, хотя и разбили себе форштевень. Спасибо от всех зимовщиков. Первая Ленская возвращена к жизни и работе...

Ожило мертвое море Лаптевых.

Прощально салютуя, лесовозы уходили в места назначения. Израненный «Литке», застопорив машины, тихо ткнулся разбитым форштевнем в голубое поле.

Предстоял аварийный ремонт.

Замок форштевня

«Металл сдал. Замок, скрепляющий форштевень, треснул. Болты расшатались. Но на корабле не сдали люди — они крепче корпуса ледореза».

(Передовая стенгазеты «На запад!»)

Огонек лукавства никогда не потухал в глазах Саввы Ивановича Пирожкова. Пушистые, словно у породистого кота, седые усы, обвисая загнутыми концами над уголками припухлых губ, еще более оттеняли выражение добродушной хитрости на скуластом загорелом лице. Старший механик краснознаменного ледореза «Федор Литке» был неизменно весел, не признавал трудностей и любил поставить на своем. Последнее его свойство доставляло ему немало неприятных минут и часто ставило в неловкое положение. Но он всегда «выгробал», потому что имел трезвый ум и практическую сметку.

Условия плавания в Чукотском море приучают дорожить каждой минутой, особенно в тяжелых колымских рейсах, на которые он еще девять лет назад променял спокойные переходы в Японию. Эти условия чифинженер знал не хуже многих судоводителей. Разбираться в сложной ледовой обстановке он научился у непревзойденного полярника Павла Георгиевича Миловзорова. Более молодым капитанам, с которыми Савва Иванович плавал в последние годы, изрядно доставалось от его зубастой критики. Расстроился Савва Иванович не столько из-за поломки форштевня, сколько из-за нелепых предложений, которые возникали одно за другим, как анекдоты, в кочегарских кубриках.

Наиболее фантастическая мысль принадлежала экспедиционному завхозу Рихтеру. Тот предлагал после окончания похода срезать у «Литке» носовую часть и поставить новую — ледокольной конструкция.

— Это для судна с образованиями ледореза! — возмутился Савва Иванович. — И как только могут люди придумать такую чепуху? Тьфу!..

Человеком, который дал правильный совет, был Щербина. Помполит заглянул в горловину форпика и позвал капитана. Они вдвоем осмотрели заполненное водой помещение

и ощупали каждый лист. У самого форштевня корпус разошелся по швам. Щели между листами достигали двух пальцев шириной. Как дыры от пуль, просвечивали отверстия выбитых заклепок. Дневной свет пыльными полосами пробивался сквозь просветы. Было слышно, как ворчит на льдине второй механик Гайслер, подсчитывая недостающие болты.

— Ну что, Владимир Михайлович? — спросил помполит.

Голос механика донесся снаружи:

— Надо скреплять замок. Иначе все отвалится.

Диагноз, поставленный после осмотра, был неутешителен. Замок форштевня, иначе — крепления стального бруса, соединяющего концы носовой части корпуса, висел «на честном слове». Льды разодрали в клочья массивную стальную коробку в самом чувствительном месте форштевня — у ватерлинии. Многих заклепок не доставало, остальные ослабли.

Мы прошли только половину ледового пути. Впереди лежала третья тяжелая перемилька сквозного похода — недоступный пролив Вилькицкого, «уравнение со многими неизвестными», как его назвал капитан Николаев.

«Литке» не мог форсировать льды.

На летучем совещании у начальника экспедиции было принято короткое решение: отремонтировать ледорез своими силами, не допустить зимовки.

— Дело ясное, — объяснял Щербина в кубриках. — Ремонт в Касадодоке произведен недоброкачественно. Японцы подлатали корпус с таким расчетом, чтобы носовая часть ослабла после первой же встречи со льдами. Так и получилось. Снаружи на форштевне ничего не было заметно, а теперь полюбуйтесь: вместо заклепок ввернуты резные болты.

*

Савва Иванович умело подбирал людей.

Спиральная лента скользила из-под резца. Серебристая пыль металла тонким слоем покрыла дряхлый токарный станок, скрипящий от движений человека. Гайслер заканчивал обточку новых болтов.

Второй механик был, как говорится, в ударе. Стоять у станка, вгрызаться резцом в бесформенный кусок железа, превращать его в стройную деталь — лучшей работы для себя Гайслер не мог придумать. Он прекрасно знал машины, быстро освоился со сложными механизмами и водоотливными средствами ледореза и принес с собой с берега нужные позарез в арктическом рейсе знания ремонтного мастерского высшей квалификации.

Второй механик был настоящим хозяином машин и, наравне с Пирожковым, знал все их особенности и слабые места.

Расточку он выполнил за самое короткое время. У форштевня еще не были закончены подготовительные работы, когда Гайслер притащил на полубак десять сияющих свежей отшлифовкой болтов и опустил их на шкертике вниз.

Сменяя друг друга, механики и машинисты работали на льдине.

Крутил сверло, налегая всем корпусом на рукоятку третий механик — Желтовский, патриот Арктики, бросивший ответственную работу в Тихоокеанском управлении Морфлота ради того, чтобы участвовать в сквозном походе. Он был настолько влюблен в Заполярье, что даже своего сына назвал Ванкаремом, и утверждал, что чукотско-колымские рейсы никогда не променяет на самое интересное дальнейшее плавание в чужие широты. С ним соглашались, ибо мало осталось на тесной земле таких первобытно-девственных мест, как Чукотский полуостров, где даже обыкновенная корова именуется поэтично и наивно: «не настоящий олень».

Желтовский не замечал холодного ветра, который рвал полы засаленного ватника и пробирался за ворот рубашки. Он сверлил до тех пор, пока на выпачканном ржавчиной лбу не проступили капельки пота, и только тогда, отскочив в сторону, крикнул:

— Зубило, Егор!

Четвертый механик — Олин, пожилой человек, получивший звание механика после

десятков лет работы кочегаром и машинистом, направил зубило на рваную часть коробки.

— Руби, Иодис!

Замерзший от ожидания машинист зачистил ручником. Удары звеняще сыпались на коробку. Нагретые огрызки металла разлетались по льдине, шрапнелью впивались в ее истоптанное множеством ног тело, стучали по листам клетушки форпика. Там возились боцман, плотник и помполит. Они забивали узкие ящики отсеков обломками кирпича и скрепляли их жидким цементом, перемешанным со старыми колосниками. Цемент готовился в трюме и по жолобу, сконструированному мортехникумцем Пономаревым, подавался в форпик. Гидробиолог Богоров, подрывник Рязанкин и заместитель начальника экспедиции Бронштейн сосредоточенно месили лопатами вязкую серую массу.

Савва Иванович, сменив Желтовского, внушительно кричал, зашивая новыми болтами стык бортов. Щель на замке форштевня постепенно уменьшалась. «Литке» принимал свой нормальный вид. Только шляпки болтов и стальной блеск срезанной коробки напоминали о серьезных повреждениях, полученных ледорезом под островами Самуила.

— Красота! — вытирая рукавицами пот, весело говорил старший механик. — И подремонтировали, и пресной водички набрали: и для желудка приятно, и котлам полезно.

*

Двое суток ударные бригады помполита Щербины и старшего механика Пирожкова латали корпус, месили цемент, вытаскивали болты, восстанавливая боеспособность краснознаменного судна.

Когда склепка форштевня и цементировка форпика были закончены, Щербина созвал литкенцев.

Коллектив подводил итоги соревнования за половину похода:

ни одного дисциплинарного взыскания;

ни одного отказа от работы, как бы трудна она ни была.

Кочегары спорили, не желая уступать первенства. Вторая вахта старшины Мазунина всего на три сотых процента отстала от первой вахты старшины Трофимова.

Первенство осталось за первой вахтой — лучшими ударниками сквозного похода: парторгом Трофимовым, председателем Дашенковым, кочегарами Бизякиным, Яцьшиным, Висторовским, Швецом и Клименко.

Стенгазета «На запад!» отмечала знатных людей ледореза:

капитан Николаев,

штурманы Готский, Сысоев,

помполит Щербина,

механики Пирожков, Гайслер,

радисты Куксин, Романов,

рулевой Пономарев,

машинист Иодис.

Под островами Самуила была проверка качества цементации нашего коллектива после двух месяцев сквозного похода:

«Металл сдал. Замок, скрепляющий форштевень, треснул. Болты расшатались. Но на корабле не сдали люди — они крепче корпуса ледореза».

Проводка

«Ледовый опыт капитана Николаева — шестое чувство, свойственное немногим полярникам».

(Замечание в кают-компании «Литке» после проводки «Партизана Щетинкина».)

Буксируя речной пароход, *мы* шли проливом Вилькицкого, проверяя правильность решенного сутки назад уравнения с тремя неизвестными.

— Вскроется ли пролив в предполагаемый срок и вскрыется ли вообще?

— Какова крепость льда перемычки?

— Удастся ли провести через перемычку суда второй Ленской экспедиции?

Профессор Визе определил день вскрытия пролива Вилькицкого: двадцать седьмое августа. Именно к этому дню синоптик Радвиллович (прозванный моряками более понятно — «ветродуй») ждал перемены ветра, который взломает перемычку и вынесет голубые льды в восточную часть моря Лаптевых. До намеченного срока вскрытия пролива оставалось целых шесть суток, вполне достаточных для того, чтобы вторая Ленская достигла бухты Тикси и приступила к перегрузке продовольствия и машинного оборудования на речные баржи.

Дуплицкий и начальник второй Ленской Орловский, находившийся на ледоколе «Ермак» по ту сторону пролива, долго беседовали друг с другом по радио, заполняя эфир планами досрочного взятия пролива Вилькицкого.

Планы предусматривали воздушную разведку. Пилот амфибии «Ш-2» Федор Кузьмич Куканов и капитан Николаев поднялись над проливом и определили состояние льдов. Перемычка растянулась на пятнадцать миль. Сплошное ледовое поле перегородило пролив, упиралось одним концом в отвесные скалы острова Большевик, другим — в отлогие берега Таймыра. Течения двух морей — Лаптевых и Карского — сжимали перемычку, держали ее на месте. Помощь мог оказать только ветер, норд-вестовый ветер.

Орловский нашел иной выход. Он повел «Ермак» в наступление на льды с запада, решив выиграть у Арктики шесть лишних суток, обеспечивающих возвращение второй Ленской в Европу в текущем году.

«Литке» подступал к ледовой перемычке с востока.

Повторяя слова капитана «Правды» Смагина, игра стоила свеч. Двадцать первого августа дедушка ледокольного флота «Ермак» вывел в море Лаптевых «Сакко» и «Молотова», а двадцать второго утром, форсируя взломанный таранами «Ермака» десятибальный лед пролива, *мы* вошли в Карское море и отдали якоря у мыса Челюскин, самой северной точки Старого света.

Гурий³⁰, сложенный терпеливыми руками моряков «Королевы Мод», темнел на отлогом берегу мыса Челюскин, увенчанный железным шаром с надписью Амундсена:

«NO passagens beseirere Adolf Erik Nordenskiöld og hans kjoekke moend til minde Maudekspeditionen 1918–1919»³¹.

Годы не расшатали груды плоских камней гурия. Только люди оставили на ней царапины надписей да в стороне, где Амундсен видел унылую скудость болотистой тундры, вырос новый советский поселок — станция Челюскин.

У берегового припая разгружал строительные материалы первенец сквозного похода — «Сибиряков». Буксируя громоздкие бревна разобранных домов, победно рокотали вездеходы. Пять дымков столбами поднимались над рейдом. Узловой порт Северного морского пути принимал очередную эскадру большевистских кораблей, плывущих в Якутию. На синем фарфоре неба дрожали неясные очертания Северной Земли, поднятые рефракцией над горизонтом. Течение уносило в пролив источенные водой и ветрами ледяные поля, оторванные от многолетнего пака. Манил просторами чистой воды путь на запад.

³⁰ Гурий — памятник, сложенный из обломков камней.

³¹ «Покорителям Северо-Восточного прохода Адольфу Эрику Норденшельду и его славным спутникам. Экспедиция на «Мод» 1918–1919 годов».

Снова краснознаменный ледорез шел штурмовать перемышку Вилькицкого. Это был сверхплановый рейс, наш подарок Якутской республике: проводка речного буксира, носившего славное имя сибирского героя — партизана Щетинкина.

*

Августовская ночь Заполярья окружала караван. Багрово светило над мачтами незаходящее солнце. Отблески пожара горели на взломанной перемышке пролива и квадратных иллюминаторах «Литке». Иногда снежная мгла прятала солнце. Набухшие, мягкие хлопья снега, лениво стлались на палубе и надстройках.

Проводка была неожиданна.

«Литке» выручал вторую Ленскую. Проводку «Партизана Щетинкина» должен был осуществить «Ермак». Но конструкция ледокола не позволяла ему ошвартовать вплотную к корме речной пароход: мешали выдвижные винты. А идти в кильватере «Партизан Щетинкин» не мог: огромные глыбы льда, придавленные грузной тушей «Ермака», выплывали позади неожиданно, как нерпы. Одного удара любой из них было бы достаточно для того, чтобы пустить ко дну идущее сзади маленькое судно, поврежденное еще у архипелага Норденшельда.

Речной буксир «Партизан Щетинкин» за кормой «Литке».

«Партизан Щетинкин» входил в состав второй Ленской экспедиции. Там раздавались голоса противников переброски парохода через пролив Вилькицкого. Говорили, что «Партизану Щетинкину» лучше вернуться в устье Енисея. Трусливые нотки слышались в этих голосах. Кое-кому из судоводителей, видимо, было чуждо всякое новаторство и непонятно значение переброски на Лену восьмисотсильного буксира, непонятна неотложность задачи — обеспечить своевременную доставку вверх по реке грузов, приплывших с запада, в отрезанные бездорожьем якутские наследи.

Начальник второй Ленской Орловский обратился за помощью к «Литке». И капитан Николаев, слово которого решало судьбу проводки, немного подумав, согласился: «Партизан Щетинкин» был хорошим подкреплением Ленскому флоту.

*

Капитан не покидал мостика. Его усталое лицо неизменно было обращено к корме ледореза. Охватив длинными тонкими пальцами двойное дуло бинокля, он размеренно шагал по скользкой палубе мимо напряженно-внимательных штурмана и рулевого.

«Литке» форсировал перемышку. Нужно было пройти пятнадцать ледовых миль и доставить миниатюрный буксир невредимым на чистую воду. Удача целиком зависела от хладнокровия капитана, от его умения быстро ориентироваться в окружающей обстановке. Не спуская глаз с кормы, где за крыльями самолета кадила труба «Партизана Щетинкина», он жонглировал ручками телеграфа, направляя послушный ледорез в нужную сторону.

Моряки любили капитана Николаева. Этот скромный, молчаливый человек обладал необходимыми качествами мастера ледовых широт, и, поражая всех исключительным хладнокровием, капитан никогда не переступал границ вежливости. Он не имел привычки обрушивать ярость и гнев на штурманов, что охотно практиковали многие капитаны, однако помощники скорее бы согласились на дюжину «разносов» другого человека, чем на одно замечание капитана Николаева.

Невозмутимость была основным качеством капитана Николаева. Она никогда не изменяла ему, какие бы трудности он ни преодолевал. Она не изменила ему и в тот день, когда он повел израненный ледовыми битвами «Литке» на помощь «Челюскину».

Десятого ноября старший радист ледореза Олег Куксин постучал в дверь капитанской каюты.

— От Шмидта и Воронина, — сказал он, передавая стопку листов.

Командование «Челюскина» прислало ответ на посланное несколько дней назад предложение руководства Северо-Восточной экспедиции помочь дрейфующему пароходу. На приказ командования коллектив литкенцев, измученный шестнадцатимесячной работой во льдах, ответил:

«Несмотря на исключительный риск при настоящем техническом состоянии ледореза, большевистскими темпами провести подготовку «Литке» к выходу в Арктику — на помощь «Челюскину».

А еще через двое суток, выкачивая каждый час двести пятьдесят тонн воды из дырявого корпуса, рискуя судном и людьми, Николаев гнал полузатопленный ледорез в гибельный дрейф Чукотского моря. Начинались заморозки. Прогалины между торосистыми полями затягивало коркой молодого льда. Он с каждым днем уменьшал бег ледореза...

Семнадцатое ноября тысяча девятьсот тридцать третьего года. Американское море Бофора.

Место и дата навсегда остались в памяти.

Невеселую думу обдумывал Николаев, слушая взволнованного начальника Северо-Восточной экспедиции капитана Бочек.

Лакированные стены просторной кают-компании «Литке» увешаны снимками судов ледокольного флота.

За длинным столом мрачнели насупленные лица совета полярников. Сутулая фигура начальника Северо-Восточной экспедиции капитана Бочек еще более сгорбилась. Седина — след бессонных ночей — поблескивала в его всклокоченных волосах. Задумчиво гладил выцветшую бороду одноруким соратник Вилькицкого — доктор Старокадомский. Старший механик — латыш Фридрих — шептал отсеку партколлектива ревизору Тарасову:

— Положение — как тузовый пик. Выберемся. На всякое ядие есть противоядие.

Любопытствуя, оглядывал необычайное совещание гость с «Челюскина» — поэт Илья Сельвинский.

— Молодой лед, — информировал начальник, — нарастает очень интенсивно. Два-три дня, и мы застряли. Найти проход к «Челюскину» не удалось, хотя искали со всех сторон и сами забрались севернее, чем судно профессора Шмидта. Промедление равносильно смерти.

— Что скажете, чиф?

Седобородый механик развел руками:

— Удирать надо! «Литке» — «калека. Мощность машин только три восьмых. Корпус, как решето. Тушить котлы до полного обмерзания невозможно, а к тому дню не останется ни одного кило угля. Весной судно затонет, если этого не случится раньше.

— Ваше мнение, Николай Михайлович?

Капитан встал, понурился. Казалось, острая физическая боль расширила зрачки Николаева. Отступление было неизбежным. Запаса угля хватало на семь ходовых суток, в обрез до бухты Проведения. Если уголь сгорит раньше, перестанут работать донки, и «Литке» пойдет на дно. Отдать разъяренной пучине дорогой для страны, одержавший столько побед краснознаменный ледорез? Погубить корабль, с которым сроднился двенадцать лет назад на Белом море под командованием опытного ледокольника-отца?..

— Самое трудное, — выдавливал слова капитан, — принять моряку такое решение, какое мы сейчас примем. Пусть лучше зимует один корабль. Придется оставить «Челюскин» на волю дрейфа и провести «Литке» в безопасное место. Иначе погубим людей и судно...

*

И он провел его сквозь замерзающее море Бофора и двенадцатибальный ураган под мысом Дежнева так же блестяще, как провел без единой царапины через льды пролива Вилькицкого крохотный речной пароход «Партизан Щетинкин».

...Рассказывать особенно нечего. Всю ночь капитан искусно пробирался щелями разводий перемычки и то, что считали невозможным старые ледоколышки, сделал за десять часов. Благодарственно крича сильным гудком, «Партизан Щетинкин» уходил от кромки в море Лаптевых.

Третий раз мы бежали проливом Вилькицкого, непочтительно расталкивая льды. Рация «Литке» принимала восхищенные поздравления полярников. А виновник нашей победы прикорнул на диване штурманской рубки. Лицо капитана было безмятежно-спокойно.

Последнее слово принадлежало кочегарам.

Был второй час ночи. Мы сидели на железной палубе кормового бункера, отдыхая после перештывки. Разговор шел о судовых буднях и близком конце сквозного похода.

— Кажись, выгребли, — сказал первый шахматист ледореза — кочегар Любарский. — Мне корешки наставление прочли перед отходом: «Если зазимуете — лучше не возвращайся на Дальний Восток. Не позорь нас».

Марка дальневосточников не опозорена. Даже лишнее дело сделали, — вспомнил он проводку «Партизана Щетинкина».

— Молодец наш кэп, — заключили в бункере. — Настоящий моряк. Легко с таким человеком плавать. Знает, за что берется. А если возьмется, обязательно доведет до конца.

*

Двадцать третьего августа две важнейших задачи сквозного похода, были выполнены: освобождена первая Ленская и закончена проводка второго каравана. «Сакко», «Молотов», «Байкал» и «Щетинкин» шли курсом на бухту Тикси.

«Литке» и «Ермак» возвращались к мысу Челюскин.

Большевики взломали ледовую перемычку пролива Вилькицкого на пять суток раньше намеченного профессором Визе срока.

Поражение Сопочной Карги

*Ни бури, ни пробоины.
Ни холод ледяной
Не скроют путь,
Освоенный
Отважною страной.
Еще одна победа —
И в этот раз;
Еще одна пропета
Песня про нас.
Н. АСЕЕВ.*

Ночь, настоящая ночь, шестьдесят суток невиданная нами, беззвездной мглой накрыла мутные воды Енисея.

Рейд острова Диксон на месяц досрочно принял краснознаменный ледорез. Используя излишек времени. «Литке» подсменил «Малыгина» — лидера Карской экспедиции, дав возможность ему пойти к острову Русскому и высадить там зимовку комсомольца Званцева.

«Рандеву» состоялось у безлюдного архипелага Норденшельда. Неделю мы пробивались в непроходимых полях вечного пака. Их принесло норд-вестовым ветром из горла Карского моря. Неделю Карское море оправдывало название, присвоенное ему академиком Бэром: ледяной погреб.

У мыса Челюскин казалось, что трудности кончились. Метеосводки, полученные перед отходом, успокоили сообщениями о благоприятных ветрах, о чистой воде до самого Диксона.

На деле произошло обратное.

Злоключения начались с того, что невдалеке от острова Фирилея неожиданно выросло темное пятно. Земля? Судя по карте, здесь ей быть не полагалось. Неизвестный островок — невысокая каменная гряда в ожерельи стамух³² торчала перед носом ледореза. Мы поблагодарили природу, обезопасившую плавание в этих широтах двухмесячным непрерывным днем, и, записав координаты новой земли, вежливо обогнули ее.

Плавание с препятствиями продолжалось до острова Русского, где путь к Диксону закрыли паковые поля. Норд-вест гнал льды за корму «Литке» и образовал кольцо, которое примыкало вплотную к острову. Мы снова оказались в ловушке. Аммонал подрывника Рязанкина не оказывал нужного действия. Проход следовало искать только на севере, но за нами в кильватере двигался маломощный лесовоз, и рисковать им было бессмысленно. «Ермак», идущий на помощь «Сакко», зажато дрейфующим паком около островов Каменева, свернул к нам, попытался форсировать перемычку, но, бессильно отступив, ушел по назначению.

Осталось выяснить ледовую обстановку с воздуха.

*

Куканов взлетел, взяв запас горючего на четыре часа и наблюдателем секретаря комсомольского коллектива «Литке» — третьего штурмана Петровича. Почти сразу же после подъема самолета внезапно началась пурга, и стало мучительно ясно, что пилот сегодня не найдет нас и, в лучшем случае, сделает вынужденную посадку.

Где?

Мы запросили радиации мыса Челюскина и Диксона. Ответы пришли неутешительные: самолета никто не видел.

Значит, один из островов архипелага Норденшельда или одна из многих льдин.

Стамуха у архипелага Норденшельда.

О худшем старались не думать.

К утру переменялся ветер, расчистил проход, но «Литке» не мог воспользоваться благоприятной обстановкой.

И когда истекли все сроки, радист «Малыгина» передал, что зеленая птица пролетела к нашей стоянке.

Неужели Куканыч? А что если это «Н-2» Алексева, идущий с Диксона разыскивать товарища?

Увидел самолет четвертый штурман — Федя Сысоев.

Радостно вопя, он промчался по ледорезу.

Не обращая внимания на леденящий штормовой ветер, мы выскочили на кормовую палубу.

Амфибия как бы стояла на одном месте. Встречный ветер отжимал ее обратно, и пятнадцать миль — видимость с борта ледореза — Куканов одолевал почти полтора часа.

Погрузив самолет на кормовые ростры, мы снялись с ледового якоря.

Продрогшие пилоты рассказали о шестнадцати часах, проведенных на крохотной льдине. Когда, выяснив ледовую обстановку, они повернули обратно, горизонт затянуло пеленой снега. Обмерзли плоскости, самолет отяжелел, и Куканов решил сделать посадку на первое разводье. Два раза он снижался и снова направлял амфибию под облака, выбирая удобное место для ночевки. Наконец поле было найдено. Петрович выскочил на льдину и, обхватив обледенелое крыло, с нечеловеческой силой удерживал самолет, сопротивляясь яростному ветру. Амфибия парусила и рвалась из оковенелых рук. Хотелось отпустить ее, но воля к жизни и желание спасти машину моментально гасили эту мысль.

³² Стамуха — льдина, сидящая на мели.

Помог Куканов.

Они закрепили самолет за ледяное поле, используя вместо якорей инструменты, оставленные бортмехаником. Пурга продолжала выть. Совсем стемнело. Снег падал клочками мокрой ваты, застывал на цилиндрах мотора. Спать было нельзя. Впрочем, Куканов ухитрился заснуть, а Петрович всю ночь бегал по льдине, осматривая ненадежные швартовы, и, проворачивая тяжелый винт, не давал застыть мотору.

На рассвете пурга стихла. Тогда они обнаружили бутылку эфира, которую положил в кабину «на всякий случай» бортмеханик Куква. Мотор заработал через десять минут. Счастливый исход! Взмыв над торосами, пилоты вскоре заметили дым из широкой трубы «Литке».

Вскоре подошел «Малыгин».

*

Наше новое амплуа состояло в том, что «Литке» вахтил на диксоновском рейде, обеспечивая благополучное возвращение в Европу через льды Карских ворот фрахтованных иностранных судов, пришедших за лесом в Игарку.

Диспетчерские сводки о движении караванов ежечасно поступали на ледорез. Начальник морской проводки Карской экспедиции капитан Шибинский переселился к нам на борт, доотказа загрузив судовую рацию. Сведения с пароходов поступали тревожные. Один за другим сели на мель в устье Енисея два «иностранца». Первый самостоятельно сошел с переката, второй — английский пароход «Марклин» — основательно застрял у мыса Сопочная Карга.

«Товарищ Сталин», которого мы провели к Диксону сквозь перемычки архипелага Норденшельда, снялся на помощь «Марклину», чтобы перегрузить с него часть палубного леса.

Прошли сутки. Мы крейсировали в Енисейском заливе, надеясь, что облегченный «англичанин» сам сойдет с банки. Тогда задача «Литке» свелась бы к проводке его до острова Белого, за которым катило осенние валы свободное море. Но перекат цепко держал «иностранца». «Марклин» продолжал сидеть на мели.

Малые горизонты воды не позволяли нам подойти к Сопочной Карге. Слишком велик риск: осадка «Литке» на шесть футов превышала глубину переката.

И все же капитан Николаев рискнул, ибо другого выхода не было. Набрасывая лот, «Литке» вошел в реку. Восемь часов подряд велись подготовительные работы. Водолазы осмотрели грунт. «Англичанин» прочно сидел на ровной плите графита.

В полночь двойной тягой — вирая якорь и работая машиной — «Литке» стянул «иностранца» на глубокую воду, и, спасаясь от столкновения с неповоротливым «англичанином», сам уселся на его место.

Хвост вытащили — нос увяз.

Выручили балластные цистерны.

Савва Иванович Пирожков своевременно наполнил их пресной водой в Енисейском заливе, тем самым искусственно увеличив осадку ледореза.

Утром «Литке» снялся с предательской плиты.

*

Английский капитан нервничал. Он вовсе не собирался так скоро уходить в рейс: каждый лишний день приносил ему пятьдесят фунтов стерлингов.

Лучшая наша бригада — двадцать шесть кочегаров, ученых, матросов и штурманов — непоправимо разбила надежды багроволицего капитана.

Семьдесят кубометров тяжелых брусков находились в трюмах «Товарища Сталина». Англичане рассчитывали на то, что мы уложим бруски обратно на «Марклин» не раньше,

чем через трое суток. Такого же мнения придерживался начальник морской проводки капитан Шибинский.

Трое суток были оценены в тысячу рублей валютой!

— Нажмем, ребята, — сказал помполит Щербина, руководивший погрузкой из кормовых трюмов, — покажем класс.

Силы были распределены правильно. Восемь человек укладывали бруски в трюмах «Товарища Сталина», остальные — на палубе «Марклина».

Стропы конвейером ползли вверх.

Веселый бортмеханик Сеня Куква, принимая очередную порцию брусков, кричал английскому чифофицеру, который наблюдал за погрузкой:

— Скиньте, мистер, с ваших счетов еще пару фунтов! Все равно не достанется ни одного пенса!

Девять часов подряд мы работали без перекурок. Ровно через десять часов «Марклин» снялся курсом на Англию...

*

Близилась полярная зима. Ночи стояли темные, как на юге. По утрам стекло замерзших лужиц прозрачно блестело на палубе. Накаты Карского моря одели жемчужной пеной снежные скалы острова Диксона, короткими ударами терзали брюхатые тела угольных барж, приведенных буксирами с Енисея. Днем за рейдом вились разорванные ветром дымки, ночью прыгали на зыби разноцветные точки бортовых огней: иностранные пароходы плыли проторенной советскими полярниками дорогой к лесным биржам Игарки.

Двадцатого сентября мы вошли в свинцовую котловину Кольской бухты. Симфония приветственных гудков рокотала над Мурманском, билась о гранитные берега залива. Вынырнув со дна, эпроновский водолаз, отдавая честь «Литке», поднял руку к тяжелому колпаку шлема. Матрос стоявшего на рейде норвежского грузовика низко приспустил парадный флаг исконных мореходов, пионеров Арктики. Он склонял его перед краснознаменным кораблем, как побежденный. Ибо под его синим крестом шли в Арктику одиночки, действовали, в силу самой сущности капиталистической системы, на свой страх и риск и неизменно терпели поражение. А наш поход — одно из многих звеньев стройной системы большевистского освоения Арктики. На протяжении шести тысяч миль заполярных побережий мы видели огромное внимание, которое уделяет страна развитию и освоению своих богатых окраин. Там, где недавно была пустыня, мы видели новые порты — Тикси, Челюскин, Диксон, узловые пункты регулярных в близком будущем рейсов сквозной магистрали. Десятки судов большевистских эскадр штурмовали Арктику с востока и запада. Связывая все экспедиции единой линией сквозного пути, победно пронес через двенадцать морей вымпел Советского союза краснознаменный «Федор Литке». И в салюте эпроновского водолаза мы видели частицу радости лучших ударников Мурманска, встречавших нас на портовом причале, отголосок великой радости всей страны, умеющей ценить свою очередную победу.

Восемьдесят три дня Великого северного пути с Дальнего Востока на запад, ледовые перемычки Рыркарпия, Самуила, Вилькицкого и Норденшельда — все это осталось позади, как память о необъятных просторах нашей великой родины, о большевистском упорстве коллектива полярников.

Сквозной поход был окончен.

Выводы капитана Николаева (Вместо послесловия)

Северный морской путь на протяжении от Берингова пролива до Югорского Шара представляет собой различные, сильно отличающиеся друг от друга участки. Восточный

участок — от мыса Дежнева до устья реки Колымы — наиболее труден в ледовом отношении. Будучи приглубым³³, он допускает льды к самому берегу. Приглубые мысы Шмидта, Якай, Сердце-Камень часто из-за неблагоприятных метеорологических условий служат весьма серьезными препятствиями для плавания судов.

Второй этап — от Колымы до Лены (Восточносибирское море — море Лаптевых) — обычно несравненно легче первого участка в ледовом отношении. Объясняется это мелководьем и впадением в море ряда теплых рек: Колымы, Яны, Индигирки, Лены и других. Льды мало подходят к берегу, однако навигационные условия здесь трудны. В связи с мелководьем корабль вынужден идти без видимости берегов, значит ориентировка отсутствует.

Третий этап — от устья Лены до острова Диксон (море Лаптевых — Карское море) — характерен сочетанием трудностей ледовых и навигационных. Важнейшее препятствие — пролив Вилькицкого, где льды взламываются ненадолго и всегда создают угрозу судну. Запад пролива — неисследованная территория, где есть островки и скалы. «Ермак» и «Литке» случайно обнаружили некоторые из них.

Таковы объективные условия плавания на основных участках Северного морского пути до тех пор, пока здесь нет навигационной обстановки пути.

Полярное плавание «Литке» началось в Чукотском море, когда на траверзе Ванкарема встретились первые льды. Опыт моих колымских рейсов диктовал необходимость пробиваться вдоль берега. Однако воздушные разведки мыса Шмидта указали нам проход мористее, серединой пролива де-Лонга.

Выйдя на середину пролива, я встретил очень трудную обстановку и повернул, после трех потерянных в борьбе со льдами дней, назад к берегу. Здесь оказалось легче. Так вдоль берега и пришлось идти «Литке» до самой Колымы.

Конечно при дальнейших плаваниях проливом Лонга ледовая обстановка может складываться таким образом, что будет выгоднее идти не береговой прогалиной, а мористее, быть может, серединой пролива или даже под южным берегом Врангеля. Выбор того или иного пути будет основываться только на надежной воздушной разведке.

Следующий труднейший этап похода — освобождение судов Ленской экспедиции из льдов. Об упорной шестнадцатичасовой борьбе «Литке» со льдами под островами Самуила известно всем.

Последний трудный ледовый этап — пролив Вилькицкого (в связи с проводкой речного парохода «Партизан Щетинкин»). «Литке» провел в этом опаснейшем месте тонкостенное судно под ежеминутной угрозой быть раздавленным торосистыми льдами пролива. В течение десяти часов, осторожно лавируя среди льдов, удалось благополучно вывести пароход в море Лаптевых. Считаю, что при осторожной проводке проход малых судов через пролив Вилькицкого вполне возможен.

«Литке» трижды прошел пролив Вилькицкого, проводя суда второй Ленской экспедиции, углубил работу «Сибирякова» и «Челюскина». Спаянный, ударный коллектив полярников доказал возможность не только прохода в одну навигацию Великого северного морского пути, но и выполнения одновременно огромных эксплуатационных заданий.

Словарь морских терминов, встречающихся в книге

Аврал — тревога; общая работа, в которой принимают участие все, находящиеся на судне.

Банка — 1) мель среди глубокого места; 2) доска для сиденья в шлюпке.

Барометр — ртутный прибор для измерения давления атмосферы, определяющий

³³ Приглубым — мелководным у берега.

предстоящую погоду.

Ботдек — шлюпочная палуба.

Брашпиль — лебедка для подъема якоря.

Бункер — помещение для угля на судне.

Бункеровка — погрузка угля для нужд судна.

Бушприт — горизонтальное или наклонное бревно, выдающееся вперед из носовой части судна.

Ванты — веревочные лестницы, протянутые от бортов к соединениям мачты и стеньги, поддерживающие мачту.

Ватервейс — 1) деревянный брус или железный лист, соединяющий палубу с бортами судна; 2) углубление между палубой и бортами для стока воды.

Ватерлиния — черта, проведенная масляной краской вдоль всего корпуса, по которую судно углубляется в воду; предельное, разрешаемое законом, углубление.

Вахта — дежурство.

Вахтенный журнал — шнуровая книга (на судне есть две таких книги: в штурманской рубке — вахтенный журнал, в машинном отделении — машинный), в которую штурман и механик записывают все, происшедшее с судном, механизмами и людьми в течение четырехчасовой вахты. Вахтенные журналы — важнейшие документы. Неверные записи и подчистки в журналах строго караются законом. Каждая запись подписывается вахтенным штурманом и механиком. Капитан и старший механик ежедневно проверяют записи и скрепляют их своей подписью.

Вира — вверх; вирать — поднимать.

Гак — большой металлический крючок.

Гафель — на паровых судах наклонное бревно, прикрепленное к соединению мачты и стеньги. Под гафель обычно поднимается флаг.

Горловина — круглое отверстие в палубе.

Дек — палуба.

Донка — судовой водоотливный паровой насос.

Драить — начищать.

Дрейф — снос судна в сторону от курса течением или сильным ветром. В полярных морях вместе с ветром и течением передвигаются и льды. Зажатое льдами судно, движущееся вместе с ними, находится в ледяном дрейфе.

Иллюминатор — круглое окно из толстого литого стекла в борту судна.

Камбуз — кухня.

Кардиф — уголь, добываемый в Англии на шахтах Кардифа.

Кают-компания — столовая и гостиная комсостава на судне.

Кильватер — струя за кормой от движения судна. Идти в кильватер — идти гуськом, друг за другом, ровной линией.

Кингстон — отверстие в борту для впуска забортной воды.

Клинкет — чугунная плита, наглухо разделяющая нижние части судна.

Кнехты — чугунные тумбы для крепления канатов.

Комингс — железный порог, выступ над трюмом.

Крейсировать — плавать в определенном месте, между определенными точками.

Крепить — привязывать.

Кубрик — жилое помещение команды.

Курс — направление, по которому идет судно.

Лаг — 1) механический счетчик скорости хода и пройденного судном расстояния; 2) борт корабля (например, ошвартоваться лагом, стать лагом к волнам).

Лот — прибор для измерения глубин.

Лотлинь — веревка, привязываемая к лоту.

Лоция — 1) наука водной топографии; 2) подробное описание морей и омываемых ими берегов; 3) руководство для мореплавателей.

Льяла — помещения в трюмах и кочегарских отделениях для стока воды.
Манометр — прибор для измерения давления пара в котлах.
Маркизова лужа — старинное название Финского залива.
Марс — площадка, укрепленная на месте соединения мачты со стеньгой.
Майна — вниз, майнать — опускать.
Миля морская — 1.8 километра.
Найтовить — наглухо привязывать.
Норд-вест — северо-запад; принято так называть северо-западный ветер.
Отсеки — части судна, разделенные переборками на небольшие изолированные друг от друга отделения, называются отсеками.
Ошвартоваться — привязать судно канатами к другому предмету (судну, пристани, сваям).
Ошкрабка — обивка ржавчины.
Полубак — помещение в носовой части судна, на баке.
Полундра — берегись! Предупредительный окрик, когда что-либо сбрасывают сверху.
Поручни — железные или чугунные перила.
Прикол — продолжительная стоянка судна без паров.
Причал — пристань.
Рандеву — встреча судов или самолетов.
Рация — радиостанция.
Ревизор — второй штурман, в обязанности которого входит также ведение финансовых дел судна.
Рей (рея) — перекладина на мачте, куда обычно на фалах поднимаются флаги.
Рефракция — обман зрения, сдвигание предметов, причем верхнее изображение иногда перевернуто.
Ростры — площадки на кормовой и носовой палубах.
Румб — 1/32 часть горизонта. Картушка (кружок, прикрепленный к магнитной стрелке или стрелкам компаса) разделена на 32 румба и, как всякая окружность, на 360 градусов.
Рупор — металлическая конусообразная труба для усиления звука голоса.
Саук — необычайный холод.
Секстан — угломерный инструмент для определения высоты солнца; применяется для определения местоположения судна в открытом море.
Скатывать — мыть.
Склянки — песочные часы. Бить склянки — отбивать часы в судовой колокол. Один удар — полчаса, два удара — час, четыре — два часа, шесть — три часа, восемь — четыре часа, один — пять часов и т. д.
Спардек — жилая палуба в средней части судна.
Старпом — старший помощник капитана, первый штурман.
Стеньга — верхняя часть мачты.
Стопорить — останавливать, тормозить.
Строп — трос, сплетенный концами в круг или в петлю.
Твиндек — промежуточный этаж между дном судна и верхней палубой.
Траверз — положение какого-нибудь предмета, перпендикулярное к месту судна.
Травить — 1) опускать, 2) врать, 3) блевать.
Трап — лестница на судне.
Трос — веревка (стальная, железная, пеньковая, кокосовая, хлопчатобумажная, кожаная).
Узел — 1) морская миля — 1,8 километра; 2) узел на тросе, который крепко охватывает предмет. Сам развязаться не может. Морская практика знает десятки сложнейших узлов.
Фал — веревка для подъема флагов к рее и радиоантенны к клотику.
Фальшборт — верхняя часть борта судна выше уровня палубы.
Фок-мачта — передняя мачта.

Форпик — носовая часть трюма, отделенная переборкой. Такое же место на корме называется ахтерпиком.

Форштевень — стальной или деревянный брус, соединяющий концы носовой части корпуса.

Чифинженер — старший механик (с английского, принято в нашем торговом флоте).

Чифофицер — первый штурман, старший помощник капитана (с английского).

Швартовы — канаты для крепления судна к пристани или к другому судну.

Шкентель — стальной трос на барабане лебедки для подъема груза.

Шпангоут — деревянное или металлическое ребро набора (остова) судна.

Шпигат — отверстие в борту для стока воды.

Штаг — толстый стальной трос, придерживающий мачту.

Штивать — разгребать уголь в угольной яме или трюме.

Шток — шест.

Штормтрап — веревочная лестница с деревянными ступеньками, спускаемая тогда, когда невозможно подняться по парадному трапу.

Штурвал — рулевое колесо.

Штурман — помощник капитана.

Шуровать — работать в кочегарке, разгребать уголь в топке.

Шхуна — судно с косыми парусами и не менее чем двумя мачтами; небольшое судно с парусным вооружением и мотором.